Parlamentul European
2024-2029

Comisia pentru mediu, climă și siguranță alimentară
Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor

2023/0284(COD)

24.2.2025

AMENDAMENTELE 212 - 418

Proiect de raport
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Cerințele de circularitate pentru proiectarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz, modificarea Regulamentelor (UE) 2018/858 și 2019/1020 și abrogarea Directivelor 2000/53/CE și 2005/64/CE

Propunere de regulament
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Amendamentul 212
Laurent Castillo

Propunere de regulament
Referirea 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,	având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114 ***și articolul 192 alineatul (1), coroborate cu articolele 14-45, articolul 46 și articolul 48 din prezentul regulament***,

Or. en

Amendamentul 213
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Referirea 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special ***articolul*** 114,	având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special ***articolele*** 114 ***și 192***,

Or. en

Justificare

Această propunere îmbină legislația privind omologarea de tip, al cărei temei juridic este articolul 114, cu legislația privind vehiculele scoase din uz, al cărei temei juridic este articolul 192. Prin urmare, este oportun să existe un temei juridic dublu, la fel ca în cazul Regulamentului privind bateriile.

Amendamentul 214
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Referirea 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special ***articolul*** 114,	având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special ***articolele*** 114 ***și 192***,

Or. en

Amendamentul 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propunere de regulament
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european[37] ***(denumit în continuare „Pactul verde european”) prezintă strategia de creștere a Europei, care*** are drept scop ***transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă*** din punctul de vedere al utilizării resurselor, în care ***să nu existe emisii nete de gaze cu efect de seră în 2050 și în care*** creșterea economică ***să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pentru ca politicile Uniunii privind produsele să contribuie la reducerea emisiilor de carbon la nivel mondial, trebuie să se asigure că produsele comercializate și vândute în Uniune sunt obținute, fabricate și tratate la sfârșitul ciclului de viață într-un mod sustenabil***.	(1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european[37] are drept scop ***crearea unei economii mai sustenabile și mai eficiente*** din punctul de vedere al utilizării resurselor, ***nefiind însă o strategie de creștere convențională, fiindcă acordă prioritate sustenabilității și intervențiilor de reglementare față de creșterea economică, crearea de locuri de muncă și competitivitatea industrială. O preocupare majoră este impactul său asupra industriei auto europene,*** în care ***obiectivele stricte de reducere a emisiilor și obligațiile legate de electrificare exercită o presiune semnificativă asupra producătorilor auto. Producătorii europeni se confruntă cu o concurență intensă la nivel mondial, în special din partea Chinei și a Statelor Unite, unde subvențiile de stat și politicile industriale oferă avantaje strategice. Costurile ridicate ale tranziției către producția de vehicule electrice (EV) ar putea crea o sarcină disproporționată asupra întreprinderilor mici și mijlocii (IMM) în lanțul de aprovizionare din sectorul autovehiculelor. Această tranziție riscă să producă pierderi de locuri de muncă și perturbări economice, întrucât***

incertitudinea juridică creează provocări suplimentare pentru investițiile pe termen lung. În plus, producătorii care depășesc limitele pentru emisiile de CO_2 se confruntă în prezent cu amenzi de 95 EUR pentru fiecare gram în exces per vehicul, ceea ce generează potențiale costuri de miliarde de euro pentru industrie. Deși aceste sancțiuni sunt menite să conducă la reduceri ale emisiilor, ele nu fac decât să adauge presiune financiară asupra sectorului, să împiedice investițiile în inovare și să submineze competitivitatea. Deși aspectele legate de mediu sunt importante, politicile trebuie concepute astfel încât să se evite subminarea puterii pe piață, a rezilienței industriale și a accesibilității ca preț pentru consumatori. Este necesară o abordare echilibrată, pentru a se încuraja inovarea și sustenabilitatea în timp ce se sprijină creșterea economică ***și prosperitatea. Revizuirea Directivei privind vehiculele scoase din uz (VSU) ar trebui să întărească obligațiile legate de reciclare și de economia circulară într-un mod care să stimuleze competitivitatea și creșterea durabilă pentru producători, furnizori, operatori care se ocupă cu dezmembrarea sau cu reciclarea, piețele deșeurilor metalice, consumatori, autoritățile de reglementare, operatori care se ocupă cu manipularea deșeurilor sau cu reciclarea bateriilor EV și prestatori de servicii de logistică, nu să le impună acestora costuri de conformare sau sarcini de reglementare excesive***.

---

[37] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european [COM(2019) 640 final].

---

[37] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european [COM(2019) 640 final].

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european[37] (denumit în continuare „Pactul verde european”) prezintă strategia de creștere a Europei, care are drept scop transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, în care să nu existe emisii nete de gaze cu efect de seră în 2050 și în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pentru ca politicile Uniunii privind produsele să contribuie la reducerea emisiilor de carbon la nivel mondial, trebuie să se asigure că produsele comercializate și vândute în Uniune sunt obținute, fabricate și tratate la sfârșitul ciclului de viață într-un mod sustenabil.	(1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european[37] (denumit în continuare „Pactul verde european”) prezintă strategia de creștere a Europei, care are drept scop transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, în care să nu existe emisii nete de gaze cu efect de seră ***până cel târziu*** în 2050 ***(„neutralitate climatică”), respectându-se limitele planetei,*** și în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pentru ca politicile Uniunii privind produsele să contribuie la reducerea emisiilor de carbon la nivel mondial, trebuie să se asigure că produsele comercializate și vândute în Uniune sunt obținute, fabricate și tratate la sfârșitul ciclului de viață într-un mod sustenabil.
[37] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european [COM(2019) 640 final].	[37] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european [COM(2019) 640 final].

Or. en

Amendamentul 217
Anja Arndt

Propunere de regulament
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european[37] (denumit în continuare „Pactul verde european”) prezintă ***strategia de creștere*** a Europei, care are drept scop transformarea Uniunii într-o ***societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor***, în care ***să nu existe*** emisii nete de gaze cu efect de seră ***în*** 2050 ***și în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor***. ***Pentru ca politicile*** Uniunii ***privind produsele să contribuie la reducerea*** emisiilor de carbon ***la nivel mondial, trebuie să se asigure că produsele comercializate și vândute în Uniune sunt obținute, fabricate și tratate la sfârșitul ciclului de viață într-un mod sustenabil***.	(1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european[37] (denumit în continuare „Pactul verde european”) prezintă ***o nouă strategie de descreștere*** a Europei, care are drept scop transformarea Uniunii într-o ***economie slab industrializată, cu o societate din ce în ce mai sărăcită***, în care***, aparent, nu ar mai exista*** emisii nete de gaze cu efect de seră ***începând cu*** 2050***, prin reducerea intenționată a producției și consumului***. ***Politica economică a*** Uniunii ***va însemna fabricarea produselor necesare în state terțe și importul acestora. Prin urmare, nu este de așteptat o reducere semnificativă a*** emisiilor de carbon.
[37] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european [COM(2019) 640 final].	[37] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european [COM(2019) 640 final].

Or. de

Amendamentul 218
Beatrice Timgren

Propunere de regulament
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii	(2) Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii

contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune. ***Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică în 2050. Aceasta va reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor. Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice în modelele viitoare, ambele necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie reutilizate, refabricate, recondiționate sau reciclate de la vehiculele scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului și pentru a contribui la decarbonizarea sectorului, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei***

contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune. ***Într-o economie cu adevărat*** circulară***, extinderea duratei de viață a vehiculelor, reutilizarea pieselor și potențialul de reparare ar trebui să aibă prioritate față de casarea prematură. În locul impunerii unor clasificări rigide pentru VSU, încurajarea recondiționării și exportului responsabil al vehiculelor rulate funcționale poate produce rezultate mai bune pentru mediu, prin reducerea necesității unei producții noi și a generării excesive de deșeuri***.

autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară **– *Pentru o Europă mai curată și mai competitivă”[38], care a solicitat o revizuire a normelor actuale pentru „a promova modele de afaceri mai adecvate din punctul de vedere al circularității, prin corelarea aspectelor legate de proiectare cu tratarea la sfârșitul ciclului de viață, prin analizarea normelor privind conținutul obligatoriu de materiale reciclate pentru anumite materiale [...] și prin îmbunătățirea eficienței reciclării”. Consiliul[39] și Parlamentul[40] au subliniat, de asemenea, necesitatea unor noi norme ale Uniunii cu privire la aceste aspecte, care să înlocuiască normele existente privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare și în ceea ce privește vehiculele scoase din uz*.**

---

[38] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 11 martie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 98 final].

[39] Concluziile Consiliului din 17 decembrie 2020, „Pentru o redresare circulară și verde”.

[40] Rezoluția Parlamentului European din 10 februarie 2021 referitoare la noul plan de acțiune privind economia circulară.

