Parlament Europejski
2024-2029

Komisja Ochrony Środowiska Naturalnego, Klimatu i Bezpieczeństwa Żywności
Komisja Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów

2023/0284(COD)

24.2.2025

POPRAWKI
212 - 418

Projekt sprawozdania
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE

Wniosek dotyczący rozporządzenia
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Poprawka 212
Laurent Castillo

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Umocowanie 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,	uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114 ***oraz art. 192 ust. 1 w związku z art. 14–45, art. 46 i art. 48 niniejszego rozporządzenia***,

Or. en

Poprawka 213
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Umocowanie 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,	uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114 ***i 192***,

Or. en

Uzasadnienie

Przedmiotowy wniosek łączy przepisy dotyczące homologacji typu z art. 114 jako podstawą prawną oraz przepisy dotyczące pojazdów wycofanych z eksploatacji z art. 192 jako podstawą prawną. Podwójna podstawa prawna, podobnie jak w przypadku rozporządzenia w sprawie baterii, jest zatem właściwa.

Poprawka 214
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Umocowanie 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,	uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114 ***i 192***,

Or. en

Poprawka 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie „Europejskiego Zielonego Ładu”[37] ***(„Europejski Zielony Ład”) to europejska strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej,*** zasobooszczędnej ***i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której*** wzrost gospodarczy ***będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Aby polityka Unii dotycząca produktów przyczyniała się do obniżenia*** emisji ***dwutlenku węgla na poziomie globalnym, należy zapewnić, aby produkty wprowadzane do obrotu i sprzedawane w Unii były pozyskiwane, produkowane i przetwarzanie na etapie wycofywania z eksploatacji w sposób zrównoważony.***	(1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie „Europejskiego Zielonego Ładu”[37] ***ma na celu stworzenie bardziej zrównoważonej i*** zasobooszczędnej ***gospodarki, nie będąc jednak konwencjonalną strategią wzrostu, ponieważ przedkłada zrównoważony rozwój i interwencje regulacyjne nad*** wzrost gospodarczy***, tworzenie miejsc pracy i konkurencyjność przemysłową. Kluczową kwestią jest jego wpływ na europejski przemysł motoryzacyjny, w którym surowe cele w zakresie*** emisji ***i upoważnienia dotyczące elektryfikacji wywierają znaczną presję na producentów samochodów. Europejscy producenci stoją w obliczu silnej globalnej konkurencji, zwłaszcza ze strony Chin i Stanów Zjednoczonych, gdzie dotacje państwowe i polityka przemysłowa zapewniają przewagę strategiczną. Wysokie koszty przejścia na produkcję pojazdów elektrycznych mogą nieproporcjonalnie obciążać małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) w łańcuchu dostaw przemysłu motoryzacyjnego. Zmiana ta grozi utratą miejsc pracy i zakłóceniami gospodarczymi, ponieważ niepewność regulacyjna stwarza dodatkowe wyzwania***

dla długoterminowych inwestycji. Ponadto producentom przekraczającym docelowe poziomy emisji CO_2 grożą obecnie kary w wysokości 95 EUR za każdy gram nadwyżki na pojazd, co potencjalnie może kosztować branżę miliardy euro. Chociaż kary te mają na celu zwiększenie redukcji emisji, służą one jedynie zwiększeniu obciążenia finansowego sektora, utrudniają inwestycje w innowacje i osłabiają konkurencyjność. O ile względy środowiskowe są istotne, o tyle politykę należy opracować w taki sposób, aby uniknąć osłabienia siły rynku, odporności przemysłu i przystępności cenowej dla konsumentów. Konieczne jest zrównoważone podejście, aby zachęcać do innowacji i zrównoważonego rozwoju, jednocześnie wspierając wzrost gospodarczy i dobrobyt. Przegląd dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji powinien wzmocnić obowiązki w zakresie recyklingu i gospodarki o obiegu zamkniętym w sposób napędzający konkurencyjność i zrównoważony wzrost dla producentów, dostawców, podmiotów zajmujących się demontażem, recyklingiem, rynków złomu, konsumentów, organów regulacyjnych, podmiotów zajmujących się gospodarką odpadami, podmiotów zajmujących się recyklingiem akumulatorów do pojazdów elektrycznych i dostawców usług logistycznych, zamiast nakładać na nich nadmierne koszty przestrzegania przepisów lub obciążenia regulacyjne.

---

[37] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final.

---

[37] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie „Europejskiego Zielonego Ładu”[37] („Europejski Zielony Ład”) to europejska strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Aby polityka Unii dotycząca produktów przyczyniała się do obniżenia emisji dwutlenku węgla na poziomie globalnym, należy zapewnić, aby produkty wprowadzane do obrotu i sprzedawane w Unii były pozyskiwane, produkowane i przetwarzanie na etapie wycofywania z eksploatacji w sposób zrównoważony.	(1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie „Europejskiego Zielonego Ładu”[37] („Europejski Zielony Ład”) to europejska strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która ***najpóźniej*** w 2050 r. ***(„neutralność klimatyczna”)*** osiągnie***, z uwzględnieniem ograniczeń planety,*** zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Aby polityka Unii dotycząca produktów przyczyniała się do obniżenia emisji dwutlenku węgla na poziomie globalnym, należy zapewnić, aby produkty wprowadzane do obrotu i sprzedawane w Unii były pozyskiwane, produkowane i przetwarzanie na etapie wycofywania z eksploatacji w sposób zrównoważony.
[37] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final.	[37] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final.

Or. en

Poprawka 217
Anja Arndt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie „Europejskiego Zielonego Ładu”[37] („Europejski Zielony Ład”) to europejska strategia na rzecz ***wzrostu***, której celem jest przekształcenie Unii w ***sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce***, która ***w*** 2050 r. ***osiągnie*** zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto ***i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Aby polityka*** Unii ***dotycząca produktów przyczyniała się*** do ***obniżenia*** emisji dwutlenku węgla ***na poziomie globalnym, należy zapewnić, aby produkty wprowadzane do obrotu i sprzedawane w Unii były pozyskiwane, produkowane i przetwarzanie na etapie wycofywania z eksploatacji w sposób zrównoważony***.	(1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie „Europejskiego Zielonego Ładu”[37] („Europejski Zielony Ład”) to europejska strategia na rzecz ***dewzrostu***, której celem jest przekształcenie Unii w ***gospodarkę niskoprzemysłową z coraz bardziej ubożejącym społeczeństwem***, która ***od*** 2050 r. ***ma rzekomo osiągnąć*** zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto ***poprzez ukierunkowaną redukcję produkcji i konsumpcji. Polityka gospodarcza*** Unii ***doprowadzi*** do ***konieczności produkowania niezbędnych produktów w państwach trzecich i ich importowania. W związku z tym nie należy oczekiwać znacznej redukcji*** emisji dwutlenku węgla.
[37] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład (COM(2019) 640 final).	[37] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład (COM(2019) 640 final).

Or. de

Poprawka 218
Beatrice Timgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych.	(2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych.

Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. ***Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”***. ***Spowoduje to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania elektroniki w przyszłych modelach, przy czym oba te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia lub recyklingu pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na***

Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. ***Gospodarka o prawdziwie zamkniętym obiegu powinna przedkładać wydłużanie żywotności pojazdów, ponowne wykorzystanie części i możliwość naprawy nad przedwczesne złomowanie. Zachęcanie do odpowiedzialnej renowacji i eksportu funkcjonalnych pojazdów używanych, zamiast narzucania sztywnych klasyfikacji pojazdów wycofanych z eksploatacji, może prowadzić do lepszych wyników pod względem ochrony środowiska poprzez zmniejszenie zapotrzebowania na nową produkcję i nadmierne wytwarzanie odpadów.***

środowisko i przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora, należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy[38], stanowiącym wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu". Rada[39] i Parlament[40] również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

---

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki

---

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki

o obiegu zamkniętym.

o obiegu zamkniętym.

Or. en

Poprawka 219
Anja Arndt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) Sektor motoryzacyjny ***odpowiada za znaczną część*** zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii***, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii***. ***Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest*** przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”***. Spowoduje to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów***. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, ***pierwotnej stali*** i ***pierwotnych*** tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. ***Sytuacja ta może wywierać*** znaczący wpływ na środowisko ***w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów***. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania elektroniki w przyszłych modelach, przy	(2) Sektor motoryzacyjny ***przyczynia się do*** zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii. Przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”***, to wprowadzanie obywateli w błąd. Mobilność bezemisyjna nie istnieje. Nawet pojazdy zelektryfikowane są źródłem emisji, generowanych podczas ich produkcji, produkcji energii elektrycznej i odzysku***. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, ***metali ziem rzadkich*** i tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów ***zelektryfikowanych*** wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. ***Wydobycie i przetworzenie tych materiałów wywiera*** znaczący wpływ na środowisko. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania elektroniki w przyszłych modelach, przy czym ***pojazdy zelektryfikowane*** wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. Aby ***utrzymać sektor motoryzacyjny*** i ***mobilność obywateli***, należy ***zagwarantować*** funkcjonowanie

czym ***oba te procesy*** wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. ***Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia lub recyklingu pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji.*** Aby ***wyeliminować ten wpływ na środowisko*** i ***przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora***, należy ***usprawnić*** funkcjonowanie jednolitego rynku i ***przyspieszyć*** przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. ***Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym*** na ***rzecz czystszej*** i ***bardziej konkurencyjnej Europy[38], stanowiącym wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą*** o ***„propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu”. Rada[39] i Parlament[40] również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów***, ***jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu*** i ***zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów*** jednolitego rynku ***na warunkach gospodarki wolnorynkowej*** i ***wspierać*** przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. ***Wymuszone przejście*** na ***pojazdy elektryczne okazało się szkodliwe dla środowiska, pracowników zatrudnionych przy wydobyciu metali ziem rzadkich*** i ***gospodarstw domowych*** o ***niskich dochodach. Obniżenie poziomu regulacji może umożliwić sektorowi motoryzacyjnemu przyspieszenie innowacji ukierunkowanych na odpowiedzialne ponowne użycie***, ***odpowiedzialny recykling*** i ***odpowiedzialne gospodarowanie odpadami***.

wycofanych z eksploatacji.

---

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.

Or. de

Poprawka 220
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”.	(2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”.

Spowoduje to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania elektroniki ***w przyszłych modelach***, przy czym ***oba*** te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia lub recyklingu pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko ***i*** przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora***,*** należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy[38], stanowiącym

Spowoduje to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów. ***Jednak rosnące wykorzystanie materiałów i technik utrudniających naprawę, niedostępność części zamiennych i aktualizacji oprogramowania oraz brak w prawie unijnym środków umożliwiających usprawnienie naprawy, regeneracji, odnowienia, modernizacji i wymiany części i komponentów pojazdów skutkują niskim obiegiem zamkniętym w fazie użytkowania pojazdów i prowadzą do przedwczesnego starzenia się.*** Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, ***ciągłym wzrostem liczby pojazdów, ciągłym wzrostem rozmiarów i wagi pojazdów,*** jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania ***i złożoności*** elektroniki, przy czym te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich, ***dostarczane tylko przez jeden lub kilka krajów***. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów ***i rosnącym wpływem na środowisko w wartościach bezwzględnych, a branża może także stać się coraz bardziej zależna od importu surowców krytycznych, podatna na zakłócenia dostaw, a tym samym stracić konkurencyjność***. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują

wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu”. Rada[39] i Parlament[40] również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ***naprawy,*** ponownego użycia, regeneracji, odnowienia***, modernizacji*** lub recyklingu pochodzących z pojazdów ***zarówno w fazie użytkowania, jak i*** wycofanych eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko***,*** przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora ***i wesprzeć konkurencyjność poprzez zwiększenie odporności przemysłu motoryzacyjnego,*** należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, stanowiącym wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu”. ***Jest to również zgodne z rozporządzeniem (UE) 2024/1252 w sprawie ustanowienia ram na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych.*** Rada i Parlament również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów

wycofanych z eksploatacji.

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.

Or. en

Poprawka 221
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”.	(2) ***Unia Europejska jest w znacznym stopniu uzależniona od importu materiałów. Aby zwiększyć strategiczną samowystarczalność i zmniejszyć zależność od krajów trzecich, UE musi poprawić lepsze wykorzystanie zasobów i energii. Aby stawić czoła wyzwaniom, UE musi podjąć niezbędne kroki w celu osiągnięcia obiegu zamkniętego materiałów poprzez zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów i energii oraz przestrzeganie zasady kaskadowania, zasady eliminowania odpadów na etapie projektowania, hierarchii postępowania z odpadami i nadrzędnych zasad obiegu zamkniętego.***

Spowoduje to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania elektroniki w przyszłych modelach, przy czym oba te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia lub recyklingu pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko i przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora, należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy[38], stanowiącym

Przyniesie to również korzyści europejskiemu przemysłowi, zwiększy zrównoważoną konkurencyjność i zapewni zrównoważone modele biznesowe dla nowego wzrostu gospodarczego.
Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”. Spowoduje to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania elektroniki w przyszłych modelach, przy czym oba te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania

wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu”. Rada[39] i Parlament[40] również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia lub recyklingu pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko i przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora, należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy[38], stanowiącym wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu”. Rada[39] i Parlament[40] również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

---

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu

zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.

zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. ***Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”. Spowoduje to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów.*** Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych	(2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu

pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania elektroniki w przyszłych modelach, przy czym oba te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia lub recyklingu pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko i przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora, należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy[38], stanowiącym wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu

powszechniejszego wykorzystania elektroniki w przyszłych modelach, przy czym oba te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia lub recyklingu pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko i przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora, należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy[38], stanowiącym wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu”. Rada[39] i Parlament[40] również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność

w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu". Rada[39] i Parlament[40] również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

---

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.

Or. fr

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE[41] określa zharmonizowane wymogi w zakresie przetwarzania pojazdów	(3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE[41] określa zharmonizowane wymogi w zakresie przetwarzania pojazdów

wycofanych z eksploatacji oraz cele w odniesieniu do ponownego użycia i recyklingu pojazdów, a także ich ponownego użycia i odzysku. Ustanawia obowiązki dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, jak również obowiązki dla podmiotów gospodarczych, w szczególności ograniczające użycie metali ciężkich w pojazdach. W dyrektywie utworzono także podstawowe zasady dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zgodnie z którymi producenci pojazdów mają obowiązek pokrycia części kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.	wycofanych z eksploatacji oraz cele w odniesieniu do ponownego użycia i recyklingu pojazdów, a także ich ponownego użycia i odzysku. Ustanawia obowiązki dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, jak również obowiązki dla podmiotów gospodarczych, w szczególności ograniczające użycie metali ciężkich w pojazdach. W dyrektywie utworzono także podstawowe zasady dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zgodnie z którymi producenci pojazdów mają obowiązek pokrycia części kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. ***Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci", zapisaną w art. 191 ust. 2 TFUE, producenci powinni przyjąć odpowiedzialność finansową i operacyjną za właściwe zarządzanie pojazdami, które wprowadzają na rynek, zapewniając, by koszty związane z zarządzaniem kosztami wycofania z eksploatacji nie były przenoszone na konsumentów, władze publiczne lub służby zajmujące się odpadami. Wzmocnienie rozszerzonej odpowiedzialności producenta ma zasadnicze znaczenie, aby napędzać obieg zamknięty, zachęcać do zrównoważonego projektowania i zapobiegać ekologicznym efektom zewnętrznym.***
[41] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34).	[41] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34).

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(4) W ocenie dyrektywy 2000/53/WE[42] Komisja podkreśliła skuteczność tego aktu w osiąganiu wielu zawartych w nim pierwotnych celów, w szczególności w zakresie wyeliminowania kadmu, ołowiu, rtęci i sześciowartościowego chromu z pojazdów, zwiększenia liczby punktów zbierania w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągnięcia celów dotyczących odzysku i recyklingu. Jak wynika z oceny, dyrektywa okazała się jednak niewystarczającą odpowiedzią na istotne kwestie związane ze zbieraniem pojazdów wycofanych z eksploatacji i nie była dostosowywana w celu zapewnienia wysokiej jakości przetwarzania tych pojazdów.	(4) W ocenie dyrektywy 2000/53/WE[42] Komisja podkreśliła skuteczność tego aktu w osiąganiu wielu zawartych w nim pierwotnych celów, w szczególności w zakresie wyeliminowania kadmu, ołowiu, rtęci i sześciowartościowego chromu z pojazdów, zwiększenia liczby punktów zbierania w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągnięcia celów dotyczących odzysku i recyklingu. Jak wynika z oceny, dyrektywa okazała się jednak niewystarczającą odpowiedzią na istotne kwestie związane ze zbieraniem pojazdów wycofanych z eksploatacji i nie była dostosowywana w celu zapewnienia wysokiej jakości przetwarzania tych pojazdów. ***W szczególności w ocenie jako główny problem we wdrażaniu dyrektywy wskazano kwestię „zaginionych pojazdów", które stanowią około 35 % wszystkich wyrejestrowanych pojazdów każdego roku.***
[42] Ocena dyrektywy 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, SWD(2021) 61 final.	[42] Ocena dyrektywy 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, SWD(2021) 61 final.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(5) Dyrektywa 2005/64/WE	(5) Dyrektywa 2005/64/WE

Parlamentu Europejskiego i Rady[43] reguluje kwestię homologacji typu pojazdów pod względem ich zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, aby pojazdy te mogły spełnić cele określone w dyrektywie 2000/53/WE na etapie wycofywania z eksploatacji. Dyrektywa nie jest skuteczna, jeśli chodzi o znaczne zwiększenie poziomów zdatności nowych pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku, a także nie dostosowano jej, by uwzględniała funkcje nowych pojazdów, w przypadku których nastąpiły znaczne zmiany od czasu wejścia w życie przedmiotowej dyrektywy.

[43] Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 10).

Parlamentu Europejskiego i Rady[43] reguluje kwestię homologacji typu pojazdów pod względem ich zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, aby pojazdy te mogły spełnić cele określone w dyrektywie 2000/53/WE na etapie wycofywania z eksploatacji. Dyrektywa nie jest skuteczna, jeśli chodzi o znaczne zwiększenie poziomów zdatności nowych pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku, a także nie dostosowano jej, by uwzględniała funkcje nowych pojazdów, w przypadku których nastąpiły znaczne zmiany od czasu wejścia w życie przedmiotowej dyrektywy***, w szczególności pojazdów elektrycznych, których akumulatory mają niski wskaźnik zdatności do recyklingu***.

[43] Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 10).

Or. fr

Poprawka 226
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Aby usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku***, jednocześnie zapewniając*** wysoki poziom ochrony środowiska, istotna jest harmonizacja warunków homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o ich zdatność do ponownego	(7) Aby usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku ***i zapewnić*** wysoki poziom ochrony środowiska, istotna jest harmonizacja ***i wprowadzenie nowych*** warunków homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o ich ***projektowanie z myślą o***

użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, jak również warunków regulujących gospodarowanie odpadami w sektorze motoryzacyjnym. Etap produkcji pojazdów jest nierozerwalnie powiązany z ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, ponieważ ***racjonalne ekologicznie przetwarzanie*** pojazdów wycofanych z eksploatacji zależy w dużym stopniu głównie od sposobu projektowania i wytwarzania pojazdów. Najskuteczniejszym sposobem ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ich produkcję, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku w obszarze surowców wtórnych, które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, jak również dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i odpowiedzieć na potrzebę dysponowania jednolitymi przepisami w odniesieniu do jednolitego rynku ze względu na problemy środowiskowe i zgodnie z ogółem przepisów Unii dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

naprawie, zdatność do ponownego użycia, ***regenerację, odnowienie, modernizację,*** zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, jak również warunków regulujących gospodarowanie odpadami w sektorze motoryzacyjnym. Etap produkcji pojazdów jest nierozerwalnie powiązany z ***fazą użytkowania i*** ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, ponieważ ***wykonalność w sposób racjonalnie ekologiczny naprawy, ponownego użycia, regeneracji, odnowienia, modernizacji i przetworzenia*** pojazdów wycofanych z eksploatacji zależy w dużym stopniu głównie od sposobu projektowania i wytwarzania pojazdów. Najskuteczniejszym sposobem ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ich produkcję, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku w obszarze surowców wtórnych, które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, jak również dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i odpowiedzieć na potrzebę dysponowania jednolitymi przepisami w odniesieniu do jednolitego rynku ze względu na problemy środowiskowe i zgodnie z ogółem przepisów Unii dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych ***oraz spójnie z uzupełniającymi i podobnymi przepisami, takimi jak rozporządzenie 2023/1542 w sprawie baterii i zużytych baterii oraz rozporządzenie 2024/1781 w sprawie wymogów ekoprojektu***

w odniesieniu do zrównoważonych produktów, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 ***i 192*** Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Aby usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku, jednocześnie zapewniając wysoki poziom ochrony środowiska, istotna jest harmonizacja warunków homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o ich zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, jak również warunków regulujących gospodarowanie odpadami w sektorze motoryzacyjnym. Etap produkcji pojazdów jest nierozerwalnie powiązany z ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, ponieważ racjonalne ekologicznie przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji zależy w dużym stopniu głównie od sposobu projektowania i wytwarzania pojazdów. Najskuteczniejszym sposobem ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ich produkcję, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku w obszarze surowców wtórnych,	(7) Aby usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku, jednocześnie zapewniając wysoki poziom ochrony środowiska, istotna jest harmonizacja warunków homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o ich zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, jak również warunków regulujących gospodarowanie odpadami w sektorze motoryzacyjnym ***i wywóz używanych pojazdów***. Etap produkcji pojazdów jest nierozerwalnie powiązany z ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, ponieważ racjonalne ekologicznie przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji zależy w dużym stopniu głównie od sposobu projektowania i wytwarzania pojazdów. Najskuteczniejszym sposobem ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ich produkcję, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku

które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, jak również dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i odpowiedzieć na potrzebę dysponowania jednolitymi przepisami w odniesieniu do jednolitego rynku ze względu na problemy środowiskowe i zgodnie z ogółem przepisów Unii dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

w obszarze surowców wtórnych, które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, jak również dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i odpowiedzieć na potrzebę dysponowania jednolitymi przepisami w odniesieniu do jednolitego rynku ze względu na problemy środowiskowe i zgodnie z ogółem przepisów Unii dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

Or. en

Poprawka 228
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Aby usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku, jednocześnie zapewniając wysoki poziom ochrony środowiska, istotna jest harmonizacja warunków homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o ich zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, jak również warunków regulujących gospodarowanie odpadami w sektorze motoryzacyjnym. Etap produkcji pojazdów jest nierozerwalnie powiązany z ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, ponieważ racjonalne ekologicznie przetwarzanie	(7) Aby usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku, jednocześnie zapewniając wysoki poziom ochrony środowiska, istotna jest harmonizacja warunków homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o ich zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, jak również warunków regulujących gospodarowanie odpadami w sektorze motoryzacyjnym. Etap produkcji pojazdów jest nierozerwalnie powiązany z ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, ponieważ racjonalne ekologicznie przetwarzanie

pojazdów wycofanych z eksploatacji zależy w dużym stopniu głównie od sposobu projektowania i wytwarzania pojazdów. Najskuteczniejszym sposobem ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ich produkcję, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku w obszarze surowców wtórnych, które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, jak również dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i odpowiedzieć na potrzebę dysponowania jednolitymi przepisami w odniesieniu do jednolitego rynku ze względu na problemy środowiskowe i zgodnie z ogółem przepisów Unii dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).	pojazdów wycofanych z eksploatacji zależy w dużym stopniu głównie od sposobu projektowania i wytwarzania pojazdów. Najskuteczniejszym sposobem ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ***zgodnie z zasadą eliminowania odpadów na etapie projektowania,*** ich produkcję, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku w obszarze surowców wtórnych, które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, jak również dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i odpowiedzieć na potrzebę dysponowania jednolitymi przepisami w odniesieniu do jednolitego rynku ze względu na problemy środowiskowe i zgodnie z ogółem przepisów Unii dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

Or. en

Poprawka 229
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N_1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M_1 i N_1, ale również ***częściowo*** do określonych pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e), do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Brakuje kompleksowych informacji na temat przetwarzania takich pojazdów w Unii po ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do tych pojazdów tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M_1 i N_1 po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich oczyszczania z substancji szkodliwych powinny jednak mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e) oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania***	(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N_1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M_1 i N_1, ale również do określonych pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e), do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O).

i zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji.

Or. en

Poprawka 230
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N_1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M1 i N1, ale również częściowo do ***określonych*** pojazdów kategorii L (L3e-L7e), do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M2, M3, N2, N3, O). ***Brakuje kompleksowych informacji na temat przetwarzania takich pojazdów w Unii po***	(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N_1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M_1 i N_1, ale również częściowo do pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e), do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do

ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do tych pojazdów tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M1 i N1 po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich oczyszczania z substancji szkodliwych powinny ***jednak*** mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e) oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji.

uprawnionych zakładów przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich oczyszczania z substancji szkodliwych, ***możliwości naprawy i niepowodującego uszkodzeń demontażu ich komponentów pokładowych ładowarek pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive)*** powinny mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e) oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N_1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe,	(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N_1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe,

samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M_1 i N_1, ale również częściowo do ***określonych*** pojazdów kategorii L ***(L3e-L7e)***, do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Brakuje kompleksowych informacji na temat przetwarzania takich pojazdów w Unii po ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do tych pojazdów tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M_1 i N_1 po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich oczyszczania z substancji szkodliwych powinny jednak mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L ***(L_3e-L_7e)*** oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji.

samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M_1 i N_1, ale również częściowo do pojazdów kategorii L, do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Brakuje kompleksowych informacji na temat przetwarzania takich pojazdów w Unii po ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do tych pojazdów tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M_1 i N_1 po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich oczyszczania z substancji szkodliwych powinny jednak mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji.