Or. en

Amendamentul 219
Anja Arndt

Propunere de regulament
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Sectorul autovehiculelor contribuie ***într-o mare măsură*** la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune ***și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră***. ***Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune.*** Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă ***una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică în 2050***. ***Aceasta va reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor.*** Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, ***oțel*** și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. ***Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru*** extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice în modelele viitoare, ***ambele*** necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor. ***În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat***	(2) Sectorul autovehiculelor contribuie la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune. Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă ***o încercare de inducere în eroare a cetățenilor***. ***Nu există mobilitate fără emisii de carbon. Vehiculele electrificate generează, la rândul lor, emisii în procesul de producție, respectiv de generare și valorificare a energiei electrice.*** Industria autovehiculelor ***electrificate*** este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, ***pământuri rare*** și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Extracția și prelucrarea acestor materiale ***au un impact semnificativ asupra mediului***. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice în modelele viitoare, ***vehiculele electrificate*** necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor. ***Pentru a menține industria autovehiculelor și mobilitatea cetățenilor,*** este necesar ***să se garanteze*** funcționarea pieței unice ***în condițiile unei economii de piață libere*** și ***să se susțină*** tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. ***Tranziția forțată la vehiculele electrice s-a dovedit a fi dăunătoare pentru mediul înconjurător, lucrătorii din domeniul extracției de pământuri rare și gospodăriile cu venituri reduse. Cu mai puține reglementări, sectorul***

de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie reutilizate, refabricate, recondiționate sau reciclate de la vehiculele scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului și pentru a contribui la decarbonizarea sectorului, este necesar ***să se îmbunătățească*** funcționarea pieței unice și ***să se consolideze*** tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. ***Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă”[38], care a solicitat o revizuire a normelor actuale pentru „a promova modele de afaceri mai adecvate din punctul de vedere al circularității, prin corelarea aspectelor legate de proiectare cu tratarea la sfârșitul ciclului de viață, prin analizarea normelor privind conținutul obligatoriu de materiale reciclate pentru anumite materiale [...] și prin îmbunătățirea eficienței reciclării”. Consiliul[39] și Parlamentul[40] au subliniat, de asemenea, necesitatea unor noi norme ale Uniunii cu privire la aceste aspecte, care să înlocuiască normele existente privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare și în ceea ce privește vehiculele scoase din uz.***

autovehiculelor ar putea să accelereze inovațiile în vederea reutilizării, revalorificării și gestionării responsabile a deșeurilor.

---

[38] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 11 martie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 98 final].

[39] Concluziile Consiliului din 17 decembrie 2020, „Pentru o redresare circulară și verde”.

[40] Rezoluția Parlamentului European din 10 februarie 2021 referitoare la noul plan

de acțiune privind economia circulară.

Or. de

Amendamentul 220
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune. Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică în 2050. Aceasta va reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor. Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice ***în modelele viitoare***, ***ambele*** necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și	(2) Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune. Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică în 2050. Aceasta va reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor. ***Cu toate acestea, utilizarea din ce în ce mai frecventă a materialelor și a tehnicilor care împiedică repararea, indisponibilitatea pieselor de schimb și a actualizărilor de software și lipsa unor măsuri în dreptul Uniunii care să sporească repararea, refabricarea, recondiționarea, modernizarea și înlocuirea pieselor și componentelor de vehicule au ca rezultat o circularitate scăzută în timpul etapei de utilizare a vehiculelor și conduc la obsolescența prematură.*** Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru

pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie reutilizate, refabricate, recondiționate sau reciclate de la ***vehiculele*** scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului ***și*** pentru a contribui la decarbonizarea sectorului, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă”***38***, care a solicitat o revizuire a normelor actuale pentru „a promova modele de afaceri mai adecvate din punctul de vedere al circularității, prin corelarea aspectelor legate de proiectare cu tratarea la sfârșitul ciclului de viață, prin analizarea normelor privind conținutul obligatoriu de materiale reciclate pentru anumite materiale [...] și prin îmbunătățirea eficienței reciclării”. Consiliul***39*** și Parlamentul***40*** au subliniat, de asemenea, necesitatea unor noi norme ale Uniunii cu privire la aceste aspecte, care să înlocuiască normele existente privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare și în ceea ce privește vehiculele scoase din uz.

poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, ***creșterea continuă a numărului de vehicule, creșterea continuă a dimensiunii și a greutății vehiculelor,*** precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă ***și*** a ***complexității*** sistemelor electronice, ***aceste aspecte*** necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare***, furnizate doar de o singură țară sau de câteva țări***. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor ***și o amprentă de mediu din ce în ce mai mare în termeni absoluți, precum și faptul că industria ar putea deveni din ce în ce mai dependentă de importurile de materii prime critice, care sunt vulnerabile la perturbări ale aprovizionării, și ar putea, prin urmare, să își piardă din competitivitate***. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie ***reparate,*** reutilizate, refabricate, recondiționate***, modernizate*** sau reciclate ***atât*** de la ***vehiculele aflate în etapa de utilizare, cât și de la cele*** scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului***,*** pentru a contribui la decarbonizarea sectorului ***și pentru a sprijini competitivitatea prin sporirea rezilienței industriei autovehiculelor***, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune

privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă”[38], care a solicitat o revizuire a normelor actuale pentru „a promova modele de afaceri mai adecvate din punctul de vedere al circularității, prin corelarea aspectelor legate de proiectare cu tratarea la sfârșitul ciclului de viață, prin analizarea normelor privind conținutul obligatoriu de materiale reciclate pentru anumite materiale [...] și prin îmbunătățirea eficienței reciclării”. ***Acest lucru este, de asemenea, în concordanță cu Regulamentul (UE) 2024/1252 de instituire a unui cadru pentru asigurarea aprovizionării sigure și durabile cu materii prime critice.*** Consiliul[39] și Parlamentul[40] au subliniat, de asemenea, necesitatea unor noi norme ale Uniunii cu privire la aceste aspecte, care să înlocuiască normele existente privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare și în ceea ce privește vehiculele scoase din uz.

---

[38] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 11 martie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 98 final].

[39] Concluziile Consiliului din 17 decembrie 2020, „Pentru o redresare circulară și verde”.

[40] Rezoluția Parlamentului European din 10 februarie 2021 referitoare la noul plan de acțiune privind economia circulară.

[38] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 11 martie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 98 final].

[39] Concluziile Consiliului din 17 decembrie 2020, „Pentru o redresare circulară și verde”.

[40] Rezoluția Parlamentului European din 10 februarie 2021 referitoare la noul plan de acțiune privind economia circulară.

Or. en

Amendamentul 221
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune. Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică în 2050. Aceasta va reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor. Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice în modelele viitoare, ambele necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de	(2) ***Uniunea Europeană depinde într-o măsură considerabilă de materialele importate. Pentru îmbunătățirea autonomiei strategice și pentru reducerea dependențelor de țări terțe, este necesar ca UE să utilizeze mai bine resursele și energia. Pentru a face față provocărilor, UE trebuie să ia măsurile necesare pentru realizarea circularității materialelor în circuite închise, prin sporirea eficienței energetice și a utilizării eficiente a resurselor și prin urmarea principiului utilizării în cascadă, a principiului proiectării fără deșeuri, a ierarhiei deșeurilor și a principiilor generale ale circularității. Aceste acțiuni vor produce, de asemenea, beneficii pentru industriile europene, o creștere a competitivității sustenabile și modele de afaceri sustenabile pentru o nouă creștere economică.*** Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune. Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică în 2050. Aceasta va reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor. Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru poate avea un impact

creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie reutilizate, refabricate, recondiționate sau reciclate de la vehiculele scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului și pentru a contribui la decarbonizarea sectorului, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă”[38], care a solicitat o revizuire a normelor actuale pentru „a promova modele de afaceri mai adecvate din punctul de vedere al circularității, prin corelarea aspectelor legate de proiectare cu tratarea la sfârșitul ciclului de viață, prin analizarea normelor privind conținutul obligatoriu de materiale reciclate pentru anumite materiale [...] și prin îmbunătățirea eficienței reciclării”. Consiliul[39] și Parlamentul[40] au subliniat, de asemenea, necesitatea unor noi norme ale Uniunii cu privire la aceste aspecte, care să înlocuiască normele existente privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare și în ceea ce privește vehiculele scoase din uz.

semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice în modelele viitoare, ambele necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie reutilizate, refabricate, recondiționate sau reciclate de la vehiculele scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului și pentru a contribui la decarbonizarea sectorului, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă”[38], care a solicitat o revizuire a normelor actuale pentru „a promova modele de afaceri mai adecvate din punctul de vedere al circularității, prin corelarea aspectelor legate de proiectare cu tratarea la sfârșitul ciclului de viață, prin analizarea normelor privind conținutul obligatoriu de materiale reciclate pentru anumite materiale [...] și prin îmbunătățirea eficienței reciclării”. Consiliul[39] și Parlamentul[40] au subliniat, de asemenea, necesitatea unor noi norme ale Uniunii cu privire la aceste aspecte, care să înlocuiască normele existente privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce

privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare și în ceea ce privește vehiculele scoase din uz.

[38] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 11 martie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 98 final].

[39] Concluziile Consiliului din 17 decembrie 2020, „Pentru o redresare circulară și verde”.

[40] Rezoluția Parlamentului European din 10 februarie 2021 referitoare la noul plan de acțiune privind economia circulară.

[38] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 11 martie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 98 final].

[39] Concluziile Consiliului din 17 decembrie 2020, „Pentru o redresare circulară și verde”.

[40] Rezoluția Parlamentului European din 10 februarie 2021 referitoare la noul plan de acțiune privind economia circulară.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune***. Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică în 2050. Aceasta va***	(2) Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune. Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru

reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor. Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice în modelele viitoare, ambele necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie reutilizate, refabricate, recondiționate sau reciclate de la vehiculele scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului și pentru a contribui la decarbonizarea sectorului, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă”[38], care a solicitat o revizuire a normelor actuale pentru „a promova modele de afaceri mai adecvate din punctul de vedere al circularității, prin corelarea aspectelor legate de proiectare cu tratarea la sfârșitul ciclului de viață, prin analizarea normelor privind conținutul

extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice în modelele viitoare, ambele necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie reutilizate, refabricate, recondiționate sau reciclate de la vehiculele scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului și pentru a contribui la decarbonizarea sectorului, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă”[38], care a solicitat o revizuire a normelor actuale pentru „a promova modele de afaceri mai adecvate din punctul de vedere al circularității, prin corelarea aspectelor legate de proiectare cu tratarea la sfârșitul ciclului de viață, prin analizarea normelor privind conținutul obligatoriu de materiale reciclate pentru anumite materiale [...] și prin îmbunătățirea eficienței reciclării”. Consiliul[39] și Parlamentul[40] au subliniat, de asemenea, necesitatea unor noi norme ale Uniunii cu privire la aceste aspecte, care să înlocuiască normele existente privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare și în ceea ce privește

obligatoriu de materiale reciclate pentru anumite materiale [...] și prin îmbunătățirea eficienței reciclării”. Consiliul[39] și Parlamentul[40] au subliniat, de asemenea, necesitatea unor noi norme ale Uniunii cu privire la aceste aspecte, care să înlocuiască normele existente privind omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare și în ceea ce privește vehiculele scoase din uz.

vehiculele scoase din uz.

---

[38] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 11 martie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 98 final].

[39] Concluziile Consiliului din 17 decembrie 2020, „Pentru o redresare circulară și verde”.

[40] Rezoluția Parlamentului European din 10 februarie 2021 referitoare la noul plan de acțiune privind economia circulară.

[38] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 11 martie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 98 final].

[39] Concluziile Consiliului din 17 decembrie 2020, „Pentru o redresare circulară și verde”.

[40] Rezoluția Parlamentului European din 10 februarie 2021 referitoare la noul plan de acțiune privind economia circulară.

Or. fr

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

Propunere de regulament
Considerentul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(3) Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului[41] stabilește cerințe armonizate privind tratarea vehiculelor scoase din uz și obiective privind reutilizarea, reciclarea, reutilizarea și recuperarea vehiculelor. Ea instituie obligații privind colectarea vehiculelor scoase din uz, precum și	(3) Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului[41] stabilește cerințe armonizate privind tratarea vehiculelor scoase din uz și obiective privind reutilizarea, reciclarea, reutilizarea și recuperarea vehiculelor. Ea instituie obligații privind colectarea vehiculelor scoase din uz, precum și

obligații pentru operatorii economici, în special restricționarea utilizării metalelor grele în vehicule. De asemenea, directiva creează norme de bază privind răspunderea extinsă a producătorilor, impunând producătorilor de vehicule să acopere o parte din costurile de colectare a vehiculelor scoase din uz.	obligații pentru operatorii economici, în special restricționarea utilizării metalelor grele în vehicule. De asemenea, directiva creează norme de bază privind răspunderea extinsă a producătorilor, impunând producătorilor de vehicule să acopere o parte din costurile de colectare a vehiculelor scoase din uz. ***În conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, consacrat la articolul 191 alineatul (2) din TFUE, producătorii ar trebui să își asume responsabilitatea financiară și operațională pentru gestionarea adecvată a vehiculelor pe care le introduc pe piață, evitând transferarea către consumatori, autoritățile publice sau serviciile din domeniul deșeurilor a costurilor legate de gestionarea vehiculelor scoase din uz. Consolidarea răspunderii extinse a producătorilor este esențială pentru încurajarea circularității, stimularea proiectării sustenabile și prevenirea externalităților de mediu.***
[41] Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz (JO L 269, 21.10.2000, p. 34).	[41] Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz (JO L 269, 21.10.2000, p. 34).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(4) Evaluarea de către Comisie a Directivei 2000/53/CE[42] a evidențiat faptul că aceasta a fost eficace în ceea ce privește atingerea multora dintre obiectivele sale inițiale, în special eliminarea cadmiului, a	(4) Evaluarea de către Comisie a Directivei 2000/53/CE[42] a evidențiat faptul că aceasta a fost eficace în ceea ce privește atingerea multora dintre obiectivele sale inițiale, în special eliminarea cadmiului, a

plumbului, a mercurului și a cromului hexavalent din vehicule, creșterea numărului de puncte de colectare pentru vehiculele scoase din uz și atingerea obiectivelor de recuperare și reciclare. Cu toate acestea, în urma evaluării s-a constatat că directiva nu a abordat suficient de mult aspecte importante legate de colectarea vehiculelor scoase din uz și nu a mai fost adaptată pentru a asigura o calitate ridicată a tratării acestor vehicule.	plumbului, a mercurului și a cromului hexavalent din vehicule, creșterea numărului de puncte de colectare pentru vehiculele scoase din uz și atingerea obiectivelor de recuperare și reciclare. Cu toate acestea, în urma evaluării s-a constatat că directiva nu a abordat suficient de mult aspecte importante legate de colectarea vehiculelor scoase din uz și nu a mai fost adaptată pentru a asigura o calitate ridicată a tratării acestor vehicule. ***În special, evaluarea a identificat problema „vehiculelor dispărute” – care reprezintă, în fiecare an, aproximativ 35 % din totalul vehiculelor radiate – ca fiind cea mai mare problemă în punerea în aplicare a directivei.***
[42] Evaluarea Directivei 2000/53/CE din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz, SWD(2021) 61 final.	[42] Evaluarea Directivei 2000/53/CE din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz, SWD(2021) 61 final.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(5) Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului[43] reglementează omologarea vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, astfel încât aceste vehicule să poată îndeplini obiectivele stabilite în Directiva 2000/53/CE în etapa de sfârșit al ciclului de viață. Directiva respectivă nu a fost eficace în ceea ce privește îmbunătățirea substanțială a posibilităților de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor noi și nu este adaptată caracteristicilor vehiculelor noi,	(5) Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului[43] reglementează omologarea vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, astfel încât aceste vehicule să poată îndeplini obiectivele stabilite în Directiva 2000/53/CE în etapa de sfârșit al ciclului de viață. Directiva respectivă nu a fost eficace în ceea ce privește îmbunătățirea substanțială a posibilităților de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor noi și nu este adaptată caracteristicilor vehiculelor noi,

care s-au schimbat considerabil de la intrarea în vigoare a directivei respective.	care s-au schimbat considerabil de la intrarea în vigoare a directivei respective***, în special în ceea ce privește vehiculele electrice ale căror baterii au un grad scăzut de reciclare***.
[43] Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului (JO L 310, 25.11.2005, p. 10).	[43] Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului (JO L 310, 25.11.2005, p. 10).

Or. fr

Amendamentul 226
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței unice***, asigurând în același timp*** un nivel ridicat de protecție a mediului, este esențial să se armonizeze condițiile pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora, precum și condițiile care reglementează gestionarea deșeurilor în sectorul autovehiculelor. Există legături intrinseci între etapa de producție ***și*** tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, deoarece ***tratarea*** rațională din punct de vedere ecologic ***a vehiculelor scoase din uz*** depinde în mare măsură de modul în care sunt proiectate și construite vehiculele de la bun început. Prin urmare, cea mai eficientă modalitate de a facilita tranziția sectorului autovehiculelor către o economie circulară este de a stabili un cadru de reglementare uniform la nivelul Uniunii, care să acopere	(7) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței unice ***și a asigura*** un nivel ridicat de protecție a mediului, este esențial să se armonizeze condițiile pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește ***proiectarea lor pentru potențialul de reparare și pentru*** posibilitățile de reutilizare, ***refabricare, recondiționare, modernizare,*** reciclare și recuperare a acestora, precum și condițiile care reglementează gestionarea deșeurilor în sectorul autovehiculelor***, stabilindu-se totodată noi condiții***. Există legături intrinseci între etapa de producție***, etapa de utilizare și*** tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, deoarece ***fezabilitatea reparării, a reutilizării, a refabricării, a recondiționării, a modernizării și a tratării vehiculelor scoase din uz într-o manieră*** rațională din punct de vedere ecologic depinde în mare măsură de modul

într-un mod integrat și coerent proiectarea, fabricarea, introducerea pe piață în Uniune și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Acest lucru este, de asemenea, esențial pentru dezvoltarea pieței Uniunii pentru materiile prime secundare care sunt incluse în vehiculele noi introduse pe piață, precum și pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Pentru a atinge aceste obiective și ***pentru a răspunde necesității*** de a avea norme uniforme pentru piața unică, determinate de preocupări legate de mediu, ***și*** în conformitate cu legislația generală a Uniunii privind omologarea de tip a autovehiculelor, Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE ar trebui înlocuite cu un regulament, în temeiul ***articolului*** 114 din TFUE.