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N_1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M_1 i N_1, ale również częściowo do określonych pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e), do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Brakuje kompleksowych informacji na temat przetwarzania takich pojazdów w Unii po ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do tych pojazdów tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M_1 i N_1 po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów	(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M1) i lekkich pojazdów użytkowych (N1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M_1 i N_1, ale również częściowo do określonych pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e), do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Brakuje kompleksowych informacji na temat przetwarzania takich pojazdów w Unii po ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do tych pojazdów tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M1 i N1 po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów

przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich oczyszczania z substancji szkodliwych powinny jednak mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e) oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania ***i*** zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji.

przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich oczyszczania z substancji szkodliwych powinny jednak mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L (L_3e-L_7e) oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania***,*** zastępowania ***i kodowania cyfrowego*** części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji.

Or. fr

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(8a) W celu zapewnienia spójności regulacyjnej i uniknięcia rozdrobnienia jednolitego rynku konieczne jest rozszerzenie zakresu niniejszego rozporządzenia na pojazdy należące do kategorii L1 i L2 zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013. W przypadku gdy pojazdy tych kategorii nie podlegają rejestracji administracyjnej na mocy dyrektywy 1999/37/WE w danym państwie członkowskim oraz w celu zagwarantowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem, rejestracja powinna pociągać za sobą rejestrację pojazdów w

równoważnym systemie umożliwiającym ich identyfikację, w tym w momencie wprowadzania do obrotu, podczas użytkowania i po wycofaniu z eksploatacji.

Or. en

Poprawka 234
Beatrice Timgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(9) Jak wynika z badań[45], problemy związane z wywozem pojazdów używanych dotyczą nie tylko pojazdów pasażerskich (***M_1***) i lekkich pojazdów użytkowych (***N_1***), ale również większych pojazdów. W związku z tym przepisy te powinny mieć również zastosowanie do pojazdów ciężkich i ich przyczep ***(M_2, M_3, N_2, N_3, O)***.	(9) Jak wynika z badań, problemy związane z wywozem pojazdów używanych dotyczą nie tylko pojazdów pasażerskich (***M1***) i lekkich pojazdów użytkowych (***N1***), ale również większych pojazdów. W związku z tym przepisy te powinny mieć również zastosowanie do pojazdów ciężkich i ich przyczep. ***Ograniczenia w wywozie pojazdów nie powinny jednak zakłócać legalnego handlu w obrębie UE i poza nią. Używane pojazdy odgrywają istotną rolę na światowych rynkach, a arbitralne ograniczenia ich przekazywania mogą powodować zakłócenia na rynku, szkodzić podmiotom gospodarczym i zmniejszać przystępność cenową używanych pojazdów w UE i za granicą. Zapewnienie jasnych, sprawiedliwych i proporcjonalnych zasad wywozu będzie sprzyjać działalności gospodarczej przy jednoczesnym zachowaniu standardów ochrony środowiska i bezpieczeństwa.***
45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

Or. en

Poprawka 235
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. Producent drugiego stopnia wytwarzający pojazdy, którym udzielono homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, nie jest w stanie obliczyć zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku w odniesieniu do pojazdów skompletowanych. Wymóg zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinien zatem dotyczyć jedynie pojazdu podstawowego.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 236
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. Producent drugiego stopnia wytwarzający pojazdy, którym udzielono homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, nie jest w stanie obliczyć zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku w odniesieniu do pojazdów skompletowanych. Wymóg zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinien zatem dotyczyć jedynie pojazdu podstawowego.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają ***specjalnych*** rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które ***nie*** są ***całkowicie objęte*** kontrolą producenta. ***Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. Producent drugiego stopnia wytwarzający pojazdy, którym udzielono homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, nie jest w stanie obliczyć zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku w odniesieniu do pojazdów skompletowanych. Wymóg zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinien zatem dotyczyć jedynie pojazdu podstawowego.***	(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia***, w tym karetki pogotowia, wozy strażackie, pojazdy wojskowe i inne wyspecjalizowane jednostki,*** są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają ***specjalistycznych*** rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które ***często*** są ***poza*** kontrolą producenta. ***Pojazdy te, stanowiące minimalny ułamek całej floty pojazdów, podlegają unikalnym wymaganiom projektowym i operacyjnym, które ograniczają możliwość zastosowania standardowych kryteriów obiegu zamkniętego. Biorąc pod uwagę ich wyspecjalizowane funkcje i niewielki wolumen produkcji, uwzględnienie pojazdów specjalnego przeznaczenia w rozporządzeniu w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji przyniosłoby znikome korzyści dla środowiska, nakładając jednocześnie nieproporcjonalne wyzwania pod względem zgodności. Aby rozwiać te obawy, zaleca się wyraźne wyłączenie pojazdów specjalnego przeznaczenia z zakresu rozporządzenia.***

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. Producent drugiego stopnia wytwarzający pojazdy, którym udzielono homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, ***nie jest w stanie obliczyć zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku w odniesieniu do pojazdów skompletowanych***. ***Wymóg zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinien zatem dotyczyć jedynie pojazdu podstawowego***.	(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. Producent drugiego stopnia wytwarzający pojazdy, którym udzielono homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, ***powinien być również odpowiedzialny za pojazdy, które wprowadza do obrotu, a zatem powinien być objęty rozszerzonymi wymogami dotyczącymi odpowiedzialności producenta. Niemniej pojazdy specjalnego przeznaczenia, w tym pojazdy, którym udzielono homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, powinny nadal korzystać ze zwolnienia, jak wskazano w niniejszym rozporządzeniu.***

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. ***Producent*** drugiego stopnia ***wytwarzający pojazdy, którym udzielono homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, nie jest w stanie obliczyć zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku w odniesieniu do pojazdów skompletowanych. Wymóg zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinien zatem dotyczyć jedynie pojazdu podstawowego.***	(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. ***W przypadku pojazdów, którym udzielono homologacji wielostopniowej, części dodane przez producenta*** drugiego stopnia***, takie jak nadwozie, będą zbierane i przetwarzane razem z pojazdem podstawowym. W związku z tym nadwozia pojazdów z wielostopniową homologacją wchodzą w zakres rozszerzonej odpowiedzialności producenta.***

Or. en

Poprawka 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10a) Samochody kempingowe i przyczepy kempingowe, zgodnie z definicją zawartą w części A pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858, różnią się od konwencjonalnych pojazdów lub przyczep, ponieważ ich podstawową funkcją jest zakwaterowanie, a nie transport. Wiele przyczep kempingowych jest na stałe zainstalowanych jako domy wakacyjne, używane do sezonowego zakwaterowania i pozostają funkcjonalne przez dekady. Jednostki te nie powinny być klasyfikowane jako pojazdy wycofane z eksploatacji, ponieważ nadal służą jako mieszkania, często niezarejestrowane, co prowadzi do błędnej klasyfikacji jako „zaginione pojazdy". Te przyczepy kempingowe są zbudowane z komponentów innych niż samochodowe, takich jak drewno, meble, instalacje wodne i domowe systemy elektryczne, które są poza zakresem zakładów recyklingu pojazdów. Biorąc pod uwagę ich specjalny charakter, odrębny skład materiałowy i ciągłe użytkowanie, samochody kempingowe i przyczepy kempingowe powinny być wyłączone z przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10b) Wymogi dotyczące obiegu zamkniętego dla opon powinny zostać wprowadzone jako priorytetowa grupa produktów w rozporządzeniu w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów, jak wskazano w jego art. 18 ust. 5 lit. e). W związku z tym nie należy ich uznawać za objęte rozdziałem II niniejszego rozporządzenia.

Or. en

Poprawka 242
Beatrice Timgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) W praktyce jednym z największych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE jest ustalenie, czy dany pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w szczególności w przypadkach transgranicznego przemieszczania pojazdów. Mimo wydania stosownych wytycznych***[46]*** ocena taka pozostaje kwestią problematyczną. ***Konieczne jest zatem zapewnienie prawnie wiążących szczegółowych kryteriów umożliwiających stwierdzenie, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym*** z eksploatacji. ***Kryteria te powinny być stosowane przez wszystkie podmioty gospodarcze i wszystkich*** właścicieli ***pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji***.	(11) W praktyce jednym z największych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE jest ustalenie, czy dany pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w szczególności w przypadkach transgranicznego przemieszczania pojazdów. Mimo wydania stosownych wytycznych ocena taka pozostaje kwestią problematyczną. ***Aby zapewnić zachowanie przez właścicieli pojazdów ich podstawowych praw własności, pojazd powinien być zaklasyfikowany jako pojazd wycofany*** z eksploatacji ***tylko wtedy, gdy jest porzucony, nieodwracalnie uszkodzony lub stanowi wyraźne i możliwe do wykazania zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego lub środowiska***. ***Niniejsze rozporządzenie powinno zapewnić, by decyzje w sprawie klasyfikacji pojazdów wycofanych z eksploatacji były podejmowane w ramach przejrzystego procesu, co zapobiegnie arbitralnym lub zautomatyzowanym ustaleniom***

administracyjnym, które mogłyby niesprawiedliwie pozbawić właścicieli ***ich własności***.

[46] Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania pojazdów stanowiących odpady, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

[46] Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania pojazdów stanowiących odpady, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Poprawka 243
Christine Singer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) W praktyce jednym z największych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE jest ustalenie, czy dany pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w szczególności w przypadkach transgranicznego przemieszczania pojazdów. Mimo wydania stosownych wytycznych[46] ocena taka pozostaje kwestią problematyczną. Konieczne jest zatem zapewnienie prawnie wiążących szczegółowych kryteriów umożliwiających stwierdzenie, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Kryteria te powinny być stosowane przez wszystkie podmioty gospodarcze i wszystkich właścicieli pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji.	(11) W praktyce jednym z największych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE jest ustalenie, czy dany pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w szczególności w przypadkach transgranicznego przemieszczania pojazdów. Mimo wydania stosownych wytycznych[46] ocena taka pozostaje kwestią problematyczną. Konieczne jest zatem zapewnienie prawnie wiążących szczegółowych kryteriów umożliwiających stwierdzenie, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Kryteria te powinny być stosowane przez wszystkie podmioty gospodarcze i wszystkich właścicieli pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji. ***Kryteria te nie powinny być ustalane przez Komisję, lecz przez grupę niezależnych ekspertów.***

[46] Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania pojazdów stanowiących odpady,

[46] Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania pojazdów stanowiących odpady,

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

Or. en

Uzasadnienie

Komisja Europejska nie może ustalić dokładnych kryteriów. Ich ustaleniem muszą zająć się niezależni eksperci, którzy posiadają wymaganą wiedzę techniczną i doświadczenie.

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) W praktyce jednym z największych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE jest ustalenie, czy dany pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w szczególności w przypadkach transgranicznego przemieszczania pojazdów. Mimo wydania stosownych wytycznych[46] ocena taka pozostaje kwestią problematyczną. Konieczne jest zatem zapewnienie prawnie wiążących szczegółowych kryteriów umożliwiających stwierdzenie, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Kryteria te powinny być stosowane przez wszystkie podmioty gospodarcze i wszystkich właścicieli pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji.	(11) W praktyce jednym z największych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE jest ustalenie, czy dany pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w szczególności w przypadkach transgranicznego przemieszczania ***i wywozu*** pojazdów. Mimo wydania stosownych wytycznych[46] ocena taka pozostaje kwestią problematyczną. Konieczne jest zatem zapewnienie prawnie wiążących szczegółowych kryteriów***, opartych na uzasadnieniu technologicznym i technicznym,*** umożliwiających stwierdzenie, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Kryteria te powinny być stosowane przez wszystkie ***właściwe organy,*** podmioty gospodarcze i wszystkich właścicieli pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji.
[46] Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania pojazdów stanowiących odpady, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste	[46] Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania pojazdów stanowiących odpady, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste

/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Poprawka 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(12a) Pojazdy wycofane z eksploatacji to nie tylko odpady, lecz cenne zasoby o potencjale ekonomicznym. Ich ponowne wykorzystanie, gdy ma ono sens, jest zgodne z interesami ekonomicznymi przedsiębiorstw. Co więcej, nielegalny wywóz stanowi nie tylko zagrożenie dla środowiska, lecz także straty gospodarcze dla UE.

Or. en

Poprawka 246
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz ***etapu*** wycofywania ***ich*** z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest	(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz ***etapów ich użytkowania i*** wycofywania z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich

istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia ***monitorowania*** tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metody. Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE.

materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie ***modularności, możliwości naprawy,*** zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu ***zagwarantowania dostosowania do hierarchii postępowania z odpadami cel dotyczący zdatności do ponownego użycia należy w przyszłości oddzielić od celów dotyczących zdatności do recyklingu i odzysku. Ponadto, aby jeszcze bardziej zmniejszyć wpływ pojazdów na środowisko, należy ustanowić nowy cel w zakresie trwałości, upewniając się, że producenci projektują swoje pojazdy z myślą o dłuższej żywotności. W celu ustalenia celów w zakresie zdatności do ponownego użycia i trwałości oraz*** zapewnienia jednolitego sposobu obliczania ***trwałości,*** zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia ***weryfikacji*** tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników ***trwałości***, zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego ***dłuższej eksploatacji,*** zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności

do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. ***Metoda ta powinna skutkować właściwą weryfikacją zgodności z przepisami pojazdów produkowanych zarówno w Unii, jak i poza nią.*** W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metody. Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni	(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni

uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia monitorowania tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metody. Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE.

uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia monitorowania tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metody. Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE. ***Ponadto Komisja powinna również przeprowadzić ocenę potrzeby uwzględnienia odrębnego celu dotyczącego minimalnego udziału zdatności do ponownego użycia.***

Or. en

Poprawka 248
Christine Singer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia monitorowania tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku.	(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia monitorowania tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku.

Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. ***W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metody.*** Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE.	Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE.

Or. en

Uzasadnienie

Komisja Europejska nie powinna być odpowiedzialna za zapewnienie metody obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i odzysku pojazdu. Ocenę tę powinna przeprowadzić grupa niezależnych ekspertów posiadających wymaganą wiedzę i doświadczenie.

Poprawka 249
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest	(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów ***poprzez wdrożenie zasady eliminowania odpadów na etapie projektowania*** w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać

istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia monitorowania tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metody. Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE.

ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia monitorowania tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metody. Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE.

Or. en

Poprawka 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(13a) Zapewnienie możliwości naprawy pojazdów przez cały okres ich eksploatacji jest podstawowym filarem prawdziwie zrównoważonej gospodarki motoryzacyjnej o obiegu zamkniętym. Pojazdy nie powinny być przedwcześnie klasyfikowane jako wycofane z eksploatacji, gdy nadal nadają się do naprawy, ponieważ prowadziłoby to do generowania niepotrzebnych odpadów, nieefektywności ekonomicznej i nadmiernego obciążenia właścicieli pojazdów. Pojazd powinien być uznany za wycofany z eksploatacji tylko wtedy, gdy nie można go przywrócić do stanu spełniającego wymogi badania zdatności do ruchu drogowego, a tym samym stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników dróg. Długa żywotność pojazdów zależy nie tylko od ich początkowej konstrukcji, ale także od dostępności niedrogich i konkurencyjnych usług naprawczych i konserwacyjnych. Niezależne warsztaty muszą być w stanie działać na uczciwych i przejrzystych warunkach, aby konsumenci nie byli zależni wyłącznie od sieci naprawczych kontrolowanych przez producentów, co mogłoby ograniczać konkurencję, zwiększyć koszty i zmniejszyć dostępność usług. Należy zapobiegać barierom w naprawach, w tym ograniczeniom w dostępie do części zamiennych, narzędzi diagnostycznych, nieuzasadnionemu powiązaniu części z konkretnym pojazdem oraz ograniczeniom w zakresie informacji technicznych, aby chronić wybór

konsumentów i zapewnić efektywne wykorzystanie zasobów. Możliwość naprawy i konserwacji pojazdów ma szczególne znaczenie społeczne i ekonomiczne, zwłaszcza dla osób i rodzin o niższych dochodach, które to osoby i rodziny polegają na niedrogich pojazdach służących im jako podstawowy środek transportu. Ograniczenie możliwości naprawy ma nieproporcjonalny wpływ na osoby mieszkające na obszarach wiejskich lub w regionach o niekorzystnej sytuacji ekonomicznej, gdzie infrastruktura transportu publicznego jest niewystarczająca, a tym samym ograniczona zostaje ich niezależność, mobilność i dostęp do zatrudnienia, edukacji i podstawowych usług. Zagwarantowanie możliwości naprawy jest zatem nie tylko imperatywem środowiskowym i ekonomicznym, lecz także kwestią równego dostępu do szans. Ponadto niektóre kategorie pojazdów wymagają szczególnej uwagi, aby można było zapewnić ich ciągłą użyteczność i utrzymanie. Należą do nich pojazdy terenowe, pojazdy rekreacyjne oraz pojazdy zabytkowe lub klasyczne, które są często utrzymywane poza standardowym cyklem życia komercyjnego i wymagają ciągłych, często poważnych napraw w celu zachowania ich zamierzonych funkcji, wartości kulturowej i użyteczności. Pojazdy te są często odrestaurowywane i konserwowane przez długi czas przez entuzjastów i małe przedsiębiorstwa, co przyczynia się do aktywności gospodarczej i zatrudnienia w wyspecjalizowanych sektorach renowacji i napraw. Niniejsze rozporządzenie powinno zagwarantować, że takie pojazdy nie będą niesłusznie klasyfikowane jako wycofane z eksploatacji, a tym samym umożliwić ich dalsze użytkowanie i renowację.

Or. en

Poprawka 251
Pietro Fiocchi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(14) Pojazdy powinny być projektowane i produkowane w sposób pozwalający na ograniczenie obecności substancji potencjalnie niebezpiecznych. W komunikacie z dnia 14 października 2020 r. dotyczącym „strategii w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska” („strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności”)[47] Komisja stwierdziła, że należy minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych i w miarę możliwości zastępować je, stopniowo wycofując najbardziej szkodliwe substancje w odniesieniu do innych niż nieodzowne zastosowań społecznych, w szczególności w produktach konsumpcyjnych. W związku z tym należy w miarę możliwości minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych jako składników materiałów wykorzystywanych w pojazdach lub składników jakichkolwiek części lub komponentów pojazdów ***w celu zagwarantowania***, aby ***pojazdy oraz materiały uzyskane w wyniku recyklingu pojazdów nie miały negatywnego wpływu*** na zdrowie ludzi lub środowisko przez cały cykl ich życia.	(14) Pojazdy powinny być projektowane i produkowane w sposób pozwalający na ograniczenie obecności substancji potencjalnie niebezpiecznych. W komunikacie z dnia 14 października 2020 r. dotyczącym „strategii w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska” („strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności”) Komisja stwierdziła, że należy minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych i w miarę możliwości zastępować je, stopniowo wycofując najbardziej szkodliwe substancje w odniesieniu do innych niż nieodzowne zastosowań społecznych, w szczególności w produktach konsumpcyjnych. W związku z tym należy w miarę możliwości minimalizować***, tam gdzie jest to wymagane,*** stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych jako składników materiałów wykorzystywanych w pojazdach lub składników jakichkolwiek części lub komponentów pojazdów, aby ***zapobiec negatywnemu wpływowi*** na zdrowie ludzi lub środowisko przez cały cykl ich życia.
[47] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 14 listopada 2020 r., Strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska, (COM(2020) 667 final).	[47] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 14 listopada 2020 r., Strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska, (COM(2020) 667 final).

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(14) Pojazdy powinny być projektowane i produkowane w sposób pozwalający na ograniczenie obecności substancji potencjalnie niebezpiecznych. W komunikacie z dnia 14 października 2020 r. dotyczącym „strategii w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska” („strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności”)[47] Komisja stwierdziła, że należy minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych i w miarę możliwości zastępować je, stopniowo wycofując najbardziej szkodliwe substancje w odniesieniu do innych niż nieodzowne zastosowań społecznych, w szczególności w produktach konsumpcyjnych. W związku z tym należy w miarę możliwości minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych jako składników materiałów wykorzystywanych w pojazdach lub składników jakichkolwiek części lub komponentów pojazdów w celu zagwarantowania, aby pojazdy oraz materiały uzyskane w wyniku recyklingu pojazdów nie miały negatywnego wpływu na zdrowie ***ludzi*** lub środowisko przez cały cykl ich życia.	(14) Pojazdy powinny być projektowane i produkowane w sposób pozwalający na ograniczenie obecności substancji potencjalnie niebezpiecznych. W komunikacie z dnia 14 października 2020 r. dotyczącym „strategii w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska” („strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności”)[47] Komisja stwierdziła, że***, zgodnie z podejściem „Jedno zdrowie”,*** należy minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych i w miarę możliwości zastępować je, stopniowo wycofując najbardziej szkodliwe substancje w odniesieniu do innych niż nieodzowne zastosowań społecznych, w szczególności w produktach konsumpcyjnych. W związku z tym należy w miarę możliwości minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych jako składników materiałów wykorzystywanych w pojazdach lub składników jakichkolwiek części lub komponentów pojazdów w celu zagwarantowania, aby pojazdy oraz materiały uzyskane w wyniku recyklingu pojazdów nie miały negatywnego wpływu na zdrowie lub środowisko przez cały cykl ich życia.
[47] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego	[47] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

i Komitetu Regionów z dnia 14 listopada 2020 r., Strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska, (COM(2020) 667 ***final***).	i Komitetu Regionów z dnia 14 listopada 2020 r., Strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska, (COM(2020)***0***667).

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(15) W dyrektywie 2000/53/WE przewidziano już ograniczenie stosowania ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach oraz zapewniono wyjątki, kiedy to możliwe jest wykorzystanie tych substancji w określonych celach. W niniejszym rozporządzeniu należy przejąć te istniejące uregulowania. W celu zapewnienia spójności przepisów dotyczących chemikaliów należy jednak uwzględnić ograniczenia dotyczące wprowadzania do obrotu i stosowania innych substancji w pojazdach, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady[48]. Podobnie należy wprowadzić, na podstawie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021[49], ograniczenia dotyczące stosowania substancji objętych regulacjami tego rozporządzenia. ***W związku z tym niniejsze rozporządzenie nie powinno przewidywać możliwości ograniczenia stosowania w pojazdach substancji innych niż ołów, rtęć, kadm i sześciowartościowy chrom.***	(15) W dyrektywie 2000/53/WE przewidziano już ograniczenie stosowania ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach oraz zapewniono wyjątki, kiedy to możliwe jest wykorzystanie tych substancji w określonych celach. W niniejszym rozporządzeniu należy przejąć te istniejące uregulowania. W celu zapewnienia spójności przepisów dotyczących chemikaliów należy jednak uwzględnić ograniczenia dotyczące wprowadzania do obrotu i stosowania innych substancji w pojazdach, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady[48]. Podobnie należy wprowadzić, na podstawie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021[49], ograniczenia dotyczące stosowania substancji objętych regulacjami tego rozporządzenia.
[48] Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006	[48] Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006

Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz.U. L 396 z 30.12.2006, s. 1).	Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz.U. L 396 z 30.12.2006, s. 1).
[49] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021 z dnia 20 czerwca 2019 r. dotyczące trwałych zanieczyszczeń organicznych (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 45).	[49] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021 z dnia 20 czerwca 2019 r. dotyczące trwałych zanieczyszczeń organicznych (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 45).

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(15a) Z myślą o dalszych ograniczeniach dotyczących substancji obecnych w pojazdach lub stosowanych w ich produkcji należy przeanalizować sytuację w zakresie substancji potencjalnie niebezpiecznych, zdefiniowanych w strategii w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności jako substancje mające długoterminowy wpływ na zdrowie lub środowisko, takich jak substancje w wykazie kandydatów do ewentualnego włączenia do załącznika XIV do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 i załącznika VI do rozporządzenia (WE) nr 1272/2008, ale także tych, które utrudniają recykling bezpiecznych

surowców wtórnych wysokiej jakości, w kontekście oceny substancji zaplanowanej we wspólnym planie działania dotyczącym oceny REACH, opublikowanym na stronie Europejskiej Agencji Chemikaliów utworzonej rozporządzeniem (WE) nr 1907/2006 („Agencja").

Or. en

Poprawka 255
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(16) Dyrektywa 2000/53/WE przewiduje wyłączenia z ograniczeń dotyczących stosowania ołowiu i kadmu w bateriach wykorzystywanych w pojazdach, które to wyłączenia uwzględnia się w niniejszym rozporządzeniu. Stosowanie substancji w bateriach reguluje się jednak kompleksowo w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ***nr 2023/[Baterie]***[50]. W związku z tym należy zająć się takimi substancjami i nie regulować ich kwestii w niniejszym rozporządzeniu, a związane z nimi ograniczenia i wynikające z nich wyłączenia należy w odpowiednim czasie przenieść, w stosownych przypadkach, do wspomnianego rozporządzenia. Przed wprowadzeniem takich ograniczeń w ramach rozporządzenia (UE) nr 2023/[Baterie] należy przeprowadzić kompleksową ocenę na podstawie tego rozporządzenia, aby ocenić, czy wyłączenie jest nadal wymagane i w jakim zakresie.	(16) Dyrektywa 2000/53/WE przewiduje wyłączenia z ograniczeń dotyczących stosowania ołowiu i kadmu w bateriach wykorzystywanych w pojazdach, które to wyłączenia uwzględnia się w niniejszym rozporządzeniu. Stosowanie substancji w bateriach reguluje się jednak kompleksowo w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ***2023/1542***[50]. W związku z tym należy zająć się takimi substancjami i nie regulować ich kwestii w niniejszym rozporządzeniu, a związane z nimi ograniczenia i wynikające z nich wyłączenia należy w odpowiednim czasie przenieść, w stosownych przypadkach, do wspomnianego rozporządzenia. Przed wprowadzeniem takich ograniczeń w ramach rozporządzenia (UE) nr 2023/[Baterie] należy przeprowadzić kompleksową ocenę na podstawie tego rozporządzenia, aby ocenić, czy wyłączenie jest nadal wymagane i w jakim zakresie.
[50] Rozporządzenie Parlamentu	[50] Rozporządzenie Parlamentu

Europejskiego i Rady z dnia [data] 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).	Europejskiego i Rady z dnia [data] 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).
	Or. en

Poprawka 256
Christine Singer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) W celu uwzględnienia postępu naukowego i technicznego należy nadal przekazywać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany określonych w niniejszym rozporządzeniu wyłączeń z ograniczeń dotyczących stosowania w pojazdach ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu. Modyfikację lub usunięcie takich wyłączeń należy poprzedzić oceną skutków społeczno-ekonomicznych takiej zmiany – której to oceny nie przewidziano w dyrektywie 2000/53/WE – w tym rozważeniem dostępności substancji alternatywnych oraz wpływu na zdrowie ludzkie i środowisko w całym cyklu życia pojazdów. Aby zapewnić skuteczne podejmowanie decyzji, koordynację i zarządzanie technicznymi, naukowymi i administracyjnymi aspektami zmiany niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do ograniczeń stosowania substancji w pojazdach, Europejska Agencja Chemikaliów powinna wspierać Komisję w przeprowadzeniu takiej oceny.	(17) W celu uwzględnienia postępu naukowego i technicznego należy nadal przekazywać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany określonych w niniejszym rozporządzeniu wyłączeń z ograniczeń dotyczących stosowania w pojazdach ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu. Modyfikację lub usunięcie takich wyłączeń należy poprzedzić oceną skutków społeczno-ekonomicznych takiej zmiany – której to oceny nie przewidziano w dyrektywie 2000/53/WE – w tym rozważeniem dostępności substancji alternatywnych oraz wpływu na zdrowie ludzkie i środowisko w całym cyklu życia pojazdów. ***Przed przyjęciem takiego aktu delegowanego Komisja powinna skonsultować się z odpowiednimi ekspertami i zainteresowanymi stronami, aby zapewnić uwzględnienie szerszych skutków społeczno-ekonomicznych, a także wpływu na zdrowie środowiskowe i ludzkie.*** Aby zapewnić skuteczne podejmowanie decyzji, koordynację i zarządzanie technicznymi, naukowymi i administracyjnymi aspektami zmiany

niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do ograniczeń stosowania substancji w pojazdach, Europejska Agencja Chemikaliów powinna wspierać Komisję w przeprowadzeniu takiej oceny.

Or. en

Uzasadnienie

Komisja nie zawsze posiada wymaganą wiedzę specjalistyczną, zwłaszcza w kwestiach szczegółów technicznych i zastosowania w praktyce.

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(17a) W celu zapewnienia właściwego postępowania z substancjami, które stwarzają niedopuszczalne ryzyko dla zdrowia ludzkiego lub dla środowiska, jeżeli są wykorzystywane w pojazdach lub obecne w wycofanych z eksploatacji pojazdach, należy zgodnie z art. 290 TFUE przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów w odniesieniu do zmiany ograniczeń dotyczących stosowania substancji w pojazdach.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. ***Zmniejsza*** również ***uzależnienie*** od surowców i energii ***związane*** z dostawami surowców pierwotnych, a jednocześnie ***wzmacnia*** rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.	(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. ***Wzmacnia*** również ***strategiczną autonomię i konkurencyjność Unii poprzez zmniejszenie uzależnienia*** od surowców i energii ***związanego*** z dostawami surowców pierwotnych, ***w szczególności przyczyniając się do zatrzymania cennych surowców krytycznych w Unii,*** a jednocześnie ***wzmacniając*** rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie

surowców wtórnych spoza Unii.

Or. en

Poprawka 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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. Zmniejsza również uzależnienie od surowców i energii związane z dostawami surowców pierwotnych, a jednocześnie wzmacnia rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między	(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu***, pod warunkiem, że zawartość materiałów pochodzących z recyklingu nie wpływa na bezpieczeństwo pojazdów***. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. Zmniejsza również uzależnienie od surowców i energii związane z dostawami surowców pierwotnych, a jednocześnie wzmacnia rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów

producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.	z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.

Or. en

Uzasadnienie

Pojazdy są poddawane rygorystycznym ocenom bezpieczeństwa i wydajności, aby zapewnić ich homologację typu dla pasażerów. Wykorzystanie dużej ilości materiałów pochodzących z recyklingu wymaga uprzedniej oceny ich wpływu na ogólne bezpieczeństwo i jakość pojazdu.

Poprawka 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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do	(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu***, pod warunkiem, że zawartość materiałów pochodzących z recyklingu nie wpływa na bezpieczeństwo pojazdów***. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów

zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. Zmniejsza również uzależnienie od surowców i energii związane z dostawami surowców pierwotnych, a jednocześnie wzmacnia rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.

produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. Zmniejsza również uzależnienie od surowców i energii związane z dostawami surowców pierwotnych, a jednocześnie wzmacnia rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.

Or. en

Poprawka 261
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie	(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie

materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. Zmniejsza również uzależnienie od surowców i energii związane z dostawami surowców pierwotnych, a jednocześnie wzmacnia rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.	materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. Zmniejsza również uzależnienie od surowców i energii związane z dostawami surowców pierwotnych, a jednocześnie wzmacnia rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii, ***w tym w przypadku wprowadzenia do obrotu za pośrednictwem internetowych platform handlowych***. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(18a) Przejściu na gospodarkę o obiegu zamkniętym w sektorze motoryzacyjnym powinny towarzyszyć środki zapewniające bezpieczeństwo miejsc pracy i tworzące nowe możliwości zatrudnienia. Niniejsze rozporządzenie powinno być w stanie wspierać pracowników w sprawiedliwej transformacji poprzez uwzględnienie społecznych, gospodarczych i środowiskowych aspektów zrównoważonego rozwoju.

Or. en

Poprawka 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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych, należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć	***skreśla się***

procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

Poprawka 264
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych***,*** należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy ***uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach*** tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia ***pięć*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć	(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy ***ustanowić obowiązkowe cele wymagające włączenia do nowych pojazdów minimalnych ilości*** tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy ***homologowany*** typ pojazdu ***po upływie 48 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*** powinien zawierać dwadzieścia procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów

procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

pokonsumenckich tworzyw sztucznych. ***Od 72 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia cel ten powinien wynosić trzydzieści procent, a*** cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. ***To dwuetapowe podejście zapewni ścieżkę rozwoju branży, zagwarantuje stopniową poprawę i uruchomi inwestycje.*** W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego. ***Metodologia weryfikacji powinna gwarantować równoważne warunki gospodarowania odpadami i recyklingu w Unii oraz poza nią i może nakładać wymóg wykazania zgodności poprzez certyfikację przez niezależną i akredytowaną stronę trzecią o odpowiednich kwalifikacjach.***

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form	(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form

przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych**,** należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego. ***Aby zapewnić równe warunki działania, konieczne jest zajęcie się powiązanymi problemami środowiskowymi w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do tworzyw sztucznych z recyklingu produkowanych w UE, jak i przywożonych. W tym celu tworzywa sztuczne z recyklingu stosowane w pojazdach przywożonych do Unii powinny podlegać równoważnym warunkom pod względem emisji i selektywnej zbiórki oraz kryteriom zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do technologii recyklingu.***

Or. en

Poprawka 266
Christine Singer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, ***zwłaszcza*** z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych***,*** należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić ***obowiązkowy*** cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich ***tworzyw sztucznych***. ***Cel*** w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent ***zawartości*** materiałów z recyklingu należy osiągnąć***, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące*** z ***recyklingu*** pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku ***należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody*** obliczania i weryfikacji ***udziału*** tworzyw sztucznych odzyskiwanych***, odpowiednio,*** z odpadów pokonsumenckich ***i*** z pojazdów wycofanych z eksploatacji, ***obecnego w danym typie*** pojazdu ***i do niego włączonego***.	(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, ***szczególnie*** z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić ***wiążący*** cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu ***strumieni*** odpadów ***przedkonsumenckich i*** pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu ***strumieni*** odpadów ***tworzyw sztucznych – zarówno przedkonsumenckich, jak i*** pokonsumenckich ***– w tym biopochodnych tworzyw sztucznych***. ***Udział*** w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent materiałów z recyklingu należy osiągnąć ***poprzez recykling tworzyw sztucznych ze strumieni odpadów pochodzących*** z pojazdów wycofanych z eksploatacji***, wmontowanych w odpowiedni typ pojazdu***. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku ***niezależna grupa ekspertów powinna opracować metodę*** obliczania i weryfikacji ***proporcji*** tworzyw sztucznych odzyskiwanych z odpadów ***przedkonsumenckich i*** pokonsumenckich***, a także*** z pojazdów wycofanych z eksploatacji, ***i włączonych do odpowiedniego typu*** pojazdu***, z uwzględnieniem najlepszej dostępnej technologii recyklingu, w tym recyklingu***

chemicznego.

Or. en

Uzasadnienie

Komisja nie powinna być odpowiedzialna za opracowanie metody obliczania i weryfikacji proporcji tworzyw sztucznych odzyskanych z odpadów przedkonsumenckich i pokonsumenckich, a także z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Niezależna grupa ekspertów z najlepszą wiedzą byłaby do tego bardziej wskazana.

Poprawka 267
Laurent Castillo

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych**,** należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich ***tworzyw sztucznych***. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji	(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów ***przedkonsumenckich i*** pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów ***tworzyw sztucznych, zarówno przedkonsumenckich, jak i*** pokonsumenckich. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego

uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów ***przedkonsumenckich oraz*** pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego***, z uwzględnieniem najlepszej dostępnej technologii recyklingu, z priorytetowym traktowaniem recyklingu mechanicznego***.

Or. en

Poprawka 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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych***,*** należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***dwadzieścia pięć*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich ***tworzyw sztucznych***. ***Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów***	(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich ***72 miesiące od wejścia w życie rozporządzenia***. W związku z tym każdy ***nowy*** typ pojazdu powinien zawierać ***dziesięć*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów ***tworzyw sztucznych, zarówno przedkonsumenckich, jak i*** pokonsumenckich. W celu zapewnienia

z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

Uzasadnienie

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.

Poprawka 269
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym	(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym

niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych**,** należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***dwadzieścia pięć*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący ***dwadzieścia pięć*** procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***czterdzieści*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący ***czterdzieści*** procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

Poprawka 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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw	(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw

sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych**,** należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***dwadzieścia pięć*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. ***Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.*** W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych***, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego***.	sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich ***72 miesiące od wejścia w życie rozporządzenia lub 48 miesięcy po wejściu w życie aktu wykonawczego, o którym mowa w art. 6 ust. 2, w zależności od tego, co nastąpi później.*** W związku z tym każdy ***nowy*** typ pojazdu powinien zawierać ***dziesięć*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich ***i przedkonsumenckich*** tworzyw sztucznych. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych ***zgodnie z podejściem neutralnym pod względem technologicznym***.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim	(19) W związku z niskim

współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych**,** należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia ***wykonawcze do*** opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia ***do delegowania na potrzeby*** opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

Poprawka 272
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim	(19) W związku z niskim

współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych**,** należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***dwadzieścia pięć*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.	współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***trzydzieści*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych, należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***dwadzieścia pięć*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący ***dwadzieścia pięć*** procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.	(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych, należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***piętnaście*** procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący ***piętnaście*** procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. fr

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(19a) Aby pobudzić innowacje i stymulować rynek rozwiązań opartych na biotechnologii, Komisja powinna opublikować, w ciągu 96 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, przegląd stanu rozwoju technologicznego i efektywności środowiskowej biopochodnych tworzyw sztucznych w pojazdach, a w stosownych przypadkach przedstawić wniosek ustawodawczy dotyczący wprowadzenia wymogów w zakresie zrównoważonego rozwoju i specjalnych celów.

Or. en

Poprawka 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(19b) Określone w niniejszym rozporządzeniu minimalne docelowe poziomy zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu obejmują odpady z tworzyw sztucznych poddane recyklingowi w UE lub odpady z tworzyw sztucznych pochodzące z państw trzecich stosujących praktyki gospodarowania odpadami i recyklingu zgodnie z odpowiednimi przepisami UE. Zgodność jest weryfikowana i dokumentowana przez akredytowaną stronę trzecią.

Or. en

Uzasadnienie

Ustanowienie celów w zakresie zawartości materiałów pochodzących z recyklingu nie będzie miało żadnego pozytywnego wpływu na środowisko, na konkurencyjność ani na strategiczną autonomię UE, jeśli materiały pochodzące z recyklingu nie będą pochodzić z UE lub z

państwa trzeciego, które wytwarza materiały pochodzące z recyklingu zgodnie ze zweryfikowanymi unijnymi normami społecznymi, środowiskowymi i bezpieczeństwa. Przywóz z państw trzecich pierwotnych, pseudoekologicznych lub niskiej jakości materiałów pochodzących z recyklingu przynosi efekt przeciwny do zamierzonego.

Poprawka 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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.	***skreśla się***

Or. en

Uzasadnienie

Każda propozycja uwzględnienia celu dotyczącego stali pochodzącej z recyklingu miałaby nieproporcjonalny wpływ na przystępność cenową pojazdów.

Poprawka 277
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy ***przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału*** stali pochodzącej z recyklingu ***odpadów pokonsumenckich stali, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony***. ***Określenie przyszłego*** celu należy ***poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia.*** W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich ***stali***, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.	(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej***, ograniczenia zużycia energii i kosztów oraz zwiększenia odporności poprzez zmniejszenie zależności od dostaw surowców pierwotnych*** należy ***zwiększyć wykorzystanie*** stali pochodzącej z recyklingu ***w pojazdach. W tym celu należy ustanowić cele dotyczące włączenia minimalnych ilości stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich do nowych pojazdów***. ***W związku z tym każdy homologowany typ pojazdu, po upływie 48 miesięcy i 108 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, powinien zawierać odpowiednio trzydzieści i czterdzieści procent stali pochodzącej z recyklingu stali pokonsumenckiej. Siedemdziesiąt pięć procent tych celów dotyczących zawartości stali pochodzącej z recyklingu należy osiągnąć poprzez włączenie stali pochodzącej z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji do danego typu pojazdu.*** W celu zapewnienia

jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej***, odpowiednio,*** z odpadów pokonsumenckich ***i z pojazdów wycofywanych z eksploatacji***, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego. ***Metodologia weryfikacji powinna gwarantować równoważne warunki gospodarowania odpadami i recyklingu w Unii oraz poza nią i może nakładać wymóg wykazania zgodności poprzez certyfikację przez niezależną i akredytowaną stronę trzecią o odpowiednich kwalifikacjach.***

Or. en

Poprawka 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali ***pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali***, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji	(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej ***należy wyznaczyć cel dotyczący włączenia stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich do nowych pojazdów. Ponadto*** należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali ***miękkiej***, który ma być obecny w poszczególnych typach

obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia ***wykonawcze do*** opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia ***do delegowania na potrzeby*** opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali ***i stali miękkiej***, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

Poprawka 279
Dennis Radtke

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki	(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału ***stali o niskim śladzie CO_2 i*** stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji

techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia, ***w tym również wpływ na inne sektory wykorzystujące stal i globalne emisje gazów cieplarnianych***. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

Uzasadnienie

Zwiększenie zawartości stali pochodzącej z recyklingu w sektorze motoryzacyjnym przy braku ogólnego wzrostu dostępności złomu miałoby negatywny wpływ na inne sektory wykorzystujące stal, w których złom nie byłby już dostępny – zarówno pod względem zawartości materiałów pochodzących z recyklingu, jak i emisji gazów cieplarnianych (efekt substytucyjny).

Poprawka 280
Susana Solís Pérez

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję

(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego

Poprawka

(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego

udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia, ***w tym również wpływ na inne sektory wykorzystujące stal i globalne emisje gazów cieplarnianych***. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

Poprawka 281
Laurent Castillo

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali, który ma	(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali, który ma

być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia, ***w tym również wpływ na inne sektory wykorzystujące stal i globalne emisje gazów cieplarnianych***. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy ***przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału*** stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali***, który ma być obecny w poszczególnych typach***	(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy ***ustanowić obowiązkowy cel dla stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich zawartej w nowych pojazdach. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać trzydzieści procent*** stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali. W celu

pojazdów i do nich włączony. ***Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia.*** W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia ***wykonawcze do*** opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia ***do delegowania na potrzeby*** opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego. ***Aby uwzględnić ryzyko niedoboru stali i ocenić dostępność tego surowca, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany celu dotyczącego minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu obecnego w pojazdach.***

Or. en

Poprawka 283
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia ***śladu węglowego*** związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy ***przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału*** stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich ***stali, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu*** należy ***poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki***	(20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia ***wpływu na środowisko*** związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej ***w nowych pojazdach*** należy ***uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący*** stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich. ***W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać czterdzieści procent stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali. Cel w odniesieniu do stali wynoszący siedemdziesiąt pięć procent zawartości materiałów z recyklingu*** należy ***osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów***

techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.	***stal pochodzącą z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.*** W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

Poprawka 284
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20a) Sektor motoryzacyjny jest również jednym z największych użytkowników aluminium, odpowiadającym za ponad czterdzieści procent całkowitego popytu, a wykorzystanie aluminium rośnie. Obecne wykorzystanie aluminium pochodzącego z recyklingu w nowych pojazdach jest niskie. Aby przyczynić się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wspierać dążenie przemysłu motoryzacyjnego do neutralności klimatycznej, zmniejszyć zużycie energii i koszty oraz wzmocnić odporność poprzez zmniejszenie zależności od dostaw surowców pierwotnych, należy zwiększyć w pojazdach wykorzystanie aluminium pochodzącego z recyklingu. W tym celu należy ustanowić cele wprowadzenia wymogu włączania do nowych pojazdów minimalnych ilości aluminium pochodzącego z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy homologowany typ pojazdu, po upływie 48 miesięcy i 108 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, powinien

zawierać odpowiednio trzydzieści i pięćdziesiąt procent aluminium pochodzącego z recyklingu aluminium pokonsumenckiego. Odpowiednio dziesięć i dwadzieścia procent tych celów dotyczących zawartości aluminium pochodzącego z recyklingu należy osiągnąć poprzez włączenie aluminium pochodzącego z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji do danego typu pojazdu. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału aluminium odzyskiwanego, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego. Metodologia weryfikacji powinna gwarantować równoważne warunki gospodarowania odpadami i recyklingu w Unii oraz poza nią i może nakładać wymóg wykazania zgodności poprzez certyfikację przez niezależną i akredytowaną stronę trzecią o odpowiednich kwalifikacjach. Określenie docelowej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu powinno iść w parze z wymaganiami dotyczącymi projektowania i przetwarzania, umożliwiającymi demontaż, usunięcie i oddzielenie materiałów, aby mogły one zachować tę samą jakość i uniknąć downcyclingu.

Or. en

Poprawka 285
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20a) Aluminium jest jednym z materiałów o najszybciej rosnącym wykorzystaniu w sektorze motoryzacyjnym do produkcji pojazdów. Aby przyczynić się do zmniejszenia wpływu na środowisko związanego z produkcją nowych pojazdów i wspierać dążenie przemysłu motoryzacyjnego do neutralności klimatycznej, w nowych pojazdach należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący aluminium pochodzącego z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać pięćdziesiąt procent wagowych aluminium pochodzącego z recyklingu pokonsumenckich odpadów aluminiowych. Cel w odniesieniu do aluminium wynoszący dwadzieścia procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów aluminium pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału aluminium odzyskiwanego z odpadów pokonsumenckich aluminium, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Or. en

Poprawka 286
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(21) Istnieje potencjał zwiększenia	(21) Istnieje potencjał zwiększenia

zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, jeżeli chodzi o inne materiały powszechnie stosowane w sektorze motoryzacyjnym, w przypadku których rynki surowców wtórnych są słabo rozwinięte, ślad węglowy związany z produkcją surowców pierwotnych jest wysoki lub poziomy recyklingu są ograniczone, a technologie sortowania i recyklingu stają się bardziej wydajne. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru i boru stosowanych w magnesach trwałych, a także w zakresie aluminium i jego stopów lub magnezu i jego stopów. Jeśli chodzi o wykonalność potencjalnego ustalenia celów dla określonych rodzajów stopów aluminium i magnezu, w badaniu powinno się uwzględnić ogólnie dopasowanie popytu do podaży wtórnej, a w szczególności zbadać zależność między maksymalizacją korzyści skali wynikającą z określenia minimalnej liczby rodzin stopów a maksymalizacją zachowania wartości wynikającą z podziału na szerszą gamę określonych rodzajów stopów.	zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, jeżeli chodzi o inne materiały powszechnie stosowane w sektorze motoryzacyjnym, w przypadku których rynki surowców wtórnych są słabo rozwinięte, ślad węglowy związany z produkcją surowców pierwotnych jest wysoki lub poziomy recyklingu są ograniczone, a technologie sortowania i recyklingu stają się bardziej wydajne. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru***, niklu, kobaltu*** i boru stosowanych w magnesach trwałych, a także w zakresie aluminium i jego stopów lub magnezu i jego stopów, ***szkła i gumy***. Jeśli chodzi o wykonalność potencjalnego ustalenia celów dla określonych rodzajów stopów aluminium i magnezu, w badaniu powinno się uwzględnić ogólnie dopasowanie popytu do podaży wtórnej, a w szczególności zbadać zależność między maksymalizacją korzyści skali wynikającą z określenia minimalnej liczby rodzin stopów a maksymalizacją zachowania wartości wynikającą z podziału na szerszą gamę określonych rodzajów stopów.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(21) Istnieje potencjał zwiększenia zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, jeżeli chodzi o inne materiały powszechnie stosowane w sektorze motoryzacyjnym, w przypadku których	(21) Istnieje potencjał zwiększenia zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, jeżeli chodzi o inne materiały powszechnie stosowane w sektorze motoryzacyjnym, w przypadku których

rynki surowców wtórnych są słabo rozwinięte, ślad węglowy związany z produkcją surowców pierwotnych jest wysoki lub poziomy recyklingu są ograniczone, a technologie sortowania i recyklingu stają się bardziej wydajne. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru i boru stosowanych w magnesach trwałych, a także w zakresie aluminium i jego stopów lub magnezu i jego stopów. Jeśli chodzi o wykonalność potencjalnego ustalenia celów dla określonych rodzajów stopów aluminium i magnezu, w badaniu powinno się uwzględnić ogólnie dopasowanie popytu do podaży wtórnej, a w szczególności zbadać zależność między maksymalizacją korzyści skali wynikającą z określenia minimalnej liczby rodzin stopów a maksymalizacją zachowania wartości wynikającą z podziału na szerszą gamę określonych rodzajów stopów.	rynki surowców wtórnych są słabo rozwinięte, ślad węglowy związany z produkcją surowców pierwotnych jest wysoki lub poziomy recyklingu są ograniczone, a technologie sortowania i recyklingu stają się bardziej wydajne. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru***, niklu, kobaltu,*** boru stosowanych w magnesach trwałych, a także w zakresie aluminium i jego stopów***, miedzi*** lub magnezu i jego stopów. Jeśli chodzi o wykonalność potencjalnego ustalenia celów dla określonych rodzajów stopów aluminium i magnezu, w badaniu powinno się uwzględnić ogólnie dopasowanie popytu do podaży wtórnej, a w szczególności zbadać zależność między maksymalizacją korzyści skali wynikającą z określenia minimalnej liczby rodzin stopów a maksymalizacją zachowania wartości wynikającą z podziału na szerszą gamę określonych rodzajów stopów.

Or. en

Poprawka 288
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(21) Istnieje potencjał zwiększenia zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, jeżeli chodzi o inne materiały powszechnie stosowane w sektorze motoryzacyjnym, w przypadku których rynki surowców wtórnych są słabo rozwinięte, ślad węglowy związany z produkcją surowców pierwotnych jest wysoki lub poziomy recyklingu są ograniczone, a technologie sortowania	(21) Istnieje potencjał zwiększenia zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, jeżeli chodzi o inne materiały powszechnie stosowane w sektorze motoryzacyjnym, w przypadku których rynki surowców wtórnych są słabo rozwinięte, ślad węglowy związany z produkcją surowców pierwotnych jest wysoki lub poziomy recyklingu są ograniczone, a technologie sortowania

i recyklingu stają się bardziej wydajne. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru i boru stosowanych w magnesach trwałych, a także w zakresie ***aluminium i jego stopów lub*** magnezu i jego stopów. Jeśli chodzi o wykonalność potencjalnego ustalenia celów dla określonych rodzajów stopów aluminium i magnezu, w badaniu powinno się uwzględnić ogólnie dopasowanie popytu do podaży wtórnej, a w szczególności zbadać zależność między maksymalizacją korzyści skali wynikającą z określenia minimalnej liczby rodzin stopów a maksymalizacją zachowania wartości wynikającą z podziału na szerszą gamę określonych rodzajów stopów.	i recyklingu stają się bardziej wydajne. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru i boru stosowanych w magnesach trwałych, a także w zakresie magnezu i jego stopów. Jeśli chodzi o wykonalność potencjalnego ustalenia celów dla określonych rodzajów stopów magnezu, w badaniu powinno się uwzględnić ogólnie dopasowanie popytu do podaży wtórnej, a w szczególności zbadać zależność między maksymalizacją korzyści skali wynikającą z określenia minimalnej liczby rodzin stopów a maksymalizacją zachowania wartości wynikającą z podziału na szerszą gamę określonych rodzajów stopów.