în care sunt proiectate și construite vehiculele de la bun început. Prin urmare, cea mai eficientă modalitate de a facilita tranziția sectorului autovehiculelor către o economie circulară este de a stabili un cadru de reglementare uniform la nivelul Uniunii, care să acopere într-un mod integrat și coerent proiectarea, fabricarea, introducerea pe piață în Uniune și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Acest lucru este, de asemenea, esențial pentru dezvoltarea pieței Uniunii pentru materiile prime secundare care sunt incluse în vehiculele noi introduse pe piață, precum și pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Pentru a atinge aceste obiective și ***având în vedere necesitatea*** de a avea norme uniforme pentru piața unică, determinate de preocupări legate de mediu, în conformitate cu legislația generală a Uniunii privind omologarea de tip a autovehiculelor ***și într-un mod coerent cu acte legislative complementare și similare precum Regulamentul (UE) 2023/1542 privind bateriile și deșeurile de baterii și Regulamentul 2024/1781 privind cerințele în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile***, Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE ar trebui înlocuite cu un regulament, în temeiul ***articolelor*** 114 ***și 192*** din TFUE.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței unice, asigurând în același timp un nivel ridicat de protecție a mediului, este esențial să se armonizeze condițiile pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora, precum și condițiile care reglementează gestionarea deșeurilor în sectorul autovehiculelor. Există legături intrinseci între etapa de producție și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, deoarece tratarea rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz depinde în mare măsură de modul în care sunt proiectate și construite vehiculele de la bun început. Prin urmare, cea mai eficientă modalitate de a facilita tranziția sectorului autovehiculelor către o economie circulară este de a stabili un cadru de reglementare uniform la nivelul Uniunii, care să acopere într-un mod integrat și coerent proiectarea, fabricarea, introducerea pe piață în Uniune și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Acest lucru este, de asemenea, esențial pentru dezvoltarea pieței Uniunii pentru materiile prime secundare care sunt incluse în vehiculele noi introduse pe piață, precum și pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Pentru a atinge aceste obiective și pentru a răspunde necesității de a avea norme uniforme pentru piața unică, determinate de preocupări legate de mediu, și în conformitate cu legislația generală a Uniunii privind omologarea de tip a autovehiculelor, Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE ar trebui înlocuite cu un regulament, în temeiul articolului 114 din TFUE.	(7) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței unice, asigurând în același timp un nivel ridicat de protecție a mediului, este esențial să se armonizeze condițiile pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora, precum și condițiile care reglementează gestionarea deșeurilor în sectorul autovehiculelor ***și exportul de vehicule rulate***. Există legături intrinseci între etapa de producție și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, deoarece tratarea rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz depinde în mare măsură de modul în care sunt proiectate și construite vehiculele de la bun început. Prin urmare, cea mai eficientă modalitate de a facilita tranziția sectorului autovehiculelor către o economie circulară este de a stabili un cadru de reglementare uniform la nivelul Uniunii, care să acopere într-un mod integrat și coerent proiectarea, fabricarea, introducerea pe piață în Uniune și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Acest lucru este, de asemenea, esențial pentru dezvoltarea pieței Uniunii pentru materiile prime secundare care sunt incluse în vehiculele noi introduse pe piață, precum și pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Pentru a atinge aceste obiective și pentru a răspunde necesității de a avea norme uniforme pentru piața unică, determinate de preocupări legate de mediu, și în conformitate cu legislația generală a Uniunii privind omologarea de tip a autovehiculelor, Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE ar trebui înlocuite cu un regulament, în temeiul articolului 114

din TFUE.

Or. en

Amendamentul 228
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(7) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței unice, asigurând în același timp un nivel ridicat de protecție a mediului, este esențial să se armonizeze condițiile pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora, precum și condițiile care reglementează gestionarea deșeurilor în sectorul autovehiculelor. Există legături intrinseci între etapa de producție și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, deoarece tratarea rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz depinde în mare măsură de modul în care sunt proiectate și construite vehiculele de la bun început. Prin urmare, cea mai eficientă modalitate de a facilita tranziția sectorului autovehiculelor către o economie circulară este de a stabili un cadru de reglementare uniform la nivelul Uniunii, care să acopere într-un mod integrat și coerent proiectarea, fabricarea, introducerea pe piață în Uniune și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Acest lucru este, de asemenea, esențial pentru dezvoltarea pieței Uniunii pentru materiile prime secundare care sunt incluse în vehiculele noi introduse pe piață, precum și pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață.	(7) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței unice, asigurând în același timp un nivel ridicat de protecție a mediului, este esențial să se armonizeze condițiile pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora, precum și condițiile care reglementează gestionarea deșeurilor în sectorul autovehiculelor. Există legături intrinseci între etapa de producție și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, deoarece tratarea rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz depinde în mare măsură de modul în care sunt proiectate și construite vehiculele de la bun început. Prin urmare, cea mai eficientă modalitate de a facilita tranziția sectorului autovehiculelor către o economie circulară este de a stabili un cadru de reglementare uniform la nivelul Uniunii, care să acopere într-un mod integrat și coerent proiectarea***, urmând principiul proiectării fără deșeuri***, fabricarea, introducerea pe piață în Uniune și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Acest lucru este, de asemenea, esențial pentru dezvoltarea pieței Uniunii pentru materiile prime secundare care sunt incluse în vehiculele noi introduse pe piață, precum și pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea

Pentru a atinge aceste obiective și pentru a răspunde necesității de a avea norme uniforme pentru piața unică, determinate de preocupări legate de mediu, și în conformitate cu legislația generală a Uniunii privind omologarea de tip a autovehiculelor, Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE ar trebui înlocuite cu un regulament, în temeiul articolului 114 din TFUE.

vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Pentru a atinge aceste obiective și pentru a răspunde necesității de a avea norme uniforme pentru piața unică, determinate de preocupări legate de mediu, și în conformitate cu legislația generală a Uniunii privind omologarea de tip a autovehiculelor, Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE ar trebui înlocuite cu un regulament, în temeiul articolului 114 din TFUE.

Or. en

Amendamentul 229
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în etapele de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru circular pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune, inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, ci și***, parțial,*** anumitor vehicule din categoria L (L_3e-L_7e), vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). ***Există o lipsă de informații cuprinzătoare cu privire la tratarea acestor vehicule la sfârșitul ciclului de viață în Uniune, ceea ce împiedică aplicarea în cazul lor a***	(8) Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în etapele de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru circular pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune, inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, ci și anumitor vehicule din categoria L (L_3e-L_7e), vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O).

aceluiași regim ca și cel aplicabil în cazul vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Cu toate acestea, cerințele privind colectarea vehiculelor scoase din uz, predarea obligatorie a acestora la instalații de tratare autorizate în vederea tratării, precum și depoluarea lor ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L (L_3e-L_7e) și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3, N și O). Pentru a facilita tratarea acestor vehicule scoase din uz, producătorii acestora ar trebui să aibă obligația de a furniza informații privind îndepărtarea și înlocuirea pieselor, a componentelor și a materialelor din aceste vehicule. De asemenea, dispozițiile care reglementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să se aplice acestor categorii de vehicule, acoperind costurile de colectare și de depoluare a acestora la sfârșitul ciclului de viață.

Or. en

Amendamentul 230
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în etapele de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru circular pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune,	(8) Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în etapele de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru circular pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune,

inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, ci și, parțial, ***anumitor vehicule*** din categoria L (L_3e-L_7e), vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). ***Există o lipsă de informații cuprinzătoare cu privire la tratarea acestor vehicule la sfârșitul ciclului de viață în Uniune, ceea ce împiedică aplicarea în cazul lor a aceluiași regim ca și cel aplicabil în cazul vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Cu toate acestea,*** cerințele privind colectarea vehiculelor scoase din uz, predarea obligatorie a acestora la instalații de tratare autorizate în vederea tratării, precum și depoluarea lor ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L (L_3e-L_7e) și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3***, N*** și O). Pentru a facilita tratarea acestor vehicule scoase din uz, producătorii acestora ar trebui să aibă obligația de a furniza informații privind îndepărtarea și înlocuirea pieselor, a componentelor și a materialelor din aceste vehicule. De asemenea, dispozițiile care reglementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să se aplice acestor categorii de vehicule, acoperind costurile de colectare și de depoluare a acestora la sfârșitul ciclului de viață.

inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, ci și, parțial, ***vehiculelor*** din categoria L (L_3e-L_7e), vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Cerințele privind colectarea vehiculelor scoase din uz, predarea obligatorie a acestora la instalații de tratare autorizate în vederea tratării, precum și depoluarea lor***, potențialul lor de reparare și posibilitățile de îndepărtare nedistructivă a componentelor lor, a încărcătoarelor pentru vehicule electrice de la bordul lor și a motoarelor pentru tracțiune electrică*** ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L (L_3e-L_7e) și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Pentru a facilita tratarea acestor vehicule scoase din uz, producătorii acestora ar trebui să aibă obligația de a furniza informații privind îndepărtarea și înlocuirea pieselor, a componentelor și a materialelor din aceste vehicule. De asemenea, dispozițiile care reglementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să se aplice acestor categorii de vehicule, acoperind costurile de colectare și de depoluare a acestora la sfârșitul ciclului de viață.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Directivele 2000/53/CE și	(8) Directivele 2000/53/CE și

2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în etapele de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru circular pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune, inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, ci și, parțial, ***anumitor vehicule*** din categoria L ***(L_3e-L_7e)***, vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Există o lipsă de informații cuprinzătoare cu privire la tratarea acestor vehicule la sfârșitul ciclului de viață în Uniune, ceea ce împiedică aplicarea în cazul lor a aceluiași regim ca și cel aplicabil în cazul vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Cu toate acestea, cerințele privind colectarea vehiculelor scoase din uz, predarea obligatorie a acestora la instalații de tratare autorizate în vederea tratării, precum și depoluarea lor ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L ***(L_3e-L_7e)*** și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3***, N*** și O). Pentru a facilita tratarea acestor vehicule scoase din uz, producătorii acestora ar trebui să aibă obligația de a furniza informații privind îndepărtarea și înlocuirea pieselor, a componentelor și a materialelor din aceste vehicule. De asemenea, dispozițiile care reglementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să se aplice acestor categorii de vehicule, acoperind costurile de colectare și de depoluare a acestora la sfârșitul ciclului de viață.