Or. en

Poprawka 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji	***skreśla się***

uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.

Or. es

Poprawka 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego	(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego

zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.	zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny. ***Określenie tego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia.***

Or. es

Poprawka 291
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu,	(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu,

dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru ***lub*** boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.	dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru***, niklu, kobaltu,*** boru***, szkła i gumy*** pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii	(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii

Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia ***wykonawcze do*** opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.	Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału aluminium i jego stopów, ***miedzi,*** magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru***, niklu, kobaltu*** lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia ***do delegowania na potrzeby*** opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.

Or. en

Poprawka 293
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych	(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych

należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału ***aluminium i jego stopów,*** magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.

należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.

Or. en

Poprawka 294
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(23) Zgodnie z wymogami	(23) Zgodnie z wymogami

rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ***[akt w sprawie surowców krytycznych]***[51] oraz uwzględniając konieczność ustanowienia w niniejszym rozporządzeniu przepisów dotyczących zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach oraz surowców krytycznych stosowanych w częściach i komponentach pojazdów, przepisy te powinny obowiązywać jako sektorowe wdrożenie przepisów zawartych w rozporządzeniu (UE) ***[akt w sprawie surowców krytycznych]***. Zapewni to usprawnienie wykonywania różnych obowiązków w zakresie informowania, etykietowania i usuwania – w ramach procedur określonych w niniejszym rozporządzeniu – oraz ich integrację z obowiązkami dotyczącymi innych części, komponentów i materiałów.

rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ***2024/1252***[51] oraz uwzględniając konieczność ustanowienia w niniejszym rozporządzeniu przepisów dotyczących zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach oraz surowców krytycznych stosowanych w częściach i komponentach pojazdów, przepisy te powinny obowiązywać jako sektorowe wdrożenie przepisów zawartych w rozporządzeniu (UE) ***2024/1252***. Zapewni to usprawnienie wykonywania różnych obowiązków w zakresie informowania, etykietowania i usuwania – w ramach procedur określonych w niniejszym rozporządzeniu – oraz ich integrację z obowiązkami dotyczącymi innych części, komponentów i materiałów.

_____

[51] Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (COM(2023) 160 ***final***).

_____

[51] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmieniające rozporządzenia (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (COM(2023)***0***160).

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/[Baterie] oraz możliwości wymiany i recyklingu silników	(24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/[Baterie] oraz możliwości wymiany i recyklingu silników

elektrycznych (e-drive), które to silniki zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających również możliwość łatwego usuwania baterii i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

elektrycznych (e-drive), które to silniki zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających również możliwość łatwego usuwania baterii ***oraz ich zestawów baterii*** i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. ***Komisja powinna zachęcać do opracowywania norm dotyczących projektowania i technik montażu, które będą ułatwiały konserwację, naprawę i wykorzystywanie baterii i zestawów baterii do innych celów.*** Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

Or. en

Poprawka 296
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(24) W celu zapewnienia ***recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/[Baterie] oraz*** możliwości wymiany i recyklingu silników elektrycznych (e-drive), ***które to silniki***	(24) W celu zapewnienia możliwości ***demontażu, naprawy, regeneracji, odnowienia, modernizacji,*** wymiany i recyklingu ***części i komponentów pojazdów, w tym baterii i*** silników

zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających ***również*** możliwość łatwego ***usuwania baterii i silników elektrycznych (e-drive)*** na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą ***i*** konserwacją. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

elektrycznych (e-drive), konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających możliwość łatwego ***i niepowodującego uszkodzeń demontażu tych części i komponentów*** na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą***,*** konserwacją ***i modernizacją***. ***Wymogi dotyczące projektowania powinny umożliwiać recykling baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/1542.*** Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/[Baterie] oraz możliwości wymiany i recyklingu silników elektrycznych (e-drive), które to silniki zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie	(24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/[Baterie] oraz możliwości wymiany i recyklingu silników elektrycznych (e-drive), które to silniki zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie

wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających również możliwość łatwego usuwania baterii i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

wymogów dotyczących projektowania ***oraz dostępu do informacji technicznych i cyfrowych*** nowych typów pojazdów, zapewniających również możliwość łatwego usuwania baterii i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

Or. fr

Poprawka 298
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) ***2023/[Baterie]*** oraz możliwości wymiany i recyklingu silników elektrycznych (e-drive), które to silniki zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających również możliwość łatwego usuwania baterii i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu	(24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) ***2023/1542*** oraz możliwości wymiany i recyklingu silników elektrycznych (e-drive), które to silniki zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających również możliwość łatwego usuwania baterii ***oraz ich komponentów*** i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym

przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

Or. en

Poprawka 299
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(24a) Aby wesprzeć w sektorze motoryzacyjnym podejście w większym stopniu oparte na obiegu zamkniętym i umożliwić konsumentom podejmowanie świadomych decyzji, należy ustanowić obowiązkową punktową ocenę możliwości naprawy pojazdów elektrycznych. Punktowa ocena możliwości naprawy powinna obejmować kluczowe aspekty naprawy i konserwacji pojazdów, takie jak dostępność i cena części zamiennych oraz narzędzi naprawczych. Należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w odniesieniu do ustanawiania takiego wskaźnika, na podstawie oceny

najbardziej odpowiedniego projektu.

Or. en

Poprawka 300
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(24b) Dostępność i przystępność cenowa części zamiennych mają zasadnicze znaczenie dla możliwości naprawy, czasu trwania eksploatacji i zrównoważonego charakteru pojazdów i są kluczem do promowania gospodarki o obiegu zamkniętym, zgodnie z celami określonymi w Planie działania dotyczącym gospodarki o obiegu zamkniętym. W celu ograniczenia przedwczesnej wymiany pojazdu i zminimalizowania wpływu na środowisko związanego z wytwarzaniem odpadów, konieczne jest zapewnienie, by krytyczne komponenty, w tym baterie, silniki elektryczne (e-drive) i inne istotne części, pozostały dostępne przez minimalny okres po wprowadzeniu pojazdu na rynek. Aby wspierać trwałość i możliwość naprawy pojazdów, niniejsze rozporządzenie powinno nakładać na producentów obowiązek zagwarantowania dostępności części zamiennych przez okres 20 lat od zakończenia wprowadzania do obrotu.

Or. en

Poprawka 301
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(26) W celu zagwarantowania, że producenci ***samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych*** podejmą działania w celu zapewnienia spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby zachęcić ich do poprawy obiegu zamkniętego wprowadzanych do obrotu typów pojazdów, powinni oni opracować dla każdego nowego typu pojazdu kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego i przedstawić ją organowi udzielającemu homologacji typu. Strategia ta powinna być oparta na sprawdzonych technologiach, dostępnych lub opracowywanych w momencie występowania o homologację typu pojazdu, i regularnie aktualizowana. Na podstawie przekazanych przez producentów strategii dotyczących obiegu zamkniętego Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Aby uwzględnić postęp naukowo-techniczny w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmiany na rynku w sektorze motoryzacyjnym i zmiany regulacyjne, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika zawierającego wymogi dotyczące zawartości strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i jej aktualizacji.	(26) W celu zagwarantowania, że producenci podejmą działania w celu zapewnienia spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby zachęcić ich do poprawy obiegu zamkniętego wprowadzanych do obrotu typów pojazdów, powinni oni opracować dla każdego nowego typu pojazdu kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego i przedstawić ją organowi udzielającemu homologacji typu. Strategia ta powinna być oparta na sprawdzonych technologiach, dostępnych lub opracowywanych w momencie występowania o homologację typu pojazdu, i regularnie aktualizowana. ***Komisja powinna przyjąć akty wykonawcze, aby dostarczyć producentom wspólnie uzgodnione normy, które mają być stosowane do przeprowadzania oceny cyklu życia, określającej ilościowo wpływ na środowisko i wykorzystanie zasobów związanych z produkcją pojazdów i zarządzaniem wycofaniem z eksploatacji w ramach ich strategii obiegu zamkniętego.*** Na podstawie przekazanych przez producentów strategii dotyczących obiegu zamkniętego Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Aby uwzględnić postęp naukowo-techniczny w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmiany na rynku w sektorze motoryzacyjnym i zmiany regulacyjne, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika zawierającego wymogi dotyczące zawartości strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i jej aktualizacji.

Or. en

Poprawka 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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(26) W celu zagwarantowania, że producenci samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podejmą działania w celu zapewnienia spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby zachęcić ich do poprawy obiegu zamkniętego wprowadzanych do obrotu typów pojazdów, powinni oni opracować ***dla każdego nowego typu pojazdu*** kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego i przedstawić ją organowi udzielającemu homologacji typu. Strategia ta powinna ***być oparta*** na sprawdzonych technologiach***, dostępnych lub opracowywanych w momencie występowania o homologację typu pojazdu, i*** regularnie aktualizowana. Na podstawie przekazanych przez producentów strategii dotyczących obiegu zamkniętego Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Aby uwzględnić postęp naukowo-techniczny w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmiany na rynku w sektorze motoryzacyjnym i zmiany regulacyjne, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika zawierającego wymogi dotyczące zawartości strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i jej aktualizacji.	(26) W celu zagwarantowania, że producenci samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podejmą działania w celu zapewnienia spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby zachęcić ich do poprawy obiegu zamkniętego wprowadzanych do obrotu typów pojazdów, powinni oni opracować kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego i przedstawić ją organowi udzielającemu homologacji typu. Strategia ta powinna ***zostać opracowana na poziomie przedsiębiorstwa i opierać się*** na sprawdzonych technologiach***. Strategia dotycząca obiegu zamkniętego powinna być*** regularnie aktualizowana. Na podstawie przekazanych przez producentów strategii dotyczących obiegu zamkniętego Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Aby uwzględnić postęp naukowo-techniczny w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmiany na rynku w sektorze motoryzacyjnym i zmiany regulacyjne, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika zawierającego wymogi dotyczące zawartości strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i jej aktualizacji.

Or. en

Uzasadnienie

Opracowanie oddzielnych strategii dotyczących obiegu zamkniętego dla każdego modelu pojazdu skutkowałoby zbędnymi procesami, wyższymi kosztami i nieefektywnością operacyjną. Pojedyncze, ujednolicone podejście w całym przedsiębiorstwie pozwala na standaryzację procesów pozyskiwania materiałów, recyklingu i zarządzania wycofaniem z eksploatacji, umożliwiając uzyskanie korzyści skali i bardziej efektywne wykorzystanie zasobów.

Poprawka 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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(26) W celu zagwarantowania, że producenci samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podejmą działania w celu zapewnienia spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby zachęcić ich do poprawy obiegu zamkniętego wprowadzanych do obrotu typów pojazdów, powinni oni opracować ***dla każdego nowego typu pojazdu*** kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego i przedstawić ją organowi udzielającemu homologacji typu. Strategia ta powinna ***być oparta*** na sprawdzonych technologiach***, dostępnych lub opracowywanych w momencie występowania o homologację typu pojazdu, i*** regularnie aktualizowana. Na podstawie przekazanych przez producentów strategii dotyczących obiegu zamkniętego Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Aby uwzględnić postęp naukowo-techniczny w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmiany na rynku w sektorze motoryzacyjnym i zmiany regulacyjne,	(26) W celu zagwarantowania, że producenci samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podejmą działania w celu zapewnienia spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby zachęcić ich do poprawy obiegu zamkniętego wprowadzanych do obrotu typów pojazdów, powinni oni opracować kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego i przedstawić ją organowi udzielającemu homologacji typu. Strategia ta powinna ***zostać opracowana na poziomie przedsiębiorstwa i opierać się*** na sprawdzonych technologiach***. Strategia dotycząca obiegu zamkniętego powinna być*** regularnie aktualizowana. Na podstawie przekazanych przez producentów strategii dotyczących obiegu zamkniętego Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Aby uwzględnić postęp naukowo-techniczny w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmiany na rynku w sektorze motoryzacyjnym i zmiany regulacyjne, należy przekazać Komisji uprawnienia do

należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika zawierającego wymogi dotyczące zawartości strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i jej aktualizacji.

przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika zawierającego wymogi dotyczące zawartości strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i jej aktualizacji.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(27) W celu zwiększenia przejrzystości w zakresie wykorzystywania przez sektor motoryzacyjny materiałów pochodzących z recyklingu i zapewnienia zachęt do zwiększania poziomów zawartości materiałów z recyklingu należy zobowiązać producentów pojazdów do dostarczenia dokumentacji technicznej, w której wskazuje się odsetek materiałów pochodzących z recyklingu obecnych w nowych typach pojazdów zgłaszanych do homologacji typu. Wymóg ten powinien mieć zastosowanie do wybranych materiałów, w przypadku których zwiększenie w pojazdach zawartości materiałów z recyklingu wiązałoby się ze szczególnie istotnymi korzyściami dla środowiska. Obowiązkowe oświadczenie powinno się przedkładać organowi udzielającemu homologacji typu, wraz z innymi dokumentami, jako część wniosku o homologację typu.	***skreśla się***

Or. fr

Poprawka 305
Maria Grapini

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w ***całym*** łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych].	(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów***, podmiotami zajmującymi się ich demontażem, regeneracją, naprawą i konserwacją*** a podmiotami gospodarującymi odpadami w łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić ***podmiotom zajmującym się demontażem,*** podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji***, o których mowa w pkt 66 uzupełniających wytycznych w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i napraw pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych,*** umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie

Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.	baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.

Or. ro

Poprawka 306
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia	(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów ***i podmiotami zajmującymi się ich naprawą, konserwacją oraz modernizacją*** a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ***naprawy,***

wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do

ponownego użycia, regeneracji***,*** ***modernizacji*** i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się ***modernizacją,*** naprawą i konserwacją ***terminowy,*** nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminujący dostęp do informacji ***przez co najmniej dwadzieścia lat od daty zakończenia wprowadzania do obrotu,*** umożliwiających bezpieczne ***i niepowodujące uszkodzeń*** usuwanie***, naprawę, odnawianie, modernizację, regenerację*** i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się ***modernizacją,*** naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali

celów zmiany załącznika V.

wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się ***modernizacją,*** naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.

Or. en

Poprawka 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na	(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na

potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.	potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych]. ***Istotne jest, aby należycie przestrzegać praw własności intelektualnej, zapewniając, by dostęp do informacji technicznych nie narażał na szwank zastrzeżonych technologii ani tajemnic handlowych.*** Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy	(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów***, podmiotami zajmującymi się ich naprawą i konserwacją*** a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, ***natychmiastowy, bezpłatny,*** znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne ***i niepowodujące uszkodzeń*** usuwanie i wymianę ***oraz naprawę, regenerację i odnowienie, w stosownych przypadkach,*** określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych ***i ich zestawów baterii*** oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE)

udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.

[akt w sprawie surowców krytycznych]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.

Or. en

Poprawka 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę	(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów***, podmiotami zajmującymi się ich demontażem, regeneracją, naprawą, modernizacją i konserwacją*** a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić ***podmiotom zajmującym się demontażem, modernizacją, regeneracją,*** podmiotom gospodarującym odpadami oraz

określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) ***[akt w sprawie surowców krytycznych]***. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie***, z wyłączeniem kosztów administracyjnych***. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.

podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych ***i elementów składowych tych baterii*** oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) ***2024/1252***. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.

Or. en

Poprawka 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych].	(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się ***modernizacją,*** naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji ***– np. za pośrednictwem istniejących narzędzi wykorzystywanych przez przemysł motoryzacyjny –*** umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także

Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.	części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.

Or. en

Uzasadnienie

Podmioty zajmujące się modernizacją są istotnymi podmiotami na rynku wtórnym.

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów	(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów

wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii ***niezbędnych*** na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.

wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii ***lub informacje dotyczące kodowania cyfrowego części***, ***niezbędne*** na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz ***informacje dotyczące dostępu do*** silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do

celów zmiany załącznika V.

Or. fr

Poprawka 312
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(28a) Rozporządzenie (UE) 2024/1781 ustanawia wiążące wymogi w celu promowania trwałości produktów, w tym poprzez zakazanie niektórych praktyk związanych z przedwczesnym starzeniem się, takich jak stosowanie nieproporcjonalnie delikatnych komponentów, barier w demontażu lub niekompatybilności oprogramowania. Podejście to powinno zostać przyjęte także w ramach niniejszego rozporządzenia, aby wesprzeć dłuższy okres eksploatacji pojazdów. Długotrwała funkcjonalność, cyberbezpieczeństwo i kompatybilność technologiczna pojazdów elektrycznych powinny być zatem chronione poprzez obowiązkowe dostarczanie przez producentów regularnych, bezpiecznych i dostępnych aktualizacji systemu operacyjnego. Aktualizacje te mają kapitalne znaczenie dla utrzymania wydajności pojazdu, przeciwdziałania pojawiającym się zagrożeniom cyberbezpieczeństwa i zapewnienia kompatybilności z ewoluującą infrastrukturą i standardami ładowania.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(28a) Aby zachęcić producentów do zwiększenia możliwości naprawy pojazdów i dostarczania konsumentom bardziej przejrzystych informacji na temat kosztów utrzymania i naprawy kupowanych przez nich pojazdów, producenci powinni dostarczać informacje na temat możliwości naprawy dla każdego nowego typu pojazdu.

Or. en

Poprawka 314
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby ***zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie*** kodowanie ***uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe***.	(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby ***to cyfrowe*** kodowanie ***było zabronione***.

Or. en

Poprawka 315
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby ***zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie*** kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w ***innym*** pojeździe.	(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby ***to cyfrowe*** kodowanie ***było zabronione, ponieważ*** uniemożliwia ***ono*** naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w pojeździe.

Or. en

Poprawka 316
Alexander Bernhuber

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających	(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających

profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe.	profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe. ***Oprócz podmiotów zajmujących się gospodarką odpadami dostęp do tych informacji będą miały również przedsiębiorstwa zajmujące się naprawą i konserwacją.***

Or. en

Uzasadnienie

Bardzo istotne jest, aby przedsiębiorstwa zajmujące się naprawą i konserwacją również miały dostęp do tych informacji i tym samym mogły płynnie integrować części od podmiotów zajmujących się gospodarowaniem odpadami z nowymi pojazdami.

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub	(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami ***i podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją*** pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia

komponentów w innym pojeździe.	naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe.

Or. en

Poprawka 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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe.	(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami ***i podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją*** pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe.

Or. en

Uzasadnienie

Podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją powinny zostać włączone do beneficjentów dostępu do informacji, a dostęp do informacji powinien również obejmować dostęp do kodowania w celu ponownej integracji części z nowymi pojazdami.

Poprawka 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe.	(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami ***i podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją*** pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe.

Or. en

Poprawka 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(31) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne informacje na temat bezpiecznego usuwania i wymiany części i komponentów pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku	***skreśla się***

dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023 [Baterie], rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [ESPR][54] oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [Euro 7][55] – paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe.

---

[54] Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE.

[55] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.

Or. en

Poprawka 321
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(31) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne informacje na temat ***bezpiecznego usuwania i wymiany*** części ***i*** komponentów pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023 [Baterie], rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [ESPR]***[54]*** oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [Euro 7]***[55]*** – paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe.	(31) Aby ułatwić ***naprawę, odnowienie, regenerację, modernizację, wymianę oraz*** przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji ***oraz ich części, komponentów i materiałów***, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne informacje na temat części***,*** komponentów ***i materiałów*** pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny***, komplementarny i zintegrowany*** z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023 [Baterie], rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [ESPR] oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [Euro 7] – paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe.
[54] Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE.	[54] Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE.

[55] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.

[55] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.

Or. en

Poprawka 322
Christine Singer, Andreas Glück

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(31) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne informacje na temat bezpiecznego usuwania i wymiany części i komponentów pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023 [Baterie], rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [ESPR][54] oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [Euro 7][55] – paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące	(31) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne informacje na temat bezpiecznego usuwania i wymiany części i komponentów pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023 [Baterie], rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [ESPR][54] oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [Euro 7][55] – paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące

ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe.	ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe. ***Komisja musi jednak w jak największym stopniu zminimalizować obciążenie administracyjne.***
[54] Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE.	[54] Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE.
[55] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.	[55] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.

Or. en

Uzasadnienie

Obciążenia administracyjne powinny być jak najmniejsze.

Poprawka 323
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(31) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne	(31) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne

informacje na temat bezpiecznego usuwania i wymiany części i komponentów pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) ***2023 [Baterie]***, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ***[ESPR]***[54] oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [Euro 7][55] – paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe.	informacje na temat bezpiecznego usuwania i wymiany części i komponentów pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) ***2023/1542***, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ***2024/1781***[54] oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [Euro 7][55] – ***cyfrowy*** paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe.
[54] Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE.	[54] Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE.
[55] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.	[55] Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.
	Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(31a) Określając projekt i wymogi dotyczące paszportu, Komisja powinna zapewnić, aby źródła informacji opierały się na istniejących platformach w sektorze motoryzacyjnym, w tym między innymi IDIS do demontażu, IMDS do deklaracji materiałowych lub platformach poszczególnych grup producentów do śledzenia dostępności części zamiennych.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(33) Aby zagwarantować bezpieczne i racjonalne ekologicznie przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, każdy zakład lub przedsiębiorstwo zamierzające wykonywać operacje przetwarzania odpadów w odniesieniu do takich pojazdów powinno uzyskać zezwolenie od właściwego organu. Zezwolenie powinno zostać udzielone tylko wtedy, gdy zakład lub przedsiębiorstwo posiada możliwości techniczne, finansowe i organizacyjne niezbędne do przeprowadzenia operacji przetwarzania pojazdów po wycofaniu z eksploatacji w sposób zgodny z obowiązującym prawem unijnym	(33) ***Niniejsze rozporządzenie opiera się na przepisach dotyczących gospodarowania odpadami oraz ogólnych zasadach określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE, które należy dostosować w celu odzwierciedlenia szczególnego charakteru pojazdów wycofanych z eksploatacji.*** Aby zagwarantować bezpieczne i racjonalne ekologicznie przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, każdy zakład lub przedsiębiorstwo zamierzające wykonywać operacje przetwarzania odpadów***, w tym zbieranie,*** w odniesieniu do takich pojazdów powinno uzyskać zezwolenie od

i krajowym, w tym ze szczególnymi wymogami dotyczącymi przetwarzania ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu. Uprawnione zakłady przetwarzania powinny ponadto dysponować kompetencjami do wydawania świadectw złomowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.	właściwego organu. Zezwolenie powinno zostać udzielone tylko wtedy, gdy zakład lub przedsiębiorstwo posiada możliwości techniczne, finansowe i organizacyjne niezbędne do przeprowadzenia operacji przetwarzania pojazdów po wycofaniu z eksploatacji w sposób zgodny z obowiązującym prawem unijnym i krajowym, w tym ze szczególnymi wymogami dotyczącymi przetwarzania ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu. Uprawnione zakłady przetwarzania powinny ponadto dysponować kompetencjami do wydawania świadectw złomowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(33a) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość przyjmowania środków na mocy prawa krajowego, aby wymagać od producentów lub organizacji odpowiedzialności producenta zawierania umów z uprawnionymi zakładami przetwarzania w celu wypełnienia ich obowiązków w zakresie odpowiedzialności producenta. Aby osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia, w tym promowanie gospodarki o obiegu zamkniętym, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia szczegółowych przepisów w celu zapewnienia, aby takie umowy mogły funkcjonować na sprawiedliwych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach w odniesieniu do różnych kategorii producentów i organizacji

odpowiedzialności producenta.

Or. en

Poprawka 327
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 34

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(34) W dyrektywie 2000/53/WE nakłada się na producentów pojazdów podstawowy obowiązek pokrycia części kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Opierając się na tym obowiązku, właściwe jest – zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci" i z ogólnymi wymaganiami minimalnymi dotyczącymi systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE***[56]*** – ustanowienie na poziomie Unii wymagań dotyczących zakresu odpowiedzialności producentów pojazdów związanej z zarządzaniem pojazdami ***wycofanymi z*** eksploatacji. ***Producentów powinna dotyczyć rozszerzona odpowiedzialność producenta w zakresie gospodarowania wprowadzonymi przez nich do obrotu pojazdami na etapie wycofywania ich z eksploatacji.*** Rozszerzona odpowiedzialność producenta powinna obejmować zobowiązania w celu zapewnienia, aby pojazdy udostępniane przez producentów na rynku w państwie członkowskim były zbierane i przetwarzane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aby podmioty gospodarujące odpadami przetwarzające takie pojazdy osiągały określone w niniejszym rozporządzeniu cele recyklingu.	(34) W dyrektywie 2000/53/WE nakłada się na producentów pojazdów podstawowy obowiązek pokrycia części kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Opierając się na tym obowiązku, właściwe jest – zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci" i z ogólnymi wymaganiami minimalnymi dotyczącymi systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE – ustanowienie na poziomie Unii wymagań dotyczących zakresu odpowiedzialności producentów pojazdów związanej z zarządzaniem pojazdami ***przez cały okres ich*** eksploatacji. Rozszerzona odpowiedzialność producenta powinna obejmować zobowiązania w celu zapewnienia, aby pojazdy udostępniane przez producentów na rynku w państwie członkowskim były zbierane i przetwarzane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aby podmioty gospodarujące odpadami przetwarzające takie pojazdy osiągały określone w niniejszym rozporządzeniu cele recyklingu.