2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în etapele de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru circular pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune, inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, ci și, parțial, ***vehiculelor*** din categoria L, vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Există o lipsă de informații cuprinzătoare cu privire la tratarea acestor vehicule la sfârșitul ciclului de viață în Uniune, ceea ce împiedică aplicarea în cazul lor a aceluiași regim ca și cel aplicabil în cazul vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Cu toate acestea, cerințele privind colectarea vehiculelor scoase din uz, predarea obligatorie a acestora la instalații de tratare autorizate în vederea tratării, precum și depoluarea lor ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Pentru a facilita tratarea acestor vehicule scoase din uz, producătorii acestora ar trebui să aibă obligația de a furniza informații privind îndepărtarea și înlocuirea pieselor, a componentelor și a materialelor din aceste vehicule. De asemenea, dispozițiile care reglementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să se aplice acestor categorii de vehicule, acoperind costurile de colectare și de depoluare a acestora la sfârșitul ciclului de viață.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(8) Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în etapele de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru circular pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune, inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, ci și, parțial, anumitor vehicule din categoria L (L_3e-L_7e), vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Există o lipsă de informații cuprinzătoare cu privire la tratarea acestor vehicule la sfârșitul ciclului de viață în Uniune, ceea ce împiedică aplicarea în cazul lor a aceluiași regim ca și cel aplicabil în cazul vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Cu toate acestea, cerințele privind colectarea vehiculelor scoase din uz, predarea obligatorie a acestora la instalații de tratare autorizate în vederea tratării, precum și depoluarea lor ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L (L_3e-L_7e) și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3***, N*** și O). Pentru a facilita tratarea acestor vehicule scoase din uz, producătorii acestora ar trebui să aibă	(8) Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în etapele de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru circular pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune, inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, ci și, parțial, anumitor vehicule din categoria L (L_3e-L_7e), vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Există o lipsă de informații cuprinzătoare cu privire la tratarea acestor vehicule la sfârșitul ciclului de viață în Uniune, ceea ce împiedică aplicarea în cazul lor a aceluiași regim ca și cel aplicabil în cazul vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Cu toate acestea, cerințele privind colectarea vehiculelor scoase din uz, predarea obligatorie a acestora la instalații de tratare autorizate în vederea tratării, precum și depoluarea lor ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L (L_3e-L_7e) și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Pentru a facilita tratarea acestor vehicule scoase din uz, producătorii acestora ar trebui să aibă

obligația de a furniza informații privind îndepărtarea ***și*** înlocuirea pieselor, a componentelor și a materialelor din aceste vehicule. De asemenea, dispozițiile care reglementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să se aplice acestor categorii de vehicule, acoperind costurile de colectare și de depoluare a acestora la sfârșitul ciclului de viață.	obligația de a furniza informații privind îndepărtarea***,*** înlocuirea ***și codificarea digitală a*** pieselor, a componentelor și a materialelor din aceste vehicule. De asemenea, dispozițiile care reglementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să se aplice acestor categorii de vehicule, acoperind costurile de colectare și de depoluare a acestora la sfârșitul ciclului de viață.

Or. fr

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

Propunere de regulament
Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(8a) Pentru asigurarea coerenței în materie de reglementare și pentru evitarea fragmentării pe piața unică, este necesar ca domeniul de aplicare al prezentului regulament să fie extins la vehiculele care se încadrează în categoriile L_1 și L_2, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013. În cazul în care aceste categorii de vehicule nu fac obiectul înmatriculării administrative în temeiul Directivei 1999/37/CE într-un anumit stat membru și pentru a garanta conformitatea cu prezentul regulament, înmatricularea ar trebui să presupună înregistrarea vehiculelor într-un sistem echivalent care să permită identificarea acestora, inclusiv la punctul de introducere pe piață, în timpul utilizării și la sfârșitul ciclului de viață.

Or. en

Amendamentul 234
Beatrice Timgren

Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) Problemele legate de exportul de vehicule rulate se referă nu numai la vehiculele de pasageri (M_1) și vehiculele utilitare ușoare (N_1), ci și, după cum arată studiile[45], la vehiculele mai mari. Prin urmare, aceste dispoziții ar trebui să se aplice și vehiculelor grele și remorcilor acestora ***(M_2, M_3, N_2, N_3 și O)***.	(9) Problemele legate de exportul de vehicule rulate se referă nu numai la vehiculele de pasageri (M_1) și vehiculele utilitare ușoare (N_1), ci și, după cum arată studiile[45], la vehiculele mai mari. Prin urmare, aceste dispoziții ar trebui să se aplice și vehiculelor grele și remorcilor acestora. ***Cu toate acestea, restricțiile asupra exporturilor de vehicule nu ar trebui să perturbe comerțul legitim în interiorul și în afara UE. Vehiculele rulate joacă un rol important pe piețele mondiale, iar limitările arbitrare ale transferului lor ar putea crea denaturări ale pieței, ar putea dăuna operatorilor economici și ar putea reduce accesibilitatea ca preț a vehiculelor second-hand în UE și în afara acesteia. Garantarea unor norme de export clare, echitabile și proporționale va sprijini activitatea economică, menținând în același timp standardele de mediu și de siguranță.***
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

Amendamentul 235
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini o funcție specifică și necesită adaptări speciale ale caroseriei care nu sunt în întregime sub controlul constructorului. În consecință, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Pentru aceste vehicule ar trebui să se aplice numai dispozițiile privind colectarea, depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor. Costurile aferente desfășurării acestor activități ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială, astfel cum se prevede în Directiva 2000/53/CE. Producătorul din a doua etapă al vehiculelor care au fost omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape nu este în măsură să calculeze gradele de reutilizare, reciclare și recuperare pentru vehiculele completate. Prin urmare, ar trebui să se ceară ca doar vehiculul de bază să respecte dispozițiile prezentului regulament.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 236
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini o funcție specifică și necesită adaptări speciale ale caroseriei care nu sunt în întregime sub	***eliminat***

controlul constructorului. În consecință, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Pentru aceste vehicule ar trebui să se aplice numai dispozițiile privind colectarea, depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor. Costurile aferente desfășurării acestor activități ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială, astfel cum se prevede în Directiva 2000/53/CE. Producătorul din a doua etapă al vehiculelor care au fost omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape nu este în măsură să calculeze gradele de reutilizare, reciclare și recuperare pentru vehiculele completate. Prin urmare, ar trebui să se ceară ca doar vehiculul de bază să respecte dispozițiile prezentului regulament.

Or. en

Amendamentul 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini ***o funcție specifică*** și necesită adaptări ***speciale*** ale caroseriei care ***nu*** sunt ***în întregime sub controlul*** constructorului. ***În consecință, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Pentru*** aceste vehicule ***ar trebui să se aplice numai dispozițiile privind colectarea, depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor.***	(10) Vehiculele cu destinație specială***, printre care se numără ambulanțele, camioanele de pompieri, vehiculele militare și alte unități specializate,*** se proiectează pentru a îndeplini ***funcții specifice*** și necesită adaptări ***specializate*** ale caroseriei***,*** care sunt ***adesea în afara controlului*** constructorului. Aceste vehicule***, care reprezintă o fracțiune infimă din parcul total de vehicule, fac obiectul unor cerințe operaționale și de***

Costurile aferente desfășurării acestor activități ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială, astfel cum se prevede în Directiva 2000/53/CE. Producătorul din a doua etapă al vehiculelor care au fost omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape nu este în măsură să calculeze gradele de reutilizare, reciclare și recuperare pentru vehiculele completate. Prin urmare, ar trebui să se ceară ca doar vehiculul de bază să respecte dispozițiile prezentului regulament.