[56] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3).	[56] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3).

Or. en

Poprawka 328
Beatrice Timgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 35

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(35) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przez producentów obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, państwa członkowskie powinny ustanowić rejestr producentów. Wymogi dotyczące rejestracji powinny być w jak największym stopniu zharmonizowane w całej Unii, aby ułatwić rejestrację, w szczególności w przypadku gdy producenci udostępniają pojazdy w różnych państwach członkowskich. ***Rejestr powinien być również wykorzystywany do celów składania właściwym organom sprawozdań z wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Cechy tego rejestru oraz związane z nim aspekty proceduralne powinny być również spójne z rejestrem producentów ustanowionym rozporządzeniem (UE) 2023/[UP: Baterie], aby umożliwić producentom pojazdów i producentom baterii korzystanie z tego samego rejestru.***	(35) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przez producentów obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, państwa członkowskie powinny ustanowić rejestr producentów. Wymogi dotyczące rejestracji powinny być w jak największym stopniu zharmonizowane w całej Unii, aby ułatwić rejestrację, w szczególności w przypadku gdy producenci udostępniają pojazdy w różnych państwach członkowskich. ***Państwa członkowskie posiadające krajowe rejestry producentów, które spełniają lub przewyższają wymogi niniejszego rozporządzenia, powinny mieć możliwość dalszego korzystania z nich zamiast tworzenia nowych zbędnych rejestrów. Zapewnia to efektywność regulacyjną i minimalizuje niepotrzebne obciążenia administracyjne przedsiębiorstw.***

Or. en

Poprawka 329
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(36) W przypadku udostępnienia po raz pierwszy przez producenta pojazdów na rynku na terytorium państwa członkowskiego, w którym producent nie ma siedziby, powinien on wskazać ***wyznaczonego*** przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.	(36) W przypadku udostępnienia po raz pierwszy przez producenta pojazdów na rynku na terytorium państwa członkowskiego, w którym producent nie ma siedziby, powinien on wskazać ***uprawnionego*** przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(37) Producenci powinni mieć możliwość wyboru wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie lub wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu. Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić sprawiedliwą reprezentację	(37) Producenci powinni mieć możliwość wyboru wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie lub wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu. ***Państwa członkowskie powinny móc przyjmować środki, by nadać takiemu wyznaczeniu organizacji odpowiedzialności producenta charakter obowiązkowy.*** Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby

producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji.

stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji. ***Podmioty zajmujące się gospodarowaniem odpadami powinny podlegać niedyskryminacyjnym procedurom selekcji i w tym celu organizacje odpowiedzialności producenta powinny również publicznie udostępniać informacje związane z procedurą selekcji podmiotów gospodarujących odpadami.***

Or. en

Poprawka 331
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(37) ***Producenci powinni mieć możliwość wyboru wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie lub wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu.*** Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów	(37) Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji.

gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji.

Or. en

Poprawka 332
Beatrice Timgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(37) Producenci powinni mieć możliwość wyboru wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie lub wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu. Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić ***należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu*** decyzji ***w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji.***	(37) Producenci powinni mieć możliwość wyboru wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie lub wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu. Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić ***pewność prawa, klasyfikacja pojazdów wycofanych z eksploatacji nie powinna być ustalana na podstawie subiektywnych lub zautomatyzowanych kryteriów, ale powinna wymagać przejrzystej, prawnie wiążącej decyzji opartej na należytym procesie. Nie powinno się stosować zautomatyzowanych*** decyzji ***administracyjnych ani wstępnych klasyfikacji, a właściciele pojazdów muszą mieć prawo do zakwestionowania klasyfikacji pojazdów wycofanych z eksploatacji, zanim zostaną zmuszeni do pozbycia się swoich pojazdów.***

Or. en

Poprawka 333
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(37) Producenci powinni ***mieć możliwość wyboru wykonywania obowiązków*** z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta ***indywidualnie lub*** wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu. Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić ***sprawiedliwą*** reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji.	(37) Producenci powinni ***wykonywać obowiązki*** z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu. Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić ***parytetową*** reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji.

Or. en

Poprawka 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 38

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(38) Producenci powinni finansować tę część kosztów zbierania ***i przetwarzania*** pojazdów wycofanych z eksploatacji, która jest niezbędna do spełnienia wymogów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu***, w szczególności obowiązków związanych z zapewnieniem wyższej jakości odzyskiwanych z pojazdów***	(38) ***W ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta*** producenci powinni finansować tę część kosztów zbierania ***związanego z przetwarzaniem*** pojazdów wycofanych z eksploatacji, która jest niezbędna do spełnienia wymogów ustanowionych w niniejszym

***surowców wtórnych**. **Dokładny poziom kosztów takich operacji, jaki powinni pokrywać producenci, należy określić z uwzględnieniem przychodów uzyskanych ze sprzedaży zużytych części zamiennych lub komponentów oraz surowców wtórnych odzyskanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji przez uprawnione zakłady przetwarzania i inne podmioty gospodarujące odpadami. W tym celu właściwe organy, we współpracy z producentami i podmiotami gospodarującymi odpadami, powinny monitorować średnie koszty operacji zbierania, recyklingu i przetwarzania, a także poziom wkładów finansowych wnoszonych przez producentów, aby zapewnić sprawiedliwy podział kosztów między wszystkie zainteresowane podmioty.*

rozporządzeniu.

Or. es

Poprawka 335
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 39

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(39) Wkłady finansowe producentów powinny również pokrywać koszty kampanii edukacyjnych mających na celu intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowienie systemu powiadamiania do wydawania i przekazywania świadectw złomowania oraz gromadzenia danych i zgłaszania ich do właściwych organów. Wszystkie te działania są niezbędne do zapewnienia właściwego zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w szczególności do śledzenia pojazdów, za które producenci są odpowiedzialni na podstawie niniejszego rozporządzeniem.	(39) Wkłady finansowe producentów powinny również pokrywać koszty kampanii edukacyjnych mających na celu ***zmniejszenie wpływu użytkowania pojazdów na środowisko oraz*** intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowienie systemu powiadamiania do wydawania i przekazywania świadectw złomowania oraz gromadzenia danych i zgłaszania ich do właściwych organów. Wszystkie te działania są niezbędne do ***zmniejszenia wpływu użytkowania pojazdów na środowisko oraz do*** zapewnienia właściwego zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji,

w szczególności do śledzenia pojazdów, za które producenci są odpowiedzialni na podstawie niniejszego rozporządzeniem. ***Wkład finansowy należy również różnicować w taki sposób, aby zachęcać producentów do produkcji bardziej zasobooszczędnych i materiałooszczędnych pojazdów, a także pojazdów o obiegu zamkniętym. Wagę i rozmiar pojazdów należy wykorzystywać wśród innych kryteriów, aby przeciwdziałać rosnącej wadze i rosnącym rozmiarom modeli pojazdów. Państwa członkowskie powinny jednak rozważyć dodatkowe zachęty, aby zająć się tą kwestią, a Komisja powinna rozważyć wprowadzenie maksymalnych progów śladu węglowego pojazdów, zgodnie z wymogami dotyczącymi śladu węglowego określonymi w art. 7 rozporządzenia (UE) 2024/1252.***

Or. en

Poprawka 336
Christine Singer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 39

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(39) ***Wkłady finansowe producentów powinny również*** pokrywać ***koszty*** kampanii edukacyjnych mających na celu intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowienie systemu powiadamiania do wydawania i przekazywania świadectw złomowania oraz gromadzenia danych i zgłaszania ich do właściwych organów. Wszystkie te działania są niezbędne do zapewnienia właściwego zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w szczególności do śledzenia pojazdów, za które producenci są odpowiedzialni na	(39) ***Producenci nie powinni samodzielnie*** pokrywać ***kosztów*** kampanii edukacyjnych mających na celu intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowienie systemu powiadamiania do wydawania i przekazywania świadectw złomowania oraz gromadzenia danych i zgłaszania ich do właściwych organów. Wszystkie te działania są niezbędne do zapewnienia właściwego zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w szczególności do śledzenia pojazdów, za które producenci są odpowiedzialni na podstawie niniejszego rozporządzeniem.

podstawie niniejszego rozporządzeniem.	***Producenci nie mogą jednak zarządzać nimi samodzielnie. Potrzebne jest zatem znaczne wsparcie z innych źródeł.***

Or. en

Uzasadnienie

Wymaganie od producentów, aby nie tylko odpowiadali za całą część biurokratyczną, lecz także zajmowali się wszystkimi kosztami, nie jest realistyczne. Producenci muszą być w tym wspierani.

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 39

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(39) Wkłady finansowe producentów powinny również pokrywać koszty kampanii edukacyjnych mających na celu intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowienie systemu powiadamiania do wydawania i przekazywania świadectw złomowania oraz gromadzenia danych i zgłaszania ich do właściwych organów. Wszystkie te działania są niezbędne do zapewnienia właściwego zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w szczególności do śledzenia pojazdów, za które producenci są odpowiedzialni na podstawie niniejszego rozporządzeniem.	(39) Wkłady finansowe producentów powinny również pokrywać koszty kampanii edukacyjnych mających na celu ***informowanie opinii publicznej i*** intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowienie systemu powiadamiania do wydawania i przekazywania świadectw złomowania oraz gromadzenia danych i zgłaszania ich do właściwych organów. Wszystkie te działania są niezbędne do zapewnienia właściwego zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w szczególności do śledzenia pojazdów, za które producenci są odpowiedzialni na podstawie niniejszego rozporządzeniem.

Or. en

Poprawka 338
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 40

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(40) Producenci, którzy zdecydują się na indywidualne wypełnienie swoich obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta, powinni również dostarczyć gwarancję do wykorzystania na potrzeby pokrycia kosztów zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Takie gwarancje mogą być wykorzystywane w szczególności w przypadkach, gdy zainteresowani producenci stają się niewypłacalni lub trwale zaprzestają działalności.	***skreśla się***

Or. en

Poprawka 339
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 41

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(41) W przypadku gdy producent wykonuje obowiązki w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta zbiorowo, wspólnie z organizacją odpowiedzialności producenta, wkłady finansowe wnoszone przez producenta należy różnicować na podstawie zharmonizowanych kryteriów. Kryteria te powinny stwarzać zachęty gospodarcze dla producentów do zapewnienia bardziej zamkniętego obiegu przy projektowaniu i produkcji nowych pojazdów, z uwzględnieniem ilości materiałów pierwotnych i materiałów pochodzących z recyklingu w pojeździe, zakresu, w jakim pojazd zawiera części, komponenty i materiały trudne do usunięcia, demontażu, ponownego użycia lub recyklingu, a także ilości substancji niebezpiecznych obecnych w pojeździe.	(41) W przypadku gdy producent wykonuje obowiązki w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta zbiorowo, wspólnie z organizacją odpowiedzialności producenta, wkłady finansowe wnoszone przez producenta należy różnicować na podstawie zharmonizowanych kryteriów. Kryteria te powinny stwarzać zachęty gospodarcze dla producentów do zapewnienia bardziej zamkniętego obiegu przy projektowaniu i produkcji nowych pojazdów, z uwzględnieniem ilości materiałów pierwotnych i materiałów pochodzących z recyklingu w pojeździe, zakresu, w jakim pojazd zawiera części, komponenty i materiały trudne do usunięcia, demontażu, ponownego użycia lub recyklingu, a także ilości substancji niebezpiecznych obecnych w pojeździe.

W celu uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących sposobu stosowania kryteriów modulacji wkładów finansowych wnoszonych na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta.

Wypełnianie przez producentów i organizacje odpowiedzialności producenta obowiązków w zakresie zbierania i przetwarzania nie może prowadzić do zakłóceń na wspólnym rynku. Ustalenia i umowy zawarte w celu wypełnienia zobowiązań umożliwiają prowadzenie działalności handlowej. Odpowiedzialność producenta sama w sobie nie stanowi prawa własności dla producenta pojazdu wycofanego z eksploatacji, ale własność jest określana w taki sam sposób, jak w przypadku innych ruchomości. W celu uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących sposobu stosowania kryteriów modulacji wkładów finansowych wnoszonych na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta.

Or. en

Poprawka 340
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 41

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(41) ***W przypadku gdy producent wykonuje obowiązki w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta zbiorowo, wspólnie z organizacją odpowiedzialności producenta,*** wkłady finansowe wnoszone przez producenta należy różnicować na podstawie zharmonizowanych kryteriów. Kryteria te powinny stwarzać zachęty gospodarcze dla producentów do zapewnienia bardziej zamkniętego obiegu przy projektowaniu i produkcji nowych	(41) Wkłady finansowe wnoszone przez producenta ***na rzecz obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta*** należy różnicować na podstawie zharmonizowanych kryteriów. Kryteria te powinny stwarzać zachęty gospodarcze dla producentów do zapewnienia bardziej zamkniętego obiegu przy projektowaniu i produkcji nowych pojazdów, z uwzględnieniem ilości materiałów pierwotnych i materiałów pochodzących z recyklingu w pojeździe,

pojazdów, z uwzględnieniem ilości materiałów pierwotnych i materiałów pochodzących z recyklingu w pojeździe, zakresu, w jakim pojazd zawiera części, komponenty i materiały trudne do usunięcia, demontażu, ponownego użycia lub recyklingu, a także ilości substancji niebezpiecznych obecnych w pojeździe. W celu uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących sposobu stosowania kryteriów modulacji wkładów finansowych wnoszonych na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta.

zakresu, w jakim pojazd zawiera części, komponenty i materiały trudne do usunięcia, demontażu, ponownego użycia lub recyklingu, a także ilości substancji niebezpiecznych obecnych w pojeździe. W celu uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących sposobu stosowania kryteriów modulacji wkładów finansowych wnoszonych na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta.

Or. en

Poprawka 341
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 41

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(41) ***W przypadku gdy producent wykonuje obowiązki w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta zbiorowo, wspólnie z organizacją odpowiedzialności producenta,*** wkłady finansowe wnoszone przez producenta należy różnicować na podstawie zharmonizowanych kryteriów. Kryteria te powinny stwarzać zachęty gospodarcze dla producentów do zapewnienia bardziej zamkniętego obiegu przy projektowaniu i produkcji nowych pojazdów, z uwzględnieniem ilości materiałów pierwotnych i materiałów pochodzących z recyklingu w pojeździe, zakresu, w jakim pojazd zawiera części, komponenty i materiały trudne do	(41) Wkłady finansowe wnoszone przez producenta ***na rzecz organizacji rozszerzonej odpowiedzialności producenta*** należy różnicować na podstawie zharmonizowanych kryteriów. Kryteria te powinny stwarzać zachęty gospodarcze dla producentów do ***zużycia materiałów do produkcji nowych pojazdów,*** zapewnienia bardziej zamkniętego obiegu przy projektowaniu i produkcji nowych pojazdów, z uwzględnieniem ilości materiałów pierwotnych i materiałów pochodzących z recyklingu w pojeździe, zakresu, w jakim pojazd zawiera części, komponenty i materiały trudne do usunięcia, ***naprawy,*** demontażu, ponownego użycia lub

usunięcia, demontażu, ponownego użycia lub recyklingu, a także ilości substancji niebezpiecznych obecnych w pojeździe. W celu uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących sposobu stosowania kryteriów modulacji wkładów finansowych wnoszonych na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta.	recyklingu, a także ilości substancji niebezpiecznych obecnych w pojeździe ***oraz trwałości części i komponentów***. W celu uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących sposobu stosowania kryteriów modulacji wkładów finansowych wnoszonych na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta.

Or. en

Poprawka 342
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 42

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(42) Ponieważ pojazdy często stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim niż to, w którym zarejestrowano je po raz pierwszy, konieczne jest wprowadzenie przepisów dotyczących transgranicznej rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Przepisy te powinny zapewniać, aby odpowiedzialność producenta należycie pokrywała ponoszone przez podmioty gospodarujące odpadami koszty zbierania i przetwarzania w państwie członkowskim, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji. W tym celu producent powinien wyznaczyć w każdym państwie członkowskim przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta i ustanowić mechanizmy współpracy transgranicznej z odpowiednimi podmiotami gospodarującymi odpadami.	(42) Ponieważ pojazdy często stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim niż to, w którym zarejestrowano je po raz pierwszy, konieczne jest wprowadzenie przepisów dotyczących transgranicznej rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Przepisy te powinny zapewniać, aby odpowiedzialność producenta należycie pokrywała ponoszone przez podmioty gospodarujące odpadami koszty zbierania i przetwarzania w państwie członkowskim, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji. W tym celu producent powinien wyznaczyć w każdym państwie członkowskim przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta i ustanowić mechanizmy współpracy transgranicznej z odpowiednimi podmiotami gospodarującymi odpadami.

Wprowadzenie takiego mechanizmu przyczynia się do zapewnienia równych warunków działania dla uprawnionych zakładów przetwarzania w całej Unii i ułatwia opracowanie ogólnounijnego podejścia w przypadku indywidualnej odpowiedzialności producenta.	Wprowadzenie takiego mechanizmu przyczynia się do zapewnienia równych warunków działania dla uprawnionych zakładów przetwarzania w całej Unii i ułatwia opracowanie ogólnounijnego podejścia w przypadku indywidualnej odpowiedzialności producenta. ***Pojazdy wycofane z eksploatacji są często wywożone do państw trzecich, dlatego odpowiedzialność producenta powinna odpowiednio obejmować koszty zbierania i przetwarzania ponoszone również przez podmioty gospodarujące odpadami w państwach trzecich.***

Or. en

Poprawka 343
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 43

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(43) W celu zapewnienia przestrzegania ***tego obowiązku i uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku*** należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do ustanowienia dalszych szczegółowych przepisów dotyczących obowiązków producentów, państw członkowskich i podmiotów gospodarujących odpadami oraz określenia cech mechanizmów transgranicznych.	(43) W celu zapewnienia przestrzegania ***tych obowiązków*** należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do ustanowienia dalszych szczegółowych przepisów dotyczących obowiązków producentów, państw członkowskich i podmiotów gospodarujących odpadami oraz określenia cech mechanizmów transgranicznych***, aby uniknąć zakłóceń na jednolitym rynku, a także w odniesieniu do ustanawiania szczegółowych zasad płatności przez organizacje odpowiedzialności producenta kosztów poniesionych przez podmioty gospodarujące odpadami w państwach trzecich***.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 44

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(44) Kluczowym warunkiem wstępnym rzetelnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zbieranie wszystkich takich pojazdów. Dlatego też w niniejszym rozporządzeniu powinno się nałożyć określone obowiązki związane ze zbieraniem przede wszystkim na producentów, a w drugiej kolejności na państwa członkowskie. Producenci powinni ustanowić systemy zbierania lub uczestniczyć w ich ustanowieniu, a państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić wprowadzenie tych systemów oraz aby umożliwiały one osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia. Systemy zbierania powinny umożliwiać właścicielom pojazdów i innym posiadaczom pojazdów dostarczenie pojazdu do uprawnionego zakładu bez zbędnych działań lub kosztów. W praktyce oznacza to, że takie systemy powinny w odpowiedni sposób obejmować całe terytorium poszczególnych państw członkowskich. Powinny one również umożliwiać zbieranie wszystkich marek pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także części będących odpadami pochodzących z naprawy pojazdów.	(44) Kluczowym warunkiem wstępnym rzetelnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zbieranie wszystkich takich pojazdów. Dlatego też w niniejszym rozporządzeniu powinno się nałożyć określone obowiązki związane ze zbieraniem przede wszystkim na producentów, a w drugiej kolejności na państwa członkowskie. Producenci ***lub organizacje odpowiedzialności producenta powinni zapewnić, aby wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, które udostępnili na rynku na terytorium państwa członkowskiego, zostały zebrane. W tym celu producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta*** powinni ustanowić systemy zbierania lub uczestniczyć w ich ustanowieniu, a państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić wprowadzenie tych systemów oraz aby umożliwiały one osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia. Systemy zbierania powinny umożliwiać właścicielom pojazdów i innym posiadaczom pojazdów dostarczenie pojazdu do uprawnionego zakładu bez zbędnych działań lub kosztów. W praktyce oznacza to, że takie systemy powinny w odpowiedni sposób obejmować całe terytorium poszczególnych państw członkowskich ***i zapewniać odpowiednią dostępność uprawnionych zakładów przetwarzania i punktów zbierania***. Powinny one również umożliwiać zbieranie wszystkich marek pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także części będących odpadami pochodzących z naprawy pojazdów.

Poprawka 345
Christine Singer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 44

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(44) Kluczowym warunkiem wstępnym rzetelnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zbieranie wszystkich takich pojazdów. Dlatego też w niniejszym rozporządzeniu powinno się nałożyć określone obowiązki związane ze zbieraniem przede wszystkim na producentów, a w drugiej kolejności na państwa członkowskie. Producenci ***powinni ustanowić systemy*** zbierania ***lub uczestniczyć w ich ustanowieniu***, a państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić wprowadzenie tych systemów oraz aby umożliwiały one osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia. Systemy zbierania powinny umożliwiać właścicielom pojazdów i innym posiadaczom pojazdów dostarczenie pojazdu do uprawnionego zakładu bez zbędnych działań lub kosztów. W praktyce oznacza to, że takie systemy powinny w odpowiedni sposób obejmować całe terytorium poszczególnych państw członkowskich. Powinny one również umożliwiać zbieranie wszystkich marek pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także części będących odpadami pochodzących z naprawy pojazdów.	(44) Kluczowym warunkiem wstępnym rzetelnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zbieranie wszystkich takich pojazdów. Dlatego też w niniejszym rozporządzeniu powinno się nałożyć określone obowiązki związane ze zbieraniem przede wszystkim na producentów, a w drugiej kolejności na państwa członkowskie. Producenci ***uczestniczą w ustanowieniu systemów*** zbierania, a państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić wprowadzenie tych systemów oraz aby umożliwiały one osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia. Systemy zbierania powinny umożliwiać właścicielom pojazdów i innym posiadaczom pojazdów dostarczenie pojazdu do uprawnionego zakładu bez zbędnych działań lub kosztów. W praktyce oznacza to, że takie systemy powinny w odpowiedni sposób obejmować całe terytorium poszczególnych państw członkowskich. Powinny one również umożliwiać zbieranie wszystkich marek pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także części będących odpadami pochodzących z naprawy pojazdów.

Or. en

Uzasadnienie

Wymagania nakładane na producentów są zbyt wysokie. Nie mogą oni samodzielnie tworzyć systemów zbierania, potrzebują w tym zakresie wsparcia.

Poprawka 346
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 45

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(45) Pojazdy wycofane z eksploatacji powinny być przetwarzane wyłącznie w uprawnionych zakładach przetwarzania, zakłady te odgrywają zatem kluczową rolę w zbieraniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby ułatwić zbieranie i zapewnić odpowiednią dostępność punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w niniejszym rozporządzeniu przewiduje się możliwość ustanawiania punktów zbierania. Rola takich punktów ograniczałaby się do zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, przechowywania ich w odpowiednich warunkach i transportu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Prowadzenie takiego punktu wymaga specjalnego zezwolenia. Powinno się zobowiązać punkty zbierania do tego, aby dostarczały do uprawnionych zakładów przetwarzania wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji.	(45) Pojazdy wycofane z eksploatacji powinny być przetwarzane wyłącznie w uprawnionych zakładach przetwarzania, ***przy czym uprawnione podmioty zajmujące się demontażem to pierwszy punkt wejścia dla wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji przed dostarczeniem ich do strzępienia***. ***Uprawnione podmioty zajmujące się demontażem i strzępieniem muszą być oddzielnymi podmiotami, aby zapewnić, by pojazdy wycofane z eksploatacji były odpowiednio i skutecznie demontowane, a wszystkie wymagane części i komponenty zostały usunięte przed strzępieniem, w celu uniknięcia sytuacji, w której jakiekolwiek materiały lub komponenty nadające się do ponownego użycia, recyklingu lub regeneracji są poddawane strzępieniu przez podmiot zajmujący się strzępieniem.*** Zakłady te odgrywają zatem kluczową rolę w zbieraniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby ułatwić zbieranie i zapewnić odpowiednią dostępność punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w niniejszym rozporządzeniu przewiduje się możliwość ustanawiania punktów zbierania. Rola takich punktów ograniczałaby się do zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, przechowywania ich w odpowiednich warunkach i transportu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Prowadzenie takiego punktu wymaga specjalnego zezwolenia. Powinno się zobowiązać punkty zbierania do tego, aby dostarczały do uprawnionych zakładów przetwarzania wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji***, przy czym***

uprawnione podmioty zajmujące się demontażem to pierwszy punkt wejścia dla wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Or. en

Uzasadnienie

Istnieje ryzyko niewłaściwego postępowania i zaniedbania, jeśli podmiot zajmujący się strzępieniem jest odpowiedzialny za demontaż i usunięcie materiałów oraz komponentów nadających się do ponownego użycia, recyklingu i regeneracji przed ich strzępieniem. W związku z tym uprawnione zakłady przetwarzania muszą być podzielone na podmioty zajmujące się demontażem i podmioty zajmujące się strzępieniem jako dwa oddzielne podmioty, przy czym podmioty zajmujące się demontażem są pierwszym punktem wejścia dla wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji. Powinno to zostać uwzględnione w całym tekście.