***proiectare unice, care limitează aplicabilitatea criteriilor de circularitate standard. Având în vedere funcțiile specializate și volumele mici de producție ale vehiculelor cu destinație specială, includerea acestora în Regulamentul privind vehiculele scoase din uz ar produce beneficii neglijabile pentru mediu, însă ar impune provocări disproporționale legate de conformitate. Pentru a răspunde acestor preocupări, se recomandă excluderea explicită a vehiculelor cu destinație specială din domeniul de aplicare al prezentului regulament*.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini o funcție specifică și necesită adaptări speciale ale caroseriei care nu sunt în întregime sub controlul constructorului. În consecință, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Pentru aceste vehicule ar trebui să se aplice numai dispozițiile privind colectarea, depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor. Costurile aferente desfășurării acestor activități ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială,	(10) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini o funcție specifică și necesită adaptări speciale ale caroseriei care nu sunt în întregime sub controlul constructorului. În consecință, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Pentru aceste vehicule ar trebui să se aplice numai dispozițiile privind colectarea, depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor. Costurile aferente desfășurării acestor activități ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială,

astfel cum se prevede în Directiva 2000/53/CE. Producătorul din a doua etapă al vehiculelor care au fost omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape ***nu este în măsură să calculeze gradele de reutilizare, reciclare și recuperare pentru*** vehiculele ***completate.*** Prin urmare, ar trebui ***să se ceară ca doar vehiculul de bază să respecte dispozițiile prezentului*** regulament.	astfel cum se prevede în Directiva 2000/53/CE. Producătorul din a doua etapă al vehiculelor care au fost omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape ***ar trebui, de asemenea, să fie răspunzător pentru*** vehiculele ***pe care le introduce pe piață și,*** prin urmare, ar trebui ***să fie vizat de cerințele legate de răspunderea extinsă a producătorilor. Cu toate acestea, vehiculele cu destinație specială, inclusiv cele care au fost omologate de tip în cadrul unor procese de omologare de tip în mai multe etape, ar trebui să fie în continuare exceptate, astfel cum se arată în prezentul*** regulament.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini o funcție specifică și necesită adaptări speciale ale caroseriei care nu sunt în întregime sub controlul constructorului. În consecință, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Pentru aceste vehicule ar trebui să se aplice numai dispozițiile privind colectarea, depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor. Costurile aferente desfășurării acestor activități ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială, astfel cum se prevede în Directiva 2000/53/CE. ***Producătorul*** din a doua etapă ***al vehiculelor care au fost***	(10) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini o funcție specifică și necesită adaptări speciale ale caroseriei care nu sunt în întregime sub controlul constructorului. În consecință, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Pentru aceste vehicule ar trebui să se aplice numai dispozițiile privind colectarea, depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor. Costurile aferente desfășurării acestor activități ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială, astfel cum se prevede în Directiva 2000/53/CE. ***În cazul vehiculelor omologate în cadrul unui proces de***

omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape nu este în măsură să calculeze gradele de reutilizare, reciclare și recuperare pentru vehiculele completate. Prin urmare, ar trebui să se ceară ca doar vehiculul de bază ***să respecte dispozițiile prezentului regulament***.

omologare în mai multe etape, piesele adăugate de un producător din a doua etapă***, cum ar fi caroseria, vor fi colectate și tratate împreună cu*** vehiculul de bază. ***În consecință, caroseria vehiculelor fabricate în mai multe etape intră în domeniul de aplicare al răspunderii extinse a producătorilor.***

Or. en

Amendamentul 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a) Autorulotele și rulotele, astfel cum sunt definite în partea A punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858, sunt diferite de vehiculele sau remorcile convenționale, deoarece funcția lor primară este de a servi drept locuință, mai degrabă decât mijloc de transport. Multe rulote rămân permanent într-un loc, servind drept case de vacanță utilizate pentru cazarea sezonieră, și rămân funcționale decenii întregi. Aceste unități nu ar trebui clasificate ca vehicule scoase din uz (VSU), deoarece continuă să servească drept locuințe, adesea neînregistrate, ceea ce conduce la clasificarea eronată ca „vehicule pierdute”. Aceste rulote sunt construite cu componente care nu sunt destinate autovehiculelor, cum ar fi lemnul, mobilierul, sistemele de alimentare cu apă și sistemele electrice casnice, care nu sunt vizate de unitățile de reciclare a vehiculelor. Având în vedere destinația lor specială, compoziția distinctă a materialelor și utilizarea lor continuă, autorulotele și rulotele ar trebui excluse din reglementările cu privire la VSU.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 10 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10b) Cerințele de circularitate pentru pneuri, ca grupă de produse prioritară, ar trebui introduse prin Regulamentul privind proiectarea ecologică a produselor sustenabile (ESPR), astfel cum se menționează la articolul 18 alineatul (5) litera (e) din acesta. Prin urmare, ar trebui să se considere că pneurile nu intră sub incidența capitolului II din prezentul regulament.

Or. en

Amendamentul 242
Beatrice Timgren

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Una dintre cele mai mari provocări practice legate de aplicarea Directivei 2000/53/CE se referă la stabilirea faptului dacă un vehicul a devenit sau nu un vehicul scos din uz, în special în cazul transporturilor transfrontaliere de vehicule. În pofida emiterii de orientări[46] cu privire la acest aspect, evaluarea rămâne problematică. ***Prin urmare, este necesar să se prevadă criterii precise și obligatorii din punct de vedere juridic care să permită să se determine că un*** vehicul ***este*** scos din uz. ***Aceste criterii*** ar trebui ***să fie utilizate de către toți operatorii economici***	(11) Una dintre cele mai mari provocări practice legate de aplicarea Directivei 2000/53/CE se referă la stabilirea faptului dacă un vehicul a devenit sau nu un vehicul scos din uz, în special în cazul transporturilor transfrontaliere de vehicule. În pofida emiterii de orientări[46] cu privire la acest aspect, evaluarea rămâne problematică. ***Pentru a se garanta menținerea drepturilor fundamentale de proprietate pentru proprietarii de vehicule, un vehicul ar trebui clasificat ca*** vehicul scos din uz ***numai dacă este abandonat sau deteriorat în mod***

și proprietarii ***de vehicule care au de a face cu vehicule scoase din uz***.	***ireparabil sau dacă prezintă un risc clar și demonstrabil pentru siguranța publică sau mediu***. ***Prezentul regulament*** ar trebui ***să garanteze faptul că deciziile cu privire la clasificarea VSU urmează un proces transparent, prevenind hotărârile administrative arbitrare sau automate care ar putea priva pe nedrept*** proprietarii ***de proprietatea lor***.
[46] Orientările corespondenților nr. 9 privind transferurile de vehicule scoase din uz, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Orientările corespondenților nr. 9 privind transferurile de vehicule scoase din uz, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Amendamentul 243
Christine Singer

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Una dintre cele mai mari provocări practice legate de aplicarea Directivei 2000/53/CE se referă la stabilirea faptului dacă un vehicul a devenit sau nu un vehicul scos din uz, în special în cazul transporturilor transfrontaliere de vehicule. În pofida emiterii de orientări[46] cu privire la acest aspect, evaluarea rămâne problematică. Prin urmare, este necesar să se prevadă criterii precise și obligatorii din punct de vedere juridic care să permită să se determine că un vehicul este scos din uz. Aceste criterii ar trebui să fie utilizate de către toți operatorii economici și proprietarii de vehicule care au de a face cu vehicule scoase din uz.	(11) Una dintre cele mai mari provocări practice legate de aplicarea Directivei 2000/53/CE se referă la stabilirea faptului dacă un vehicul a devenit sau nu un vehicul scos din uz, în special în cazul transporturilor transfrontaliere de vehicule. În pofida emiterii de orientări[46] cu privire la acest aspect, evaluarea rămâne problematică. Prin urmare, este necesar să se prevadă criterii precise și obligatorii din punct de vedere juridic care să permită să se determine că un vehicul este scos din uz. Aceste criterii ar trebui să fie utilizate de către toți operatorii economici și proprietarii de vehicule care au de a face cu vehicule scoase din uz. ***Aceste criterii nu ar trebui să fie stabilite de Comisie, ci de un grup de experți independenți.***

[46] Orientările corespondenților nr. 9 privind transferurile de vehicule scoase din uz, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

[46] Orientările corespondenților nr. 9 privind transferurile de vehicule scoase din uz, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Justificare

Stabilirea unor criterii precise nu poate fi sarcina Comisiei Europene. Această sarcină trebuie să revină unor experți independenți, care să posede cunoștințele tehnice și expertiza necesară.

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

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Una dintre cele mai mari provocări practice legate de aplicarea Directivei 2000/53/CE se referă la stabilirea faptului dacă un vehicul a devenit sau nu un vehicul scos din uz, în special în cazul transporturilor transfrontaliere de vehicule. În pofida emiterii de orientări[46] cu privire la acest aspect, evaluarea rămâne problematică. Prin urmare, este necesar să se prevadă criterii precise și obligatorii din punct de vedere juridic care să permită să se determine că un vehicul este scos din uz. Aceste criterii ar trebui să fie utilizate de către toți operatorii economici și proprietarii de vehicule care au de a face cu vehicule scoase din uz.	(11) Una dintre cele mai mari provocări practice legate de aplicarea Directivei 2000/53/CE se referă la stabilirea faptului dacă un vehicul a devenit sau nu un vehicul scos din uz, în special în cazul transporturilor transfrontaliere ***și al exportului*** de vehicule. În pofida emiterii de orientări[46] cu privire la acest aspect, evaluarea rămâne problematică. Prin urmare, este necesar să se prevadă criterii precise și obligatorii din punct de vedere juridic ***bazate pe argumente tehnologice și tehnice,*** care să permită să se determine că un vehicul este scos din uz. Aceste criterii ar trebui să fie utilizate de către ***toate autoritățile competente și*** toți operatorii economici și proprietarii de vehicule care au de a face cu vehicule scoase din uz.

[46] Orientările corespondenților nr. 9 privind transferurile de vehicule scoase din uz, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.