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 45

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(45) Pojazdy wycofane z eksploatacji powinny być przetwarzane wyłącznie w uprawnionych zakładach przetwarzania, zakłady te odgrywają zatem kluczową rolę w zbieraniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby ułatwić zbieranie i zapewnić odpowiednią dostępność punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w niniejszym rozporządzeniu przewiduje się możliwość ustanawiania punktów zbierania. Rola takich punktów ograniczałaby się do zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, przechowywania ich w odpowiednich warunkach i transportu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Prowadzenie takiego punktu wymaga specjalnego zezwolenia. Powinno się zobowiązać punkty zbierania do tego, aby dostarczały do uprawnionych zakładów	(45) Pojazdy wycofane z eksploatacji powinny być przetwarzane wyłącznie w uprawnionych zakładach przetwarzania, zakłady te odgrywają zatem kluczową rolę w zbieraniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby ułatwić zbieranie i zapewnić odpowiednią dostępność punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w niniejszym rozporządzeniu przewiduje się możliwość ustanawiania punktów zbierania. Rola takich punktów ograniczałaby się do zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, przechowywania ich w odpowiednich warunkach i transportu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Prowadzenie takiego punktu wymaga specjalnego zezwolenia. Powinno się zobowiązać punkty zbierania do tego, aby dostarczały do uprawnionych zakładów

przetwarzania wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji.

przetwarzania wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji. ***Uprawniony zakład przetwarzania powinien być uważany za punkt zbierania i nie powinien podlegać obowiązkowi uzyskania zezwolenia.***

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 46

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(46) Aby skutecznie zbierać wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest poinformowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania. Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania pojazd wycofany z eksploatacji, wraz z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej. W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta powinno się również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ***ludzkiego*** wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.	(46) Aby skutecznie zbierać wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest poinformowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania ***i uprawnionych zakładów przetwarzania***. ***Producenci powinni publikować na swoich stronach internetowych zaktualizowaną listę punktów zbierania i uprawnionych zakładów przetwarzania.*** Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania pojazd wycofany z eksploatacji, wraz z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej. ***W przypadku brakującej baterii do pojazdów elektrycznych przekazanie pojazdu wycofanego z eksploatacji pozostaje bezpłatne, jeżeli ostatni właściciel dostarczy dokumentację potwierdzającą, że baterią zajmował się profesjonalny podmiot zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542.*** W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta powinno się również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania

pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Or. en

Poprawka 349
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 46

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(46) Aby skutecznie zbierać wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest poinformowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania. Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania pojazd wycofany z eksploatacji, wraz z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej. W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta powinno się również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ludzkiego wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.	(46) Aby skutecznie zbierać wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest poinformowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania. Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania – ***przy czym uprawnione podmioty zajmujące się demontażem to pierwszy punkt wejścia*** – pojazd wycofany z eksploatacji, wraz z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej. W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta powinno się również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ludzkiego wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Or. en

Poprawka 350
Christine Singer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 46

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(46) Aby skutecznie zbierać wszystkie	(46) Aby skutecznie zbierać wszystkie

pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest poinformowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania. Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania pojazd wycofany z eksploatacji, wraz z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej. W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów ***lub*** organizacje odpowiedzialności producenta powinno się również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ludzkiego wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.	pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest poinformowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania. Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania pojazd wycofany z eksploatacji, wraz z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej. W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów**,** organizacje odpowiedzialności producenta**,** ***a także przez instytucje unijne i krajowe,*** powinno się również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ludzkiego wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Or. en

Uzasadnienie

Kampanie edukacyjne nie powinny ograniczać się do producentów i organizacji odpowiedzialności producenta. Instytucje unijne i krajowe powinny również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ludzkiego wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 47

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(47) Uprawniony zakład przetwarzania powinien ***wydać świadectwo*** złomowania, aby udokumentować, że pojazd wycofany z eksploatacji został przetworzony. Jest to niezbędne do zapewnienia należytego nadzoru nad zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne wymogi, jakim powinno odpowiadać wspomniane świadectwo, określa obecnie decyzja Komisji 2002/151/WE[57] i treść tej	(47) Uprawniony zakład przetwarzania powinien ***być odpowiedzialny za wydanie świadectwa*** złomowania, aby udokumentować, że pojazd wycofany z eksploatacji został przetworzony. Jest to niezbędne do zapewnienia należytego nadzoru nad zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne wymogi, jakim powinno odpowiadać wspomniane świadectwo, określa obecnie

decyzji należy włączyć do niniejszego rozporządzenia, z niezbędnymi dostosowaniami. Świadectwo powinno się wydawać w formie elektronicznej i przekazywać ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji, a następnie uprawniony zakład przetwarzania i ostatni właściciel powinni przekazać je odpowiednim organom państwa członkowskiego, ponieważ jego przedłożenie umożliwia anulowanie rejestracji pojazdu. Elektroniczny system powiadamiania powinien umożliwiać przekazywanie zarówno dokumentu potwierdzającego oddanie pojazdu wycofanego z eksploatacji do systemu zbierania, jak i świadectwa złomowania.

decyzja Komisji 2002/151/WE[57] i treść tej decyzji należy włączyć do niniejszego rozporządzenia, z niezbędnymi dostosowaniami. Świadectwo powinno się wydawać w formie elektronicznej i przekazywać ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji, a następnie uprawniony zakład przetwarzania i ostatni właściciel powinni przekazać je odpowiednim organom państwa członkowskiego, ponieważ jego przedłożenie umożliwia anulowanie rejestracji pojazdu. Elektroniczny system powiadamiania powinien umożliwiać przekazywanie zarówno dokumentu potwierdzającego oddanie pojazdu wycofanego z eksploatacji do systemu zbierania, jak i świadectwa złomowania.

_____

[57] Decyzja Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia minimalnych wymogów, jakim powinno odpowiadać świadectwo złomowania wystawione zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 50 z 21.2.2002, s. 94).

[57] Decyzja Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia minimalnych wymogów, jakim powinno odpowiadać świadectwo złomowania wystawione zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 50 z 21.2.2002, s. 94).

Or. en

Poprawka 352
Susana Solís Pérez

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 47

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(47) Uprawniony zakład przetwarzania powinien wydać świadectwo złomowania, aby udokumentować, że pojazd wycofany z eksploatacji został ***przetworzony***. Jest to niezbędne do zapewnienia należytego nadzoru nad zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne	(47) Uprawniony zakład przetwarzania powinien wydać świadectwo złomowania, aby udokumentować, że pojazd wycofany z eksploatacji został ***przyjęty***. Jest to niezbędne do zapewnienia należytego nadzoru nad zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne

wymogi, jakim powinno odpowiadać wspomniane świadectwo, określa obecnie decyzja Komisji 2002/151/WE[57] i treść tej decyzji należy włączyć do niniejszego rozporządzenia, z niezbędnymi dostosowaniami. Świadectwo powinno się wydawać w formie elektronicznej i przekazywać ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji, a następnie uprawniony zakład przetwarzania ***i*** ostatni właściciel powinni przekazać je odpowiednim organom państwa członkowskiego, ponieważ jego przedłożenie umożliwia anulowanie rejestracji pojazdu. Elektroniczny system powiadamiania powinien umożliwiać przekazywanie zarówno dokumentu potwierdzającego oddanie pojazdu wycofanego z eksploatacji do systemu zbierania, jak i świadectwa złomowania.	wymogi, jakim powinno odpowiadać wspomniane świadectwo, określa obecnie decyzja Komisji 2002/151/WE[57] i treść tej decyzji należy włączyć do niniejszego rozporządzenia, z niezbędnymi dostosowaniami. Świadectwo powinno się wydawać w formie elektronicznej i przekazywać ostatniemu właścicielowi ***w momencie dostarczenia*** pojazdu wycofanego z eksploatacji, a następnie uprawniony zakład przetwarzania ***lub*** ostatni właściciel powinni przekazać je odpowiednim organom państwa członkowskiego, ponieważ jego przedłożenie umożliwia anulowanie rejestracji pojazdu. Elektroniczny system powiadamiania powinien umożliwiać przekazywanie zarówno dokumentu potwierdzającego oddanie pojazdu wycofanego z eksploatacji do systemu zbierania, jak i świadectwa złomowania.
[57] Decyzja Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia minimalnych wymogów, jakim powinno odpowiadać świadectwo złomowania wystawione zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 50 z 21.2.2002, s. 94).	[57] Decyzja Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia minimalnych wymogów, jakim powinno odpowiadać świadectwo złomowania wystawione zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 50 z 21.2.2002, s. 94).

Or. en

Uzasadnienie

Świadectwo złomowania jest kluczowym elementem zapewniającym, że pojazd zostanie przetworzony zgodnie z rozporządzeniem, i musi być ono wydawane (tak jak obecnie) przy dostawie do uprawnionego zakładu przetwarzania. Zobowiązanie zarówno uprawnionego zakładu przetwarzania, jak i ostatniego właściciela do przekazania świadectwa złomowania organom stanowi niepotrzebne zwiększenie obciążenia administracyjnego. Twierdzenie to jest szczególnie prawdziwe, gdy wyrejestrowanie jest przetwarzane elektronicznie przez uprawniony zakład przetwarzania.

Poprawka 353
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 48

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(48) Pomimo określonego w dyrektywie 2000/53/WE obowiązku przekazywania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji uprawnionym zakładom przetwarzania, występuje bardzo duży odsetek pojazdów, których lokalizacja jest nieznana i mogły zostać nielegalnie przetworzone albo wywiezione jako pojazdy wycofane z eksploatacji, albo których statusu nie zgłoszono w prawidłowy sposób organom rejestracyjnym państw członkowskich. Takie pojazdy określa się mianem „zaginionych pojazdów”. Państwa członkowskie powinny zacieśnić współpracę, aby zmniejszyć liczbę zaginionych pojazdów. Uznawanie świadectw złomowania wydanych w innym państwie członkowskim oraz obowiązek powiadamia o wydaniu świadectwa złomowania organów państw członkowskich, w których pojazd zarejestrowano, powinny umożliwić sprawniejsze śledzenie lokalizacji pojazdów wycofanych z eksploatacji.	(48) Pomimo określonego w dyrektywie 2000/53/WE obowiązku przekazywania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji uprawnionym zakładom przetwarzania, występuje bardzo duży odsetek pojazdów, których lokalizacja jest nieznana i mogły zostać nielegalnie przetworzone albo wywiezione jako pojazdy wycofane z eksploatacji, albo których statusu nie zgłoszono w prawidłowy sposób organom rejestracyjnym państw członkowskich. Takie pojazdy określa się mianem „zaginionych pojazdów”. ***Celem niniejszego rozporządzenia powinno być zapewnienie jasnych ogólnounijnych ram postępowania z problemem „zaginionych pojazdów”.*** Państwa członkowskie powinny ***także wzmocnić środki krajowe oraz*** zacieśnić współpracę, aby zmniejszyć liczbę zaginionych pojazdów. Uznawanie świadectw złomowania wydanych w innym państwie członkowskim oraz obowiązek powiadamia o wydaniu świadectwa złomowania organów państw członkowskich, w których pojazd zarejestrowano, powinny umożliwić sprawniejsze śledzenie lokalizacji pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Or. en

Poprawka 354
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 48 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(48a) W celu zapewnienia wysokiego poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągnięcia wysokiego poziomu recyklingu, w tym recyklingu odpadów, bez negatywnego wpływu na funkcjonowanie jednolitego rynku, państwa członkowskie mogą stosować różne zachęty ekonomiczne i organizacyjne, w tym środki wzorowane na systemach depozytowych, aby zmotywować ostatniego właściciela pojazdu do przekazania pojazdu do demontażu jako pojazdu kompletnego. Zgodnie ze sprawozdaniami państw członkowskich z wdrażania rozporządzenia Komisja powinna okresowo oceniać wpływ mechanizmów prawnych i ekonomicznych na przekazywanie kompletnych pojazdów do unieszkodliwienia, jako czynnik świadczący o wdrażaniu polityki dotyczącej gospodarki o obiegu zamkniętym.

Or. en

Poprawka 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 49

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(49) Aby zapewnić skuteczne zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy nałożyć konkretne obowiązki na właścicieli pojazdów. Gdy pojazd osiągnie etap wycofania z eksploatacji, właściciel powinien go dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania oraz okazać organom rejestracyjnym świadectwo złomowania	(49) Aby zapewnić skuteczne zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy nałożyć konkretne obowiązki na właścicieli pojazdów. Gdy pojazd osiągnie etap wycofania z eksploatacji, właściciel powinien go dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania oraz okazać organom rejestracyjnym świadectwo złomowania w celu anulowania rejestracji pojazdu.

w celu anulowania rejestracji pojazdu.	***Każdy właściciel jest jednak uprawniony do swobodnego decydowania o swojej własności. Do właściciela pojazdu wycofanego z eksploatacji należy zatem decyzja, czy pojazd wycofany z eksploatacji ma zostać dostarczony do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania, czy też pojazd wycofany z eksploatacji ma zostać naprawiony lub składowany. Jeśli pojazd wycofany z eksploatacji ma być składowany, właściciel musi wykazać właściwemu organowi, że pojazd nie stanowi zagrożenia dla środowiska.***

Or. en

Poprawka 356
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 49

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(49) Aby zapewnić skuteczne zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy nałożyć konkretne obowiązki na właścicieli pojazdów. Gdy pojazd osiągnie etap wycofania z eksploatacji, właściciel powinien go dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania oraz okazać organom rejestracyjnym świadectwo złomowania w celu anulowania rejestracji pojazdu.	(49) Aby zapewnić skuteczne zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy nałożyć konkretne obowiązki na właścicieli pojazdów. Gdy pojazd osiągnie etap wycofania z eksploatacji, właściciel powinien go dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania***, przy czym uprawnione podmioty zajmujące się demontażem to pierwszy punkt wejścia dla wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji,*** oraz okazać organom rejestracyjnym świadectwo złomowania w celu anulowania rejestracji pojazdu.

Or. en

Poprawka 357
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 49

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(49) Aby zapewnić skuteczne zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy nałożyć konkretne obowiązki na właścicieli pojazdów. Gdy pojazd osiągnie etap wycofania z eksploatacji, właściciel powinien go dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania oraz okazać organom rejestracyjnym świadectwo złomowania w celu anulowania rejestracji pojazdu.	(49) Aby zapewnić skuteczne zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy nałożyć konkretne obowiązki na właścicieli pojazdów. Gdy pojazd osiągnie etap wycofania z eksploatacji, właściciel powinien go dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania oraz okazać organom rejestracyjnym świadectwo złomowania w celu anulowania rejestracji pojazdu ***oraz zaprzestania płacenia podatku od pojazdów***.

Or. en

Poprawka 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 49 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(49a) Aby zapewnić pewność prawa i chronić byłych właścicieli pojazdów przed nieuzasadnioną odpowiedzialnością, konieczne jest ustanowienie jasnych przepisów umożliwiających wyrejestrowanie pojazdów po ich legalnej sprzedaży, niezależnie od obecności nabywcy. Obecnie byli właściciele mogą pozostać wpisani do rejestrów własności pojazdów pomimo legalnego przeniesienia własności, co naraża ich na potencjalne ryzyko prawne i finansowe, jeśli nowy właściciel zaangażuje się w nielegalne działania lub nie spełni wymogów regulacyjnych. Aby rozwiązać tę kwestię, byłym właścicielom należy przyznać prawo do wyrejestrowania pojazdu po przedłożeniu potwierdzonej umowy kupna i dowodu transakcji finansowej. Środek

	ten zapewnia, że rejestry pojazdów dokładnie odzwierciedlają aktualny status własności, co zapobiega niesłusznemu przypisaniu odpowiedzialności osobom, które już nie posiadają ani nie kontrolują pojazdu.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 51

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(51) Z uwagi na kluczową rolę uprawnionych zakładów przetwarzania w zarządzaniu pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób, który nie wpływa negatywnie na środowisko ani na zdrowie ludzkie i przyczynia się do osiągnięcia celów Unii w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym, niezbędne jest określenie obowiązków mających zastosowanie do takich zakładów i obejmujących wszystkie ich działania – od przyjęcia i przechowywania pojazdu wycofanego z eksploatacji do jego ostatecznego przetworzenia.	***skreśla się***

Or. fr

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 52

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(52) Aby zapewnić identyfikowalność działań uprawnionych zakładów przetwarzania, powinny one dokumentować przeprowadzone operacje przetwarzania i przechowywać dokumentację w formie elektronicznej przez co najmniej trzy lata oraz być w stanie okazać ją, na żądanie, odpowiednim organom krajowym.	***skreśla się***

Or. fr

Poprawka 361
Susana Solís Pérez

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 52

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(52) Aby zapewnić identyfikowalność działań uprawnionych zakładów przetwarzania, powinny one dokumentować przeprowadzone operacje przetwarzania i przechowywać dokumentację w formie elektronicznej przez co najmniej trzy lata oraz być w stanie okazać ją, na żądanie, odpowiednim organom krajowym.	(52) Aby zapewnić identyfikowalność działań uprawnionych zakładów przetwarzania, ***w tym jakość złomu lub innych istotnych materiałów wejściowych,*** powinny one dokumentować przeprowadzone operacje przetwarzania i przechowywać dokumentację w formie elektronicznej przez co najmniej trzy lata oraz być w stanie okazać ją, na żądanie, odpowiednim organom krajowym.

Or. en

Poprawka 362
Laurent Castillo

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 52

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(52) Aby zapewnić identyfikowalność	(52) Aby zapewnić identyfikowalność

działań uprawnionych zakładów przetwarzania, powinny one dokumentować przeprowadzone operacje przetwarzania i przechowywać dokumentację w formie elektronicznej przez co najmniej trzy lata oraz być w stanie okazać ją, na żądanie, odpowiednim organom krajowym.

działań uprawnionych zakładów przetwarzania, ***w tym jakość złomu lub innych istotnych materiałów wejściowych,*** powinny one dokumentować przeprowadzone operacje przetwarzania i przechowywać dokumentację w formie elektronicznej przez co najmniej trzy lata oraz być w stanie okazać ją, na żądanie, odpowiednim organom krajowym.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 53

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(53) Oczyszczenie z substancji szkodliwych pojazdu wycofanego z eksploatacji jest pierwszym krokiem w kierunku zapobiegania szkodom dla środowiska, zdrowia ***ludzkiego*** oraz zagrożeniom dla bezpieczeństwa pracy. W związku z tym istotne jest, aby pojazd wycofany z eksploatacji – przed jego dalszym przetwarzaniem – poddano niezbędnym operacjom oczyszczania z substancji szkodliwych ***jak najszybciej*** po dostarczeniu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Na tym etapie oleje odpadowe należy zebrać i składować oddzielnie od pozostałych płynów i cieczy oraz poddawać dalszemu przetwarzaniu zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE. Części, komponenty i materiały zawierające ołów, kadm, rtęć i sześciowartościowy chrom należy ponadto usunąć z pojazdu wycofanego z eksploatacji, aby uniknąć szkodliwych skutków dla ***ludzi*** lub środowiska.	(53) Oczyszczenie z substancji szkodliwych pojazdu wycofanego z eksploatacji jest pierwszym krokiem w kierunku zapobiegania szkodom dla środowiska, zdrowia oraz zagrożeniom dla bezpieczeństwa pracy. W związku z tym istotne jest, aby pojazd wycofany z eksploatacji – przed jego dalszym przetwarzaniem – poddano niezbędnym operacjom oczyszczania z substancji szkodliwych ***w ciągu 15 dni*** po dostarczeniu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Na tym etapie oleje odpadowe należy zebrać i składować oddzielnie od pozostałych płynów i cieczy oraz poddawać dalszemu przetwarzaniu zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE. Części, komponenty i materiały zawierające ołów, kadm, rtęć i sześciowartościowy chrom należy ponadto usunąć z pojazdu wycofanego z eksploatacji, aby uniknąć szkodliwych skutków dla ***zdrowia*** lub środowiska.

Or. en

Poprawka 364
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 53 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(53a) 1234yf, najpopularniejszy czynnik chłodniczy stosowany w mobilnych systemach klimatyzacji (MAC) w samochodach, jest substancją per- i polifluoroalkilową (PFAS). Budzi to poważne obawy, biorąc pod uwagę rosnącą liczbę dowodów na zagrożenie, jakie PFAS stanowią zarówno dla środowiska, jak i zdrowia ludzkiego. Ponadto 1234yf rozkłada się do kwasu trifluorooctowego – trwałej i mobilnej substancji. Istnieje coraz więcej dowodów sugerujących, że kwas trifluorooctowy może być toksyczny dla ludzi, i jest on znajdowany w alarmująco rosnących ilościach w zbiornikach wodnych, wodzie pitnej, a nawet ludzkiej krwi na całym świecie. Podczas gdy niektóre pestycydy są również źródłem kwasu trifluorooctowego, naukowcy szacują, że co najmniej 50 % tego kwasu znajdowanego w naszych wodach i naszej krwi może pochodzić z czynników chłodniczych w systemach MAC. Wysokie wskaźniki wycieków, zwłaszcza ze starych pojazdów, są stałym problemem, stanowiącym kolejne wyzwanie podczas serwisowania samochodów i recyklingu, odzysku i ponownego bezpiecznego wykorzystania tego czynnika chłodniczego PFAS. Mobilne systemy klimatyzacji mogą być jednak projektowane z wykorzystaniem naturalnych czynników chłodniczych – technologii, w których europejskie przedsiębiorstwa są liderami. Dlatego Komisja powinna rozważyć podjęcie zdecydowanych działań w celu ograniczenia, jeśli nie zakazania, stosowania 1234yf w systemach MAC we

wszystkich nowych pojazdach, bez odstępstw lub luk w homologacji typu, zapewniając w ten sposób całkowite przejście na bezpieczniejsze alternatywy. Wreszcie, Komisja powinna rozważyć wprowadzenie zakazu wywozu pojazdów wykorzystujących 1234yf lub jakikolwiek inny czynnik chłodniczy z grupy PFAS do państw trzecich, które nie posiadają odpowiednich przepisów dotyczących zagrożeń związanych z zanieczyszczeniem PFAS.

Or. en

Poprawka 365
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 54

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(54) W celu zapewnienia właściwego wdrażania rozporządzenia (UE) ***2023/ [Urząd Publikacji: rozporządzenie w sprawie baterii]*** należy oddzielnie usunąć z pojazdów wycofanych z eksploatacji wszystkie baterie wmontowywane do pojazdów i składować je w wyznaczonym miejscu w celu dalszego przetwarzania.	(54) W celu zapewnienia właściwego wdrażania rozporządzenia (UE) ***2023/1542*** należy oddzielnie usunąć z pojazdów wycofanych z eksploatacji wszystkie baterie wmontowywane do pojazdów i składować je w wyznaczonym miejscu w celu dalszego przetwarzania.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 55

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz	(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz

zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. Przedmiotowe części i komponenty należy rozmontowywać ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego. Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna – w określonych wyjątkowych przypadkach – istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów. Należy wykazać, że z zastosowaniem tych technologii można usunąć dane części i komponenty równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.	zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. Przedmiotowe części i komponenty należy rozmontowywać ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego ***w sposób niepowodujący uszkodzeń***. ***Gdy części i komponenty nie mogą spełnić żadnego z tych celów, można je również usunąć w półautomatyczny, sposób powodujący uszkodzenia.*** Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna – ***jedynie*** w określonych wyjątkowych przypadkach***, gdy nie ma technicznego potencjału ponownego użycia, naprawy, regeneracji lub odnowienia*** – istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów. Należy wykazać, że z zastosowaniem tych technologii można usunąć dane części i komponenty równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. ***W tym celu w części G załącznika VII zawarto niezbędne informacje, które należy dostarczyć, oraz wymagania jakościowe dla frakcji wyjściowych.*** Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.

Or. en

Poprawka 367
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 55

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. Przedmiotowe części i komponenty należy rozmontowywać ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego. Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna – w określonych wyjątkowych przypadkach ***– istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów. Należy wykazać***, że z zastosowaniem tych technologii można usunąć ***dane części i komponenty*** równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.	(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. Przedmiotowe części i komponenty należy rozmontowywać ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego. Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna – w określonych wyjątkowych przypadkach***, gdy części i komponenty nie mają potencjału w zakresie ponownego użycia, naprawy, regeneracji lub odnowienia, pod warunkiem wykazania, że dane części i komponenty nie mają potencjału w zakresie ponownego użycia, naprawy, regeneracji lub odnowienia oraz*** że z zastosowaniem tych technologii można ***je*** usunąć równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania ***– istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów***. ***W tym celu w części G załącznika VII zawarto kryteria dotyczące strzępienia z innymi odpadami oraz wartości graniczne służące poprawie jakości frakcji wyjściowych.*** Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.