[46] Orientările corespondenților nr. 9 privind transferurile de vehicule scoase din uz, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.

pdf

pdf

Or. en

Amendamentul 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Propunere de regulament
Considerentul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(12a) Vehiculele scoase din uz (VSU) nu sunt simple deșeuri, ci resurse valoroase cu potențial economic. Atunci când este posibilă, reutilizarea acestor vehicule corespunde intereselor economice ale întreprinderilor. În plus, exporturile ilegale presupun atât riscuri pentru mediu, cât și pierderi economice pentru UE.

Or. en

Amendamentul 246
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a ***etapei*** de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca aceste piese, componente și materiale să nu poată fi valorificate în mod corespunzător atunci	(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a ***etapelor de utilizare și*** de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca aceste piese, componente și materiale să nu poată fi valorificate în mod corespunzător

când un vehicul ajunge la sfârșitul ciclului său de viață. Prin urmare, producătorii de vehicule și furnizorii acestora ar trebui să integreze strategii de proiectare care să îmbunătățească posibilitățile de reutilizare și reciclare într-un stadiu incipient al dezvoltării de noi vehicule. În consecință, noile tipuri de vehicule ar trebui să fie construite în continuare astfel încât să fie reutilizabile sau reciclabile în proporție de minimum 85 % din masă și reutilizabile sau recuperabile în proporție de minimum 95 % din masă, astfel cum s-a prevăzut deja în Directiva 2005/64/CE. Pentru a se asigura că gradele de reutilizare, reciclare și recuperare se calculează în mod uniform și că acest calcul poate fi ***monitorizat***, ar trebui să se stabilească o nouă metodologie de calculare și de verificare a gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul. Această metodologie ar trebui să reflecte mai bine potențialul real al unui vehicul nou de a fi reciclat, reutilizat și recuperat la sfârșitul ciclului de viață, ținând seama, în același timp, de progresele tehnologice în curs. Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în scopul instituirii acestei metodologii. Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE.

atunci când un vehicul ajunge la sfârșitul ciclului său de viață. Prin urmare, producătorii de vehicule și furnizorii acestora ar trebui să integreze strategii de proiectare care să îmbunătățească ***modularitatea, potențialul de reparare și*** posibilitățile de reutilizare și reciclare într-un stadiu incipient al dezvoltării de noi vehicule. În consecință, noile tipuri de vehicule ar trebui să fie construite în continuare astfel încât să fie reutilizabile sau reciclabile în proporție de minimum 85 % din masă și reutilizabile sau recuperabile în proporție de minimum 95 % din masă, astfel cum s-a prevăzut deja în Directiva 2005/64/CE. ***Pentru a se garanta alinierea la ierarhia deșeurilor, în viitor ar trebui ca obiectivul de reutilizare să fie separat de obiectivele de reciclare și de recuperare. În plus, pentru a se reduce și mai mult efectele vehiculelor asupra mediului, ar trebui stabilit un nou obiectiv de durabilitate, care să asigure că producătorii își proiectează vehiculele pentru o durată mai lungă de viață.*** Pentru ***stabilirea obiectivelor de reutilizare și de durabilitate și pentru*** a se asigura că gradele de ***durabilitate,*** reutilizare, reciclare și recuperare se calculează în mod uniform și că acest calcul poate fi ***verificat***, ar trebui să se stabilească o nouă metodologie de calculare și de verificare a gradelor de ***durabilitate,*** reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul. Această metodologie ar trebui să reflecte mai bine potențialul real al unui vehicul nou ***de a avea o durată mai lungă de viață și*** de a fi reciclat, reutilizat și recuperat la sfârșitul ciclului de viață, ținând seama, în același timp, de progresele tehnologice în curs. ***Această metodologie ar trebui să conducă la o verificare adecvată a conformității vehiculelor fabricate atât în Uniune, cât și în afara acesteia.*** Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în scopul instituirii acestei

metodologii. Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a etapei de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca aceste piese, componente și materiale să nu poată fi valorificate în mod corespunzător atunci când un vehicul ajunge la sfârșitul ciclului său de viață. Prin urmare, producătorii de vehicule și furnizorii acestora ar trebui să integreze strategii de proiectare care să îmbunătățească posibilitățile de reutilizare și reciclare într-un stadiu incipient al dezvoltării de noi vehicule. În consecință, noile tipuri de vehicule ar trebui să fie construite în continuare astfel încât să fie reutilizabile sau reciclabile în proporție de minimum 85 % din masă și reutilizabile sau recuperabile în proporție de minimum 95 % din masă, astfel cum s-a prevăzut deja în Directiva 2005/64/CE. Pentru a se asigura că gradele de reutilizare, reciclare și recuperare se calculează în mod uniform	(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a etapei de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca aceste piese, componente și materiale să nu poată fi valorificate în mod corespunzător atunci când un vehicul ajunge la sfârșitul ciclului său de viață. Prin urmare, producătorii de vehicule și furnizorii acestora ar trebui să integreze strategii de proiectare care să îmbunătățească posibilitățile de reutilizare și reciclare într-un stadiu incipient al dezvoltării de noi vehicule. În consecință, noile tipuri de vehicule ar trebui să fie construite în continuare astfel încât să fie reutilizabile sau reciclabile în proporție de minimum 85 % din masă și reutilizabile sau recuperabile în proporție de minimum 95 % din masă, astfel cum s-a prevăzut deja în Directiva 2005/64/CE. Pentru a se asigura că gradele de reutilizare, reciclare și recuperare se calculează în mod uniform

și că acest calcul poate fi monitorizat, ar trebui să se stabilească o nouă metodologie de calculare și de verificare a gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul. Această metodologie ar trebui să reflecte mai bine potențialul real al unui vehicul nou de a fi reciclat, reutilizat și recuperat la sfârșitul ciclului de viață, ținând seama, în același timp, de progresele tehnologice în curs. Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în scopul instituirii acestei metodologii. Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE.	și că acest calcul poate fi monitorizat, ar trebui să se stabilească o nouă metodologie de calculare și de verificare a gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul. Această metodologie ar trebui să reflecte mai bine potențialul real al unui vehicul nou de a fi reciclat, reutilizat și recuperat la sfârșitul ciclului de viață, ținând seama, în același timp, de progresele tehnologice în curs. Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în scopul instituirii acestei metodologii. Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE. ***În plus, Comisia ar trebui să efectueze și o evaluare a necesității includerii unui obiectiv separat pentru ponderea minimă a reutilizării.***
	Or. en

Amendamentul 248
Christine Singer

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a etapei de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca aceste piese, componente și materiale să nu poată fi valorificate în mod corespunzător atunci	(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a etapei de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca aceste piese, componente și materiale să nu poată fi valorificate în mod corespunzător atunci

când un vehicul ajunge la sfârșitul ciclului său de viață. Prin urmare, producătorii de vehicule și furnizorii acestora ar trebui să integreze strategii de proiectare care să îmbunătățească posibilitățile de reutilizare și reciclare într-un stadiu incipient al dezvoltării de noi vehicule. În consecință, noile tipuri de vehicule ar trebui să fie construite în continuare astfel încât să fie reutilizabile sau reciclabile în proporție de minimum 85 % din masă și reutilizabile sau recuperabile în proporție de minimum 95 % din masă, astfel cum s-a prevăzut deja în Directiva 2005/64/CE. Pentru a se asigura că gradele de reutilizare, reciclare și recuperare se calculează în mod uniform și că acest calcul poate fi monitorizat, ar trebui să se stabilească o nouă metodologie de calculare și de verificare a gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul. Această metodologie ar trebui să reflecte mai bine potențialul real al unui vehicul nou de a fi reciclat, reutilizat și recuperat la sfârșitul ciclului de viață, ținând seama, în același timp, de progresele tehnologice în curs. ***Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în scopul instituirii acestei metodologii.*** Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE.

când un vehicul ajunge la sfârșitul ciclului său de viață. Prin urmare, producătorii de vehicule și furnizorii acestora ar trebui să integreze strategii de proiectare care să îmbunătățească posibilitățile de reutilizare și reciclare într-un stadiu incipient al dezvoltării de noi vehicule. În consecință, noile tipuri de vehicule ar trebui să fie construite în continuare astfel încât să fie reutilizabile sau reciclabile în proporție de minimum 85 % din masă și reutilizabile sau recuperabile în proporție de minimum 95 % din masă, astfel cum s-a prevăzut deja în Directiva 2005/64/CE. Pentru a se asigura că gradele de reutilizare, reciclare și recuperare se calculează în mod uniform și că acest calcul poate fi monitorizat, ar trebui să se stabilească o nouă metodologie de calculare și de verificare a gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul. Această metodologie ar trebui să reflecte mai bine potențialul real al unui vehicul nou de a fi reciclat, reutilizat și recuperat la sfârșitul ciclului de viață, ținând seama, în același timp, de progresele tehnologice în curs. Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE.

Or. en

Justificare

Stabilirea metodologiei pentru calcularea și verificarea gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul nu ar trebui să fie responsabilitatea Comisiei Europene. Evaluarea ar trebui să fie realizată, în schimb, de un grup de experți independenți, care să aibă cunoștințele și expertiza necesare.