Or. en

Poprawka 368
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 55

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. ***Przedmiotowe*** części i komponenty ***należy rozmontowywać ręcznie lub demontować*** w ramach procesu półautomatycznego. Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna – w określonych wyjątkowych przypadkach – istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów. Należy wykazać, że z zastosowaniem tych technologii można usunąć dane części i komponenty równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.	(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. ***Gdy*** części i komponenty ***nie mogą służyć spełnieniu żadnego z tych celów, można je również usuwać*** w ramach ***powodującego uszkodzenia*** procesu ***(***półautomatycznego***)***. Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna – ***jedynie*** w określonych wyjątkowych przypadkach***, gdy nie ma technicznego potencjału ponownego użycia, naprawy, regeneracji lub odnowienia*** – istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów. Należy wykazać, że z zastosowaniem tych technologii można usunąć dane części i komponenty równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. ***W tym celu w części G załącznika VII zawarto kryteria dotyczące strzępienia z innymi odpadami oraz wartości graniczne służące poprawie jakości frakcji wyjściowych.*** Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 55

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. Przedmiotowe części i komponenty należy rozmontowywać ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego. Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna ***– w określonych wyjątkowych przypadkach –*** istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów. Należy wykazać, że z zastosowaniem tych technologii można usunąć dane części i komponenty równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.	(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. Przedmiotowe części i komponenty należy rozmontowywać ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego. Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów. Należy wykazać, że z zastosowaniem tych technologii można usunąć dane części i komponenty równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. ***W tym celu w części G załącznika VII zawarto kryteria dotyczące strzępienia z innymi odpadami oraz wartości graniczne służące poprawie jakości frakcji wyjściowych.*** Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 56

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(56) Po usunięciu części i komponentów z pojazdu wycofanego z eksploatacji uprawnione zakłady przetwarzania powinny **–** ***na podstawie obiektywnych kryteriów związanych z właściwościami technicznymi tych części i komponentów oraz wymogów w zakresie bezpieczeństwa pojazdów*** **–** dokładnie ocenić i ustalić, czy odnośne części i komponenty nadają się do ponownego użycia**,** regeneracji bądź odnowienia.	(56) Po usunięciu części i komponentów z pojazdu wycofanego z eksploatacji uprawnione zakłady przetwarzania powinny dokładnie ocenić i ustalić, czy odnośne części i komponenty nadają się do ponownego użycia ***lub mogą zostać wykorzystane jako rdzenie służące do*** regeneracji bądź odnowienia. ***Rdzenie, które nie działają lub działają częściowo, powinny zawierać większość odpowiednich części, podczas gdy brak drobnych komponentów, takich jak śruby, nie będzie brany pod uwagę, o ile ich działanie zostanie przywrócone do stanu jak nowe lub lepsze niż nowe.***

Or. en

Poprawka 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 57

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(57) ***W rozporządzeniu (UE) 2023/[Baterie] określa się przepisy dotyczące zrównoważonego charakteru, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania baterii oraz poddawania ich recyklingowi i ich drugiego cyklu życia, jak również informacji o usuwaniu baterii dla podmiotów gospodarczych. W niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić potencjał drugiego cyklu życia baterii, wyłączając baterie do pojazdów elektrycznych z grupy kluczowych części lub komponentów, aby umożliwić nieodpłatne przekazanie do przetwarzania pojazdu bez baterii do pojazdów***	(57) ***Uprawnione zakłady przetwarzania powinny oceniać usunięte części i komponenty z pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu ustalenia, czy nadają się one do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Rdzenie powinny zachowywać większość istotnych elementów strukturalnych i funkcjonalnych, nawet jeśli brakuje w nich drobnych komponentów, takich jak śruby, zaciski, uszczelki lub elementy złączne, które można wymienić podczas regeneracji. Niedziałające lub częściowo działające rdzenie kwalifikują się, jeśli***

elektrycznych.	***można je przywrócić do stanu jak nowe lub lepszego niż nowe, nawet w przypadku zużycia powierzchni, korozji w obszarach niekrytycznych lub drobnych pęknięć, które można naprawić. Moduły elektroniczne i inne rdzenie z problemami z oprogramowaniem lub uszkodzonymi komponentami mogą nadal działać, jeśli można je przeprogramować lub naprawić. Kluczowym kryterium jest to, aby rdzenie zachowały niezbędną integralność strukturalną i właściwości materiałowe na potrzeby udanej regeneracji lub odnowienia.***

Or. en

Uzasadnienie

Proponowane kryteria są zbyt ogólne i jeśli będą stosowane zbyt rygorystycznie, mogą niepotrzebnie ograniczać dostępność rdzeni do regeneracji. Regeneracja nie wymaga, aby rdzeń był w pełni nienaruszony, dlatego w odpowiednich motywach należy wyjaśniać, że drobne braki komponentów nie mają wpływu na kwalifikowanie się, co zapewni praktyczne i skuteczne wdrożenie części D załącznika VII.

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 57

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(57) W rozporządzeniu (UE) 2023/[Baterie] określa się przepisy dotyczące zrównoważonego charakteru, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania baterii oraz poddawania ich recyklingowi i ich drugiego cyklu życia, jak również informacji o usuwaniu baterii dla podmiotów gospodarczych. W niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić potencjał drugiego cyklu życia baterii, wyłączając baterie do pojazdów elektrycznych z grupy kluczowych części lub komponentów, aby umożliwić	(57) W rozporządzeniu (UE) 2023/[Baterie] określa się przepisy dotyczące zrównoważonego charakteru, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania baterii oraz poddawania ich recyklingowi i ich drugiego cyklu życia, jak również informacji o usuwaniu baterii dla podmiotów gospodarczych. W niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić potencjał drugiego cyklu życia baterii, wyłączając baterie do pojazdów elektrycznych z grupy kluczowych części lub komponentów, aby umożliwić

nieodpłatne przekazanie do przetwarzania pojazdu bez baterii do pojazdów elektrycznych.	nieodpłatne przekazanie do przetwarzania pojazdu bez baterii do pojazdów elektrycznych***, jeżeli ostatni właściciel przedstawi dokumentację potwierdzającą, że bateria była obsługiwana przez profesjonalny podmiot zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542.***

Or. en

Poprawka 373
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 57

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(57) W rozporządzeniu (UE) ***2023/[Baterie]*** określa się przepisy dotyczące zrównoważonego charakteru, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania baterii oraz poddawania ich recyklingowi i ich drugiego cyklu życia, jak również informacji o usuwaniu baterii dla podmiotów gospodarczych. W niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić potencjał drugiego cyklu życia baterii, wyłączając baterie do pojazdów elektrycznych z grupy kluczowych części lub komponentów, aby umożliwić nieodpłatne przekazanie do przetwarzania pojazdu bez baterii do pojazdów elektrycznych.	(57) W rozporządzeniu (UE) ***2023/1542*** określa się przepisy dotyczące zrównoważonego charakteru, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania baterii oraz poddawania ich recyklingowi i ich drugiego cyklu życia, jak również informacji o usuwaniu baterii dla podmiotów gospodarczych. W niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić potencjał drugiego cyklu życia baterii, wyłączając baterie do pojazdów elektrycznych z grupy kluczowych części lub komponentów, aby umożliwić nieodpłatne przekazanie do przetwarzania pojazdu bez baterii do pojazdów elektrycznych.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 58

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(58) Uznając potencjał ***dotyczący*** w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.	(58) Uznając potencjał w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. ***Natomiast części i komponenty nienadające się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia powinny być uznawane za odpady, a ich wywóz powinno regulować rozporządzenie (UE) 2024/1157.*** Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

Or. en

Poprawka 375
Beatrice Timgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 58

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(58) Uznając potencjał ***dotyczący*** w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu	(58) Uznając potencjał w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym,

zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. ***Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. Odpowiednie organy krajowe powinny*** mieć ***możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.***

konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. ***Właściciele pojazdów powinni mieć prawo do naprawy, renowacji i konserwacji swoich pojazdów bez zbędnych ograniczeń biurokratycznych. Ponowne wykorzystanie części powinno*** mieć ***pierwszeństwo przed ich utylizacją, a tym samym sprzyjać efektywnemu gospodarowaniu zasobami i zmniejszać niepotrzebne obciążenia regulacyjne związane z renowacją i konserwacją pojazdów.***

Or. en

Poprawka 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 58

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(58) Uznając potencjał ***dotyczący*** w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady ***usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów***, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. Odpowiednie	(58) Uznając potencjał w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady ***rdzeni***, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od ***podmiotu***

organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od ***uprawnionego zakładu przetwarzania***, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich ***części i komponentów*** do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

gospodarczego, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich ***rdzeni*** do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

Or. en

Poprawka 377
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 58

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(58) Uznając potencjał ***dotyczący*** w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.	(58) Uznając potencjał w zakresie regeneracji***, modernizacji*** i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji***,*** ***modernizacji*** lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, ***modernizacji,*** odnowienia lub ponownego użycia.

Or. en

Poprawka 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 58

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(58) Uznając potencjał ***dotyczący*** w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.	(58) Uznając potencjał w zakresie regeneracji***, modernizacji*** i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji***, modernizacji*** lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

Or. en

Poprawka 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 58

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(58) Uznając potencjał ***dotyczący*** w zakresie regeneracji i odnawiania	(58) Uznając potencjał w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze

w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji ***części i komponentów***, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich ***części i komponentów***. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął ***daną część lub komponent***, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich ***części i komponentów*** do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji **– *lub z pojazdu przed jego zgłoszeniem jako pojazdu wycofanego z eksploatacji – rdzeni***, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich ***rdzeni***. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął ***dane rdzenie***, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich ***rdzeni*** do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

Or. en

Uzasadnienie

Wniosek nakłada na uprawnione zakłady przetwarzania wymóg oceny, czy rdzenie z pojazdów wycofanych z eksploatacji spełniają kryteria określone w części D załącznika VII, zanim zostaną sklasyfikowane jako odpady. Aby zapewnić pewność prawa w zakresie regeneracji, wszystkie rdzenie, w tym te pochodzące z używanych pojazdów, nie powinny być domyślnie uznawane za odpady.

Poprawka 380
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 59 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(59a) Aby zapobiec nielegalnemu (przywozowi i) sprzedaży niezgodnych z przepisami części zamiennych i komponentów pojazdów, platformy internetowe powinny wystawiać na sprzedaż części i komponenty tylko wtedy,

gdy ustalą, że w Unii istnieje podmiot odpowiedzialny za zagwarantowanie zgodności tych części i komponentów z przepisami.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 60

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(60) W interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska niektórych komponentów i części usuniętych z pojazdów wycofanych z eksploatacji nie należy ponownie używać, poddawać regeneracji ani odnawiać. ***Takich części i komponentów nie należy używać do wytwarzania nowych pojazdów ani w pojazdach już wprowadzonych do obrotu.***	(60) W interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska niektórych komponentów i części usuniętych z pojazdów wycofanych z eksploatacji***, w szczególności tak zwanych części zużywalnych,*** nie należy ponownie używać, poddawać regeneracji ani odnawiać.

Or. fr

Uzasadnienie

Brak jasności w tej propozycji, w szczególności w odniesieniu do tego, do których części ma ona zastosowanie, podważa jej pierwotny cel, jakim jest obieg zamknięty.

Poprawka 382
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 61

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(61) ***Aby promować rozwój i prawidłowe funkcjonowanie w Unii rynku nadających się do ponownego***	(61) ***Uznając potencjał w zakresie regeneracji, modernizacji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład***

użycia, odnowionych i regenerowanych części i komponentów***, należy wspierać państwa członkowskie, aby przyjmowały na szczeblu krajowym niezbędne zachęty do upowszechniania*** ponownego użycia, ***odnawiania i*** regeneracji części i komponentów***, niezależnie od tego, czy usuwa się je na etapie użytkowania pojazdu czy też na etapie wycofania go z eksploatacji. W celu monitorowania skuteczności zachęt stosowanych na szczeblu krajowym Komisja powinna ułatwiać wymianę informacji między państwami członkowskimi polegającą na dzieleniu się najlepszymi praktykami w zakresie tych zachęt.***

tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów***, które nadają się do*** ponownego użycia, regeneracji***, modernizacji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich*** części i komponentów***. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, modernizacji, odnowienia lub ponownego użycia.***

Or. en

Poprawka 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 61

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(61) Aby promować rozwój i prawidłowe funkcjonowanie w Unii rynku nadających się do ponownego użycia, odnowionych i regenerowanych części i komponentów, należy wspierać państwa członkowskie, aby przyjmowały na szczeblu krajowym niezbędne zachęty do upowszechniania ponownego użycia, odnawiania i regeneracji części i komponentów, niezależnie od tego, czy usuwa się je na etapie użytkowania pojazdu czy też na etapie wycofania go z eksploatacji. W celu monitorowania skuteczności zachęt stosowanych na	(61) Aby promować rozwój i prawidłowe funkcjonowanie w Unii rynku nadających się do ponownego użycia, odnowionych***, zmodernizowanych*** i regenerowanych części i komponentów, należy wspierać państwa członkowskie, aby przyjmowały na szczeblu krajowym niezbędne zachęty do upowszechniania ponownego użycia, odnawiania***, modernizacji*** i regeneracji części i komponentów, niezależnie od tego, czy usuwa się je na etapie użytkowania pojazdu czy też na etapie wycofania go z eksploatacji. W celu monitorowania

szczeblu krajowym Komisja powinna ułatwiać wymianę informacji między państwami członkowskimi polegającą na dzieleniu się najlepszymi praktykami w zakresie tych zachęt.	skuteczności zachęt stosowanych na szczeblu krajowym Komisja powinna ułatwiać wymianę informacji między państwami członkowskimi polegającą na dzieleniu się najlepszymi praktykami w zakresie tych zachęt.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 63

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu recyklingu na poziomie 30 % tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 %), a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie	***skreśla się***

definicji recyklingu.

Or. fr

Poprawka 385
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 63

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu recyklingu na poziomie 30 % tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 %), a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu.	(63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu recyklingu na poziomie 30 % tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 %), a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu. ***Ponadto należy ustalić osobny cel dotyczący ponownego użycia. Jeśli części lub komponenty zostaną pomyślnie zregenerowane lub odnowione, należy je zaliczyć na poczet osiągnięcia celów ponownego użycia przez***

uprawnione zakłady przetwarzania.

Or. en

Poprawka 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 63

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie ***konkretnego celu*** recyklingu ***na poziomie 30 %*** tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 %), a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu.	(63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem***, biorąc pod uwagę takie kryteria jak koszty produkcji i po wysłuchaniu ekspertów,*** określenie ***celów*** recyklingu tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 %), a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu.

Or. es

Poprawka 387
Sirpa Pietikäinen

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 63

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu recyklingu na poziomie ***30 %*** tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 %), a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu.	(63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu recyklingu na poziomie ***40 %*** tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 %), a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu.

Or. en

Poprawka 388
Anne-Sophie Frigout

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 63 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(63a) Mając na uwadze, że cele w zakresie recyklingu nałożone w tym rozporządzeniu znacznie przekraczają podaż potrzebnych materiałów, istnieje ryzyko zakłócenia dostaw, a w konsekwencji szoku podażowego.

Or. fr

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 64

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(64) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości surowców wtórnych dzięki usprawnieniu procesów strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym – w szczególności w celu skuteczniejszego oddzielania frakcji miedzianych od frakcji stalowych – ***nie należy*** w strzępiarce przetwarzać ***pojazdów wycofanych*** z eksploatacji, ich części, ***komponentów i materiałów*** w połączeniu z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.	(64) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości surowców wtórnych dzięki usprawnieniu procesów strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym – w szczególności w celu skuteczniejszego oddzielania frakcji miedzianych od frakcji stalowych – w strzępiarce ***należy*** przetwarzać ***jedynie pojazdy wycofane*** z eksploatacji, ich części, ***komponenty i materiały*** w połączeniu z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym***, gdy spełnione zostały określone kryteria i wartości graniczne***.

Or. en

Poprawka 390
Ivars Ijabs

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 64

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(64) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości surowców wtórnych dzięki usprawnieniu procesów strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym – w szczególności w celu skuteczniejszego oddzielania frakcji miedzianych ***od*** frakcji stalowych – nie należy w strzępiarce przetwarzać pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów w połączeniu z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.	(64) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości surowców wtórnych dzięki usprawnieniu procesów strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym – w szczególności w celu skuteczniejszego oddzielania frakcji miedzianych***,*** frakcji stalowych***, frakcji aluminiowych i frakcji szklanych*** – nie należy w strzępiarce przetwarzać pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów w połączeniu z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 65

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(65) Aby jeszcze bardziej podnieść jakość przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie powinno być możliwe składowanie frakcji odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych strzępieniu, które to frakcje zawierają odpady inne niż obojętne i do których nie stosuje się technologii przetwarzania po strzępieniu.	(65) ***W świetle hierarchii postępowania z odpadami ustanowionej w art. 4 dyrektywy 2008/98/WE oraz*** aby jeszcze bardziej podnieść jakość przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie powinno być możliwe składowanie frakcji odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych strzępieniu, które to frakcje zawierają odpady inne niż obojętne i do których nie stosuje się technologii przetwarzania po strzępieniu.

Or. en

Poprawka 392
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 66

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(66) Pojazdy wycofane z eksploatacji klasyfikuje się jako odpady niebezpieczne i nie wolno ich wywozić do państw nienależących do OECD. Oczyszczone z substancji szkodliwych pojazdy wycofane z eksploatacji mogą nadal być przetwarzane poza Unią, pod warunkiem ich przemieszczania zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***1013/2006***.	(66) Pojazdy wycofane z eksploatacji klasyfikuje się jako odpady niebezpieczne i nie wolno ich wywozić do państw nienależących do OECD. Oczyszczone z substancji szkodliwych pojazdy wycofane z eksploatacji mogą nadal być przetwarzane poza Unią, pod warunkiem ich przemieszczania zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2024/1157***. ***Właściwe organy w państwach członkowskich powinny mieć możliwość kontrolowania przemieszczania używanych pojazdów, co do których istnieje podejrzenie, że są pojazdami wycofanymi z eksploatacji, oraz, w stosownych przypadkach, obciążania kosztami analiz, kontroli i przechowywania producentów, stron trzecich działających w ich imieniu lub innych osób organizujących przemieszczanie.***

Or. en

Poprawka 393
Radan Kanev

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 66 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(66a) Wywóz cennych złomów metali, w tym pochodzących ze zużytych i wycofanych z eksploatacji pojazdów, do państw niebędących członkami UE powoduje utratę podstawowych surowców, które są niezbędne dla sektorów wytwórczego i obronnego UE. W związku z tym Unia uznaje nadrzędną rolę

	zatrzymywania złomu wysokiej jakości w osiąganiu celów gospodarki o obiegu zamkniętym Unii Europejskiej pod względem dostaw surowców, konkurencyjności przemysłowej i ochrony środowiska. Komisja powinna zatem rozważyć środki, które służą zwiększeniu zatrzymywania i recyklingu wysokiej jakości złomu metalowego w UE, aby wzmocnić zrównoważony rozwój i odporność unijnego przemysłu wytwórczego i ciężkiego. Powinny one również obejmować ocenę zasady wywozu używanych pojazdów i nie ograniczać tej oceny do ustalenia kryteriów równoważności opartych na gospodarce odpadami i praktykach środowiskowych.

Or. en

Poprawka 394
Alexandr Vondra

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 67

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***[nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów]*** – potwierdza się, że warunki przetwarzania są ***zasadniczo*** równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.	(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2024/1157*** – potwierdza się, że warunki przetwarzania są ***uznawane za*** równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.

Or. en

Uzasadnienie

Zapewnienie sprawiedliwych warunków na podstawie rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów (UE) 2024/1157 ma zasadnicze znaczenie dla ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska w krajach rozwijających się oraz dla konkurencyjności europejskiego przemysłu. Wywóz odpadów należy kontynuować tylko wtedy, gdy kraje przyjmujące spełniają równoważne normy europejskie i umożliwiają skuteczny odzysk materiałów.

Poprawka 395
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 67

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) [nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów] – potwierdza się, że warunki przetwarzania są ***zasadniczo*** równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.	(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) [nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów] – potwierdza się, że warunki przetwarzania są równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.

Or. en

Uzasadnienie

Dostosowanie do treści rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów.

Poprawka 396
Jonas Sjöstedt

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 67

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) [nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów] – potwierdza się, że warunki przetwarzania są ***zasadniczo*** równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.	(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) [nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów] – potwierdza się, że warunki przetwarzania są równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.

Or. en

Poprawka 397
Pietro Fiocchi

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 67

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***[nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów]*** – potwierdza się, że warunki przetwarzania są zasadniczo równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.	(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2024/1157*** – potwierdza się, że warunki przetwarzania są zasadniczo ***uznawane za*** równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 67

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) [nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów] – potwierdza się, że warunki przetwarzania są ***zasadniczo*** równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ***ludzkiego*** i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.	(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) [nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów] – potwierdza się, że warunki przetwarzania są równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 68

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(68) Aby zagwarantować przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób przyjazny dla środowiska, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. Należy wymagać, aby	(68) Aby zagwarantować przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób przyjazny dla środowiska, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. Należy wymagać, aby

właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności pojazdu używanego, wykazali, że pojazd ten nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. ***Do celów oceny statusu pojazdu używanego właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i właściwe organy powinny sprawdzić, czy spełniono konkretne kryteria określające, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika I, w którym ustala się kryteria określające, kiedy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.***	właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności pojazdu używanego, wykazali, że pojazd ten nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

Or. fr

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 68

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(68) Aby zagwarantować przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób przyjazny dla środowiska, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. Należy wymagać, aby właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności pojazdu używanego, ***wykazali***, że pojazd ***ten nie jest pojazdem wycofanym*** z eksploatacji. ***Do celów oceny statusu pojazdu używanego właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i*** właściwe organy	(68) Aby zagwarantować przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób przyjazny dla środowiska, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. Należy wymagać, aby właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności pojazdu używanego, ***przedstawili każdej osobie fizycznej lub prawnej zamierzającej nabyć pojazd lub właściwym organom dokumentację potwierdzającą***, że ***nie jest to*** pojazd ***wycofany*** z eksploatacji***.***

powinny sprawdzić, czy spełniono konkretne kryteria określające, czy ***dany*** pojazd ***jest*** pojazdem wycofanym z eksploatacji. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika I, w którym ustala się kryteria określające, kiedy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.	***Dokumentacja ta powinna składać się z ważnego świadectwa zdatności do ruchu drogowego lub, jeśli nie jest ono dostępne, z oceny zgodnej z załącznikiem I, sprawdzonej przez*** właściwe organy ***lub inne jednostki certyfikowane przez państwa członkowskie. W przypadku wątpliwości,*** czy ***używany*** pojazd ***może być*** pojazdem wycofanym z eksploatacji***, właściwe organy lub jednostki certyfikowane przez państwa członkowskie powinny mieć możliwość zażądania od właściciela pojazdu przedstawienia dodatkowej dokumentacji***. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika I, w którym ustala się kryteria określające, kiedy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

Or. en

Poprawka 401
Beatrice Timgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 68

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(68) Aby zagwarantować przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób przyjazny dla środowiska, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. Należy wymagać, aby właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności pojazdu używanego, wykazali, że pojazd ten nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. ***Do celów oceny statusu pojazdu***	(68) Aby zagwarantować przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób przyjazny dla środowiska, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. Należy wymagać, aby właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności pojazdu używanego, wykazali, że pojazd ten nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. ***Ciężar dowodu nie powinien jednak***

używanego właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i właściwe organy ***powinny sprawdzić, czy spełniono konkretne kryteria określające, czy dany*** pojazd ***jest pojazdem wycofanym*** z eksploatacji. ***Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy,*** należy ***przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika I, w którym ustala się kryteria określające, kiedy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.***

spoczywać w sposób nieproporcjonalny na właścicielach pojazdów. Dodatkowa dokumentacja powinna być wymagana tylko wtedy, gdy właściwe organy ***przedstawią jasne i solidne dowody na to, że*** pojazd ***spełnia kryteria pojazdu wycofanego*** z eksploatacji. ***Bez takiego dowodu używany pojazd*** należy ***uznać za nadający się do odsprzedaży lub wywozu, co pozwoli uniknąć niepotrzebnych przeszkód biurokratycznych, które mogłyby utrudniać legalne transakcje i zawyżać koszty ponoszone przez konsumentów.***

Or. en

Poprawka 402
Beatrice Timgren

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 69

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby***[59]*** pokreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z istotnymi wyzwaniami dotyczącymi środowiska i zdrowia publicznego, ***jak udokumentowano w Programie Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska[60],*** oraz to, że Unia jest największym na świecie eksporterem pojazdów używanych, konieczne jest określenie szczegółowych wymogów na poziomie Unii regulujących wywóz używanych pojazdów ***[z Unii]***. ***Wymogi te*** powinny ***opierać się*** na ***obiektywnych kryteriach, zgodnie z którymi pojazd używany nie jest***	(69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby pokreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z istotnymi wyzwaniami dotyczącymi środowiska i zdrowia publicznego, oraz to, że Unia jest największym na świecie eksporterem pojazdów używanych, konieczne jest określenie szczegółowych wymogów na poziomie Unii regulujących wywóz używanych pojazdów. ***Środki takie nie*** powinny ***jednak nakładać nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na właścicieli pojazdów lub przedsiębiorstwa prowadzące legalną działalność***

pojazdem wycofanym z eksploatacji i musi być zdatny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE[61]. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdatne do ruchu drogowego na drogach Unii, zmniejszając tym samym ryzyko, że wywóz używanych pojazdów z Unii przyczyni się do zanieczyszczenia powietrza lub wypadków drogowych w państwach trzecich. W celu umożliwienia organom celnym sprawdzenia przy wywozie, czy wymogi te spełniono, należy zobowiązać każdą osobę wywożącą pojazd używany do dostarczenia tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu i oświadczenia, w którym potwierdza się, że pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i jest uznany za zdatny do ruchu drogowego.	***handlową. Pojazdy nie powinny podlegać ograniczeniom wywozowym, chyba że zostały formalnie sklasyfikowane jako pojazdy wycofane z eksploatacji*** na ***podstawie prawnie wiążącej decyzji podjętej w wyniku należytego procesu. Zautomatyzowane oceny lub wstępne klasyfikacje nie powinny być podstawą do odmowy praw do wywozu.***
[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] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).	[61] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

Or. en

Poprawka 403
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 69

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby[59] pokreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z istotnymi wyzwaniami dotyczącymi środowiska i zdrowia publicznego, jak udokumentowano w Programie Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska[60], oraz to, że Unia jest największym na świecie eksporterem pojazdów używanych, konieczne jest określenie szczegółowych wymogów na poziomie Unii regulujących wywóz używanych pojazdów [z Unii]. Wymogi te powinny opierać się na obiektywnych kryteriach, zgodnie z którymi pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i musi być zdatny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE[61]. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdatne do ruchu drogowego na drogach Unii, zmniejszając tym samym ryzyko, że wywóz używanych pojazdów z Unii przyczyni się do zanieczyszczenia powietrza lub wypadków drogowych w państwach trzecich. W celu umożliwienia organom celnym sprawdzenia przy wywozie, czy wymogi te spełniono, należy zobowiązać każdą osobę wywożącą pojazd używany do dostarczenia tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu ***i*** oświadczenia, w którym potwierdza się, że pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji ***i*** jest ***uznany za*** zdatny do ruchu drogowego.	(69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby pokreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z istotnymi wyzwaniami dotyczącymi środowiska i zdrowia publicznego, jak udokumentowano w Programie Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska, oraz to, że Unia jest największym na świecie eksporterem pojazdów używanych, konieczne jest określenie szczegółowych wymogów na poziomie Unii regulujących wywóz używanych pojazdów [z Unii]. Wymogi te powinny opierać się na obiektywnych kryteriach, zgodnie z którymi pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i musi być zdatny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE***, i być zgodne z określonymi normami środowiskowymi/limitami emisji***. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdatne do ruchu drogowego na drogach Unii, zmniejszając tym samym ryzyko, że wywóz używanych pojazdów z Unii przyczyni się do zanieczyszczenia powietrza lub wypadków drogowych w państwach trzecich. W celu umożliwienia organom celnym sprawdzenia przy wywozie, czy wymogi te spełniono, należy zobowiązać każdą osobę wywożącą pojazd używany do dostarczenia tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu***,*** oświadczenia, w którym potwierdza się, że pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji***, oraz dowodu, że*** jest zdatny do ruchu drogowego. ***Ponadto należy***

ustanowić limity wieku pojazdów, które mogą być wywożone. Zapobiegnie to wywozowi do państw trzecich pojazdów najbardziej zanieczyszczających środowisko i szkodliwych dla zdrowia ludzkiego.

---

[59] COM(2021) 400.

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

[61] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

---

59 COM(2021)***0***400.

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

61 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 69

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby[59] pokreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z istotnymi wyzwaniami dotyczącymi środowiska i zdrowia publicznego, jak udokumentowano w Programie Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska[60], oraz to, że Unia jest największym na	(69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby[59] pokreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z istotnymi wyzwaniami dotyczącymi środowiska i zdrowia publicznego, jak udokumentowano w Programie Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska[60], oraz to, że Unia jest największym na

świecie eksporterem pojazdów używanych, konieczne jest określenie szczegółowych wymogów na poziomie Unii regulujących wywóz używanych pojazdów [z Unii]. Wymogi te powinny opierać się na obiektywnych kryteriach, zgodnie z którymi pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i musi być zdatny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE[61]. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdatne do ruchu drogowego na drogach Unii, zmniejszając tym samym ryzyko, że wywóz używanych pojazdów z Unii przyczyni się do zanieczyszczenia powietrza lub wypadków drogowych w państwach trzecich. W celu umożliwienia organom celnym sprawdzenia przy wywozie, czy wymogi te spełniono, należy zobowiązać każdą osobę wywożącą pojazd używany do dostarczenia tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu i oświadczenia, w którym potwierdza się, że pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i jest uznany za zdatny do ruchu drogowego.

świecie eksporterem pojazdów używanych, konieczne jest określenie szczegółowych wymogów na poziomie Unii regulujących wywóz używanych pojazdów [z Unii]. Wymogi te powinny opierać się na obiektywnych kryteriach, zgodnie z którymi pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i musi być zdatny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE[61] ***oraz ma zostać włączony do krajowego rejestru pojazdów***. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdatne do ruchu drogowego na drogach Unii, zmniejszając tym samym ryzyko, że wywóz używanych pojazdów z Unii przyczyni się do zanieczyszczenia powietrza lub wypadków drogowych w państwach trzecich. W celu umożliwienia organom celnym sprawdzenia przy wywozie, czy wymogi te spełniono, należy zobowiązać każdą osobę wywożącą pojazd używany do dostarczenia tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu i oświadczenia, w którym potwierdza się, że pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i jest uznany za zdatny do ruchu drogowego.

---

[59] COM(2021) 400.

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

[61] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

---

59 COM(2021)***0***400.

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

61 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

Or. en

Poprawka 405
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 70

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(70) Ważne jest ustanowienie mechanizmu, w ramach którego można skutecznie weryfikować zgodność pojazdów używanych z wymogami dotyczącymi wywozu ***bez utrudniania handlu między Unią a państwami trzecimi***. Komisja powinna zatem ustanowić system elektroniczny umożliwiający organom państw członkowskich wymianę w czasie rzeczywistym informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdatności do ruchu drogowego. W związku z istniejącymi cechami i funkcjami związanymi z wymianą między organami rejestrującymi informacji dotyczących pojazdów zarejestrowanych w Unii Komisja opracowała MOVE-HUB, platformę wymiany wiadomości służącą połączeniu krajowych rejestrów elektronicznych państw członkowskich. Platforma ta obsługuje obecnie połączenie rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), wzajemne połączenie rejestrów szkoleń zawodowych kierowców (ProDriveNet), zgłaszanie stwierdzonego podczas kontroli drogowej niezadowalającego stanu pojazdu (RSI) oraz połączenie rejestrów tachografów kart kierowcy (TACHOnet). W związku z tym należy jeszcze bardziej rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić wymianę informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdatności do ruchu drogowego. Aby umożliwić organom celnym elektroniczną i automatyczną weryfikację,	(70) Ważne jest ustanowienie mechanizmu, w ramach którego można skutecznie weryfikować zgodność pojazdów używanych z wymogami dotyczącymi wywozu. Komisja powinna zatem ustanowić system elektroniczny umożliwiający organom państw członkowskich wymianę ***i weryfikację*** w czasie rzeczywistym informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdatności do ruchu drogowego. W związku z istniejącymi cechami i funkcjami związanymi z wymianą między organami rejestrującymi informacji dotyczących pojazdów zarejestrowanych w Unii Komisja opracowała MOVE-HUB, platformę wymiany wiadomości służącą połączeniu krajowych rejestrów elektronicznych państw członkowskich. Platforma ta obsługuje obecnie połączenie rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), wzajemne połączenie rejestrów szkoleń zawodowych kierowców (ProDriveNet), zgłaszanie stwierdzonego podczas kontroli drogowej niezadowalającego stanu pojazdu (RSI) oraz połączenie rejestrów tachografów kart kierowcy (TACHOnet). W związku z tym należy jeszcze bardziej rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić wymianę ***i weryfikację*** informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdatności do ruchu drogowego ***oraz zgodności z niektórymi normami środowiskowymi***. Aby umożliwić organom celnym elektroniczną i automatyczną weryfikację, czy pojazd używany, który ma

czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wymogi dotyczące wywozu, system elektroniczny obsługiwany przez MOVE-HUB powinien być połączony z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie ceł, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399[62]. W rozporządzeniu tym przewidziano kompleksowy system zautomatyzowanych kontroli, które mają zastosowanie do określonej unijnej formalności niedotyczącej ceł. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy określić główne elementy podlegające kontroli, techniczne aspekty wykonywania tej kontroli byłyby zaś określone w rozporządzeniu (UE) 2022/2399.

[62] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399 z dnia 23 listopada 2022 r. ustanawiające unijne środowisko jednego okienka w dziedzinie ceł oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 952/2013 (Dz.U. L 317 z 9.12.2022, s. 1).

zostać wywieziony, spełnia wymogi dotyczące wywozu, system elektroniczny obsługiwany przez MOVE-HUB powinien być połączony z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie ceł, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399. W rozporządzeniu tym przewidziano kompleksowy system zautomatyzowanych kontroli, które mają zastosowanie do określonej unijnej formalności niedotyczącej ceł. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy określić główne elementy podlegające kontroli, techniczne aspekty wykonywania tej kontroli byłyby zaś określone w rozporządzeniu (UE) 2022/2399.

[62] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399 z dnia 23 listopada 2022 r. ustanawiające unijne środowisko jednego okienka w dziedzinie ceł oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 952/2013 (Dz.U. L 317 z 9.12.2022, s. 1).

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 73

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(73) Istotne jest, aby organy celne były w stanie przeprowadzać kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013[63]. Miejscem przeznaczenia znacznej części pojazdów używanych opuszczających Unię są kraje, w których ustanowiono wymogi	(73) Istotne jest, aby organy celne były w stanie przeprowadzać kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013. ***O ile obecnie nie istnieją żadne szczególne warunki dotyczące wywozu używanych pojazdów z Unii, o tyle państwa trzecie***

dotyczące przywozu – takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub emisji zanieczyszczeń z pojazdu – lub mogą być ustanowione takie wymogi. Ważne jest, aby organy celne były w stanie za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie ceł w sposób elektroniczny i zautomatyzowany zweryfikować – gdy zainteresowanie państwa trzecie oficjalnie przekażą Komisji informacje na temat wymogów – czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wspomniane wymogi. W celu ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach trzecich należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określania tych wymogów.

[63] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

coraz częściej wprowadzają szczególne warunki dotyczące przywozu używanych pojazdów, takie jak wymogi związane z wiekiem lub normami emisji spalin pojazdów. Miejscem przeznaczenia znacznej części pojazdów używanych opuszczających Unię są kraje, w których ustanowiono wymogi dotyczące przywozu – takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub ***standardu*** emisji zanieczyszczeń z pojazdu – lub mogą być ustanowione takie wymogi. Ważne jest, aby organy celne były w stanie za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie ceł w sposób elektroniczny i zautomatyzowany zweryfikować – gdy zainteresowanie państwa trzecie oficjalnie przekażą Komisji informacje na temat wymogów – czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wspomniane wymogi. ***Komisja powinna publikować i udostępniać informacje dotyczące tych wymogów wprowadzonych przez państwa trzecie.*** W celu ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach trzecich należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określania tych wymogów.

[63] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

Or. en

Poprawka 407
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 73

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(73) Istotne jest, aby organy celne były w stanie przeprowadzać kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013[63]. Miejscem przeznaczenia znacznej części pojazdów używanych opuszczających Unię są kraje, w których ustanowiono wymogi dotyczące przywozu – takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub emisji zanieczyszczeń z pojazdu – lub mogą być ustanowione takie wymogi. Ważne jest, aby organy celne były w stanie za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie ceł w sposób elektroniczny i zautomatyzowany zweryfikować – gdy zainteresowanie państwa trzecie oficjalnie przekażą Komisji informacje na temat wymogów – czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wspomniane wymogi. W celu ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach trzecich należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określania tych wymogów.	(73) Istotne jest, aby organy celne były w stanie przeprowadzać kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013. ***Należy to zatem wyznaczyć jako priorytetowy obszar kontroli umożliwiający wzmocnione kontrole celne i skoordynowane działania między organami celnymi.*** Miejscem przeznaczenia znacznej części pojazdów używanych opuszczających Unię są kraje, w których ustanowiono wymogi dotyczące przywozu – takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub emisji zanieczyszczeń z pojazdu – lub mogą być ustanowione takie wymogi. Ważne jest, aby organy celne były w stanie za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie ceł ***lub poprzez specjalne kontrole celne*** w sposób elektroniczny i zautomatyzowany zweryfikować – gdy zainteresowanie państwa trzecie oficjalnie przekażą Komisji informacje na temat wymogów – czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wspomniane wymogi. W celu ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach trzecich należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określania tych wymogów.
[63] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).	[63] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 76

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(76) Zakresem kontroli należy objąć zgodność z przepisami dotyczącymi wywozu pojazdów używanych i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Każdego roku należy skontrolować co najmniej 10 % uprawnionych zakładów przetwarzania i podmiotów. Należy również poddawać kontroli miejsca wykonywania działalności przez podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Należy podkreślić, że kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny stanowić uzupełnienie kontroli przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, których kwestię kompleksowo uregulowano w przepisach rozporządzenia [Urząd Publikacji: nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów].	(76) Zakresem kontroli należy objąć zgodność z przepisami dotyczącymi wywozu pojazdów używanych i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Każdego roku należy skontrolować co najmniej 10 % uprawnionych zakładów przetwarzania i podmiotów. Należy również poddawać kontroli miejsca wykonywania działalności przez podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją***, punkty zbierania oraz inne obiekty i podmioty gospodarcze, które mogą przetwarzać pojazdy wycofane z eksploatacji lub sprzedawać używane pojazdy lub ich części zamienne i komponenty***. Należy podkreślić, że kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny stanowić uzupełnienie kontroli przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, których kwestię kompleksowo uregulowano w przepisach rozporządzenia [Urząd Publikacji: nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów].

Or. en

Poprawka 409
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 76

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(76) Zakresem kontroli należy objąć zgodność z przepisami dotyczącymi	(76) Zakresem kontroli należy objąć zgodność z przepisami dotyczącymi

wywozu pojazdów używanych i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Każdego roku należy skontrolować co najmniej ***10 %*** uprawnionych zakładów przetwarzania i podmiotów. Należy również poddawać kontroli miejsca wykonywania działalności przez podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Należy podkreślić, że kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny stanowić uzupełnienie kontroli przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, których kwestię kompleksowo uregulowano w przepisach rozporządzenia [Urząd Publikacji: nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów].	wywozu pojazdów używanych i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Każdego roku należy skontrolować co najmniej ***20 %*** uprawnionych zakładów przetwarzania i podmiotów. Należy również poddawać kontroli miejsca wykonywania działalności przez podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Należy podkreślić, że kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny stanowić uzupełnienie kontroli przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, których kwestię kompleksowo uregulowano w przepisach rozporządzenia [Urząd Publikacji: nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów].

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 77

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(77) Państwa członkowskie powinny ustanowić mechanizmy współpracy na szczeblu krajowym i międzynarodowym, tak aby kontrole mogły odbywać się w skuteczny sposób. Mechanizmy takie powinny umożliwiać wymianę danych rejestracyjnych pojazdów, które są niezbędne do celów śledzenia pojazdów i weryfikacji ich należytego przetworzenia po osiągnięciu etapu wycofania z eksploatacji.	(77) Państwa członkowskie powinny ustanowić mechanizmy współpracy na szczeblu krajowym i międzynarodowym, tak aby kontrole mogły odbywać się w skuteczny sposób***, co służyć ma ułatwieniu wykrywania nielegalnego przetwarzania i wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji i zapobiegania im oraz trwałemu rozwiązaniu problemu „zaginionych pojazdów”.*** Mechanizmy takie powinny umożliwiać wymianę danych rejestracyjnych pojazdów, które są niezbędne do celów śledzenia pojazdów i weryfikacji ich należytego przetworzenia po osiągnięciu etapu wycofania z eksploatacji.

Or. en

Poprawka 411
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 78

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(78) Państwa członkowskie powinny wprowadzić wszelkie niezbędne środki egzekwowania prawa w celu zwalczania nielegalnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby zapobiec wynikającym z takich działań szkodom dla środowiska lub zdrowia ludzkiego. Każdy zakład lub przedsiębiorstwo zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji bez ważnego zezwolenia lub z naruszeniem warunków lub wymogów określonych w tym ostatnim powinno zatem podlegać karom. Aby skutecznie zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem, państwa członkowskie powinny również rozważyć inne środki takie jak cofnięcie zezwolenia lub zawieszenie działalności podmiotu.	(78) Państwa członkowskie powinny wprowadzić wszelkie niezbędne środki egzekwowania prawa w celu zwalczania nielegalnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby zapobiec wynikającym z takich działań szkodom dla środowiska lub zdrowia ludzkiego***, a także zająć się problemem zaginionych pojazdów i wywożonych pojazdów niezgodnych z przepisami***. Każdy zakład lub przedsiębiorstwo zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji bez ważnego zezwolenia lub z naruszeniem warunków lub wymogów określonych w tym ostatnim powinno zatem podlegać karom. Aby skutecznie zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem, państwa członkowskie powinny również rozważyć inne środki takie jak cofnięcie zezwolenia lub zawieszenie działalności podmiotu.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 78

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(78) Państwa członkowskie powinny wprowadzić wszelkie niezbędne środki	(78) Państwa członkowskie powinny wprowadzić wszelkie niezbędne środki

egzekwowania prawa w celu zwalczania nielegalnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby zapobiec wynikającym z takich działań szkodom dla środowiska lub zdrowia ***ludzkiego***. Każdy zakład lub przedsiębiorstwo zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji bez ważnego zezwolenia lub z naruszeniem warunków lub wymogów określonych w tym ostatnim powinno zatem podlegać karom. Aby skutecznie zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem, państwa członkowskie powinny również rozważyć inne środki takie jak cofnięcie zezwolenia lub zawieszenie działalności podmiotu.	egzekwowania prawa w celu zwalczania nielegalnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby zapobiec wynikającym z takich działań szkodom dla środowiska lub zdrowia. Każdy zakład lub przedsiębiorstwo zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji bez ważnego zezwolenia lub z naruszeniem warunków lub wymogów określonych w tym ostatnim powinno zatem podlegać karom. Aby skutecznie zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem, państwa członkowskie powinny również rozważyć inne środki takie jak cofnięcie zezwolenia lub zawieszenie działalności podmiotu.
	Or. en

Poprawka 413
Sara Matthieu, David Cormand

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 78 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(78a) W celu zapewnienia skutecznej współpracy między państwami członkowskimi należy ustanowić sieć koordynacyjną w zakresie egzekwowania przepisów, która będzie nadzorowana przez Komisję. Celem tej sieci powinny być omawianie powtarzających się problemów z egzekwowaniem prawa, wymiana najlepszych praktyk i poszukiwanie zharmonizowanych ram dla przyjmowania środków naprawczych i kar.
	Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 86

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(86) Zaginione pojazdy uznano za jedno z największych wyzwań związanych z wdrażaniem dyrektywy 2000/53/WE. Brak skutecznego systemu umożliwiającego wymianę informacji w czasie rzeczywistym między państwami członkowskimi na temat statusu rejestracji pojazdu utrudnia identyfikowalność i został wskazany jako powód występowania w Unii wysokiej liczby „zaginionych pojazdów”. Aby rozwiązać ten problem, Komisja powinna zaproponować rewizję dyrektywy Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów[67]. W wyniku wspomnianej rewizji państwa członkowskie powinny być zobowiązane – w przypadku pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium – do elektronicznej rejestracji danych umożliwiających właściwą dokumentację powodów wyrejestrowania pojazdu, zwłaszcza w przypadku gdy pojazd został przetworzony jako pojazd wycofany z eksploatacji w uprawnionym zakładzie przetwarzania, ponownie zarejestrowany w innym państwie członkowskim, wywieziony do państwa trzeciego poza Unią lub skradziony. Ponadto aby zapobiegać nielegalnemu demontażowi lub wywozowi pojazdów, które zostały tymczasowo wyrejestrowane, właściciele pojazdów powinni mieć obowiązek niezwłocznego zgłaszania wszelkich zmian własności pojazdów krajowemu organowi rejestrującemu. Zmiany te stanowią uzupełnienie istniejących wymogów dla państw członkowskich dotyczących elektronicznej rejestracji danych na temat wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium i opierają się na tych wymogach.	(86) Zaginione pojazdy uznano za jedno z największych wyzwań związanych z wdrażaniem dyrektywy 2000/53/WE. Brak skutecznego systemu umożliwiającego wymianę informacji w czasie rzeczywistym między państwami członkowskimi na temat statusu rejestracji pojazdu utrudnia identyfikowalność i został wskazany jako powód występowania w Unii wysokiej liczby „zaginionych pojazdów”. Aby rozwiązać ten problem, Komisja powinna zaproponować***, w rozsądnych ramach czasowych,*** rewizję dyrektywy Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów[67]. W wyniku wspomnianej rewizji państwa członkowskie powinny być zobowiązane – w przypadku pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium – do elektronicznej rejestracji danych umożliwiających właściwą dokumentację powodów wyrejestrowania pojazdu, zwłaszcza w przypadku gdy pojazd został przetworzony jako pojazd wycofany z eksploatacji w uprawnionym zakładzie przetwarzania, ponownie zarejestrowany w innym państwie członkowskim, wywieziony do państwa trzeciego poza Unią lub skradziony. Ponadto aby zapobiegać nielegalnemu demontażowi lub wywozowi pojazdów, które zostały tymczasowo wyrejestrowane, właściciele pojazdów powinni mieć obowiązek niezwłocznego zgłaszania wszelkich zmian własności pojazdów krajowemu organowi rejestrującemu. Zmiany te stanowią uzupełnienie istniejących wymogów dla państw członkowskich dotyczących elektronicznej rejestracji danych na temat wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium i opierają się na tych

wymogach.

[67] Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57).

[67] Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57).

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 87

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(87) Z uwagi na konieczność zapewnienia wysokiego poziomu ochrony środowiska, a także w celu uwzględnienia postępów naukowych Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego wpływu na funkcjonowanie jednolitego rynku i na środowisko. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna uwzględnić ocenę przepisów dotyczących projektowania nowych pojazdów, w tym celów w zakresie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym celów w zakresie recyklingu, oraz przepisów dotyczących kar, a także ocenę konieczności i wykonalności dalszego rozszerzania zakresu niniejszego rozporządzenia na pewne pojazdy kategorii L, pojazdy ciężkie i ich przyczepy. W ocenie tej należy skupić się nie tylko na aspektach dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale również na znaczeniu i wartości dodanej ustanowienia wymogów dotyczących	(87) Z uwagi na konieczność zapewnienia wysokiego poziomu ochrony środowiska, a także w celu uwzględnienia postępów naukowych Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego wpływu na funkcjonowanie jednolitego rynku i na środowisko. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna uwzględnić ocenę przepisów dotyczących projektowania nowych pojazdów, w tym celów w zakresie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym celów w zakresie recyklingu, oraz przepisów dotyczących kar, a także ocenę konieczności i wykonalności dalszego rozszerzania zakresu niniejszego rozporządzenia na pewne pojazdy kategorii L, pojazdy ciężkie i ich przyczepy. W ocenie tej należy skupić się nie tylko na aspektach dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale również na znaczeniu i wartości dodanej ustanowienia wymogów dotyczących projektowania ***oraz na wpływie środków***

projektowania.

mających na celu rozwiązanie problemu „zaginionych pojazdów”, w szczególności nielegalnego przetwarzania i wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Or. en

Poprawka 416
Laurent Castillo

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 87

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(87) Z uwagi na konieczność zapewnienia wysokiego poziomu ochrony środowiska, a także w celu uwzględnienia postępów naukowych Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego wpływu na funkcjonowanie jednolitego rynku i na środowisko. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna uwzględnić ocenę przepisów dotyczących projektowania nowych pojazdów, w tym celów w zakresie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym celów w zakresie recyklingu, oraz przepisów dotyczących kar, a także ocenę konieczności i wykonalności dalszego rozszerzania zakresu niniejszego rozporządzenia na pewne pojazdy kategorii L, pojazdy ciężkie i ich przyczepy. W ocenie tej należy skupić się nie tylko na aspektach dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale również na znaczeniu i wartości dodanej ustanowienia wymogów dotyczących projektowania.	(87) Z uwagi na konieczność zapewnienia wysokiego poziomu ochrony środowiska, a także w celu uwzględnienia postępów naukowych Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego wpływu na funkcjonowanie jednolitego rynku i na środowisko***, biorąc pod uwagę również wywóz, w tym nielegalne przemieszczanie***. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna uwzględnić ocenę przepisów dotyczących projektowania nowych pojazdów, w tym celów w zakresie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym celów w zakresie recyklingu, oraz przepisów dotyczących kar, a także ocenę konieczności i wykonalności dalszego rozszerzania zakresu niniejszego rozporządzenia na pewne pojazdy kategorii L, pojazdy ciężkie i ich przyczepy. W ocenie tej należy skupić się nie tylko na aspektach dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale również na znaczeniu i wartości dodanej ustanowienia wymogów dotyczących projektowania.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 95

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(95) Stosowanie wszystkich przepisów dotyczących pojazdów kategorii ***L₃e***-L_7e, M_2, M_3, N_2, N_3 i O należy odroczyć, aby zapewnić podmiotom wystarczający czas na dostosowanie się do tych nowych wymogów. Jest to szczególnie ważne w przypadku pozwoleń dla uprawnionych zakładów przetwarzania, które mogą przeprowadzać oczyszczanie takich pojazdów z substancji szkodliwych i ich dalsze przetwarzanie.	(95) Stosowanie wszystkich przepisów dotyczących pojazdów kategorii ***L₁e***-L_7e, M_2, M_3, N_2, N_3 i O należy odroczyć, aby zapewnić podmiotom wystarczający czas na dostosowanie się do tych nowych wymogów. Jest to szczególnie ważne w przypadku pozwoleń dla uprawnionych zakładów przetwarzania, które mogą przeprowadzać oczyszczanie takich pojazdów z substancji szkodliwych i ich dalsze przetwarzanie.

Or. en

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

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 97

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(97) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyczynienie się do funkcjonowania jednolitego rynku, zapobieganie niekorzystnemu wpływowi zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji i zmniejszenie go oraz zapewnienie wysokiego poziomu ochrony zdrowia ***ludzkiego*** i środowiska nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze	(97) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyczynienie się do funkcjonowania jednolitego rynku, zapobieganie niekorzystnemu wpływowi zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji i zmniejszenie go oraz zapewnienie wysokiego poziomu ochrony zdrowia i środowiska nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na

względu na potrzebę harmonizacji możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

potrzebę harmonizacji możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

Or. en