Amendamentul 249
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a etapei de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca aceste piese, componente și materiale să nu poată fi valorificate în mod corespunzător atunci când un vehicul ajunge la sfârșitul ciclului său de viață. Prin urmare, producătorii de vehicule și furnizorii acestora ar trebui să integreze strategii de proiectare care să îmbunătățească posibilitățile de reutilizare și reciclare într-un stadiu incipient al dezvoltării de noi vehicule. În consecință, noile tipuri de vehicule ar trebui să fie construite în continuare astfel încât să fie reutilizabile sau reciclabile în proporție de minimum 85 % din masă și reutilizabile sau recuperabile în proporție de minimum 95 % din masă, astfel cum s-a prevăzut deja în Directiva 2005/64/CE. Pentru a se asigura că gradele de reutilizare, reciclare și recuperare se calculează în mod uniform și că acest calcul poate fi monitorizat, ar trebui să se stabilească o nouă metodologie de calculare și de verificare a gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul. Această metodologie ar trebui să reflecte mai bine potențialul real al unui vehicul nou de a fi reciclat, reutilizat și recuperat la sfârșitul ciclului de viață, ținând seama, în același timp, de progresele tehnologice în curs. Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite	(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a etapei de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor ***prin punerea în aplicare a principiului proiectării fără deșeuri,*** pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca aceste piese, componente și materiale să nu poată fi valorificate în mod corespunzător atunci când un vehicul ajunge la sfârșitul ciclului său de viață. Prin urmare, producătorii de vehicule și furnizorii acestora ar trebui să integreze strategii de proiectare care să îmbunătățească posibilitățile de reutilizare și reciclare într-un stadiu incipient al dezvoltării de noi vehicule. În consecință, noile tipuri de vehicule ar trebui să fie construite în continuare astfel încât să fie reutilizabile sau reciclabile în proporție de minimum 85 % din masă și reutilizabile sau recuperabile în proporție de minimum 95 % din masă, astfel cum s-a prevăzut deja în Directiva 2005/64/CE. Pentru a se asigura că gradele de reutilizare, reciclare și recuperare se calculează în mod uniform și că acest calcul poate fi monitorizat, ar trebui să se stabilească o nouă metodologie de calculare și de verificare a gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul. Această metodologie ar trebui să reflecte mai bine potențialul real al unui vehicul nou de a fi reciclat, reutilizat și recuperat la sfârșitul ciclului de viață, ținând seama, în același timp, de progresele tehnologice în curs. Pentru a asigura

competențe de executare Comisiei în scopul instituirii acestei metodologii. Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE.

condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în scopul instituirii acestei metodologii. Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE.

Or. en

Amendamentul 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(13a) Asigurarea potențialului de reparare al vehiculelor pe întreaga durată de viață a acestora este un pilon fundamental al unei economii cu adevărat sustenabile și circulare în domeniul autovehiculelor. Vehiculele nu ar trebui să fie clasificate prematur ca fiind la sfârșitul ciclului de viață dacă sunt în continuare reparabile, deoarece s-ar ajunge astfel la deșeuri inutile, ineficiențe economice și o sarcină excesivă asupra proprietarilor de vehicule. Un vehicul ar trebui considerat ca fiind la sfârșitul ciclului de viață numai în cazul în care nu poate fi reabilitat, în mod rezonabil, astfel încât să respecte cerințele inspecției tehnice, și, prin urmare, prezintă un risc de siguranță pentru participanții la trafic. Longevitatea vehiculelor nu depinde doar de proiectarea lor inițială, ci și de disponibilitatea unor servicii de reparații și întreținere competitive și accesibile ca preț. Reparatorii independenți trebuie să își poată desfășura activitatea în condiții echitabile și transparente, astfel încât clienții să nu depindă doar de rețelele de

reparații controlate de producători, care ar putea, în caz contrar, să limiteze concurența, să majoreze costurile și să reducă disponibilitatea serviciilor. Este necesar să se prevină obstacolele în calea reparațiilor, printre care se numără restricționarea accesului la piese de schimb și instrumente de diagnosticare, corelarea nejustificată a pieselor cu un anumit vehicul și informațiile tehnice, pentru a proteja posibilitatea de a alege a consumatorului și pentru a asigura utilizarea eficientă a resurselor. Posibilitatea de a repara și a întreține vehiculele este de o importanță societală și economică deosebită, în special pentru persoanele și familiile cu venituri mai mici, care folosesc vehicule second-hand, accesibile ca preț, ca principal mijloc de transport. Restricționarea opțiunilor de reparare afectează în mod disproporționat persoanele din regiuni rurale sau dezavantajate din punct de vedere economic, unde infrastructura de transport public este insuficientă, limitându-le astfel independența, mobilitatea și accesul la locuri de muncă, educație și servicii esențiale. Prin urmare, protejarea posibilității de reparare nu reprezintă doar un imperativ economic și de mediu, ci și o chestiune ce ține de egalitatea accesului la oportunități. În plus, anumite categorii de vehicule necesită o atenție specială pentru a se garanta că pot fi în continuare utilizate și conservate. Printre aceste vehicule se numără cele de teren, cele de agrement și cele istorice sau clasice, care sunt întreținute adesea dincolo de ciclurile de viață comerciale standard și necesită reparații continue, adesea majore, pentru a-și păstra funcția pentru care au fost concepute, valoarea culturală și posibilitatea de a fi utilizate. Aceste vehicule sunt reabilitate frecvent și întreținute pe perioade lungi, de persoane pasionate de domeniu și întreprinderi mici, care contribuie la activitatea economică și ocuparea forței de muncă în

sectoarele restaurării și reparațiilor specializate. Prezentul regulament ar trebui să garanteze că aceste vehicule nu sunt clasificate în mod eronat ca fiind la sfârșitul ciclului de viață, menținând astfel utilizarea și reabilitarea continue ale acestora.

Or. en

Amendamentul 251
Pietro Fiocchi

Propunere de regulament
Considerentul 14

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(14) Vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate astfel încât să se limiteze prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare. În comunicarea sa din 14 octombrie 2020 intitulată „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice – Către un mediu fără substanțe toxice” (denumită în continuare „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice”)[47], Comisia a afirmat că substanțele care prezintă motive de îngrijorare trebuie reduse la minimum și înlocuite cât mai mult cu putință, renunțând la cele mai dăunătoare substanțe pentru utilizări neesențiale în societate, în special în produsele de consum. În consecință, substanțele care prezintă motive de îngrijorare în calitate de componente ale materialelor utilizate în vehicule sau ale oricăreia dintre piesele sau componentele vehiculelor ar trebui reduse la minimum, ***pe cât*** posibil***, pentru a se asigura că vehiculele, precum și materialele reciclate din vehicule, nu au efecte*** adverse asupra sănătății umane sau asupra mediului, pe parcursul întregului lor ciclu de viață.	(14) Vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate astfel încât să se limiteze prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare. În comunicarea sa din 14 octombrie 2020 intitulată „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice – Către un mediu fără substanțe toxice” (denumită în continuare „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice”)[47], Comisia a afirmat că substanțele care prezintă motive de îngrijorare trebuie reduse la minimum și înlocuite cât mai mult cu putință, renunțând la cele mai dăunătoare substanțe pentru utilizări neesențiale în societate, în special în produsele de consum. În consecință, substanțele care prezintă motive de îngrijorare în calitate de componente ale materialelor utilizate în vehicule sau ale oricăreia dintre piesele sau componentele vehiculelor ar trebui reduse la minimum, ***în măsura în care este*** posibil ***și dacă este cazul, pentru a se preveni efectele*** adverse asupra sănătății umane sau asupra mediului, pe parcursul întregului lor ciclu de viață.

[47] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 14 noiembrie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 667 final].

[47] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 14 noiembrie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 667 final].

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 14

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(14) Vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate astfel încât să se limiteze prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare. În comunicarea sa din 14 octombrie 2020 intitulată „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice – Către un mediu fără substanțe toxice” (denumită în continuare „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice”)[47], Comisia a afirmat că substanțele care prezintă motive de îngrijorare trebuie reduse la minimum și înlocuite cât mai mult cu putință, renunțând la cele mai dăunătoare substanțe pentru utilizări neesențiale în societate, în special în produsele de consum. În consecință, substanțele care prezintă motive de îngrijorare în calitate de componente ale materialelor utilizate în vehicule sau ale oricăreia dintre piesele sau componentele vehiculelor ar trebui reduse la minimum, pe cât posibil, pentru a se asigura că vehiculele, precum și materialele reciclate din vehicule, nu au efecte adverse asupra sănătății ***umane*** sau asupra mediului, pe parcursul întregului lor ciclu de viață.	(14) Vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate astfel încât să se limiteze prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare. În comunicarea sa din 14 octombrie 2020 intitulată „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice – Către un mediu fără substanțe toxice” (denumită în continuare „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice”)[47], Comisia a afirmat că substanțele care prezintă motive de îngrijorare***, în conformitate cu abordarea „O singură sănătate”,*** trebuie reduse la minimum și înlocuite cât mai mult cu putință, renunțând la cele mai dăunătoare substanțe pentru utilizări neesențiale în societate, în special în produsele de consum. În consecință, substanțele care prezintă motive de îngrijorare în calitate de componente ale materialelor utilizate în vehicule sau ale oricăreia dintre piesele sau componentele vehiculelor ar trebui reduse la minimum, pe cât posibil, pentru a se asigura că vehiculele, precum și materialele reciclate din vehicule, nu au efecte adverse asupra sănătății sau asupra mediului, pe parcursul întregului lor ciclu

de viață.

[47] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 14 noiembrie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 667 final].

[47] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 14 noiembrie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020) 667 final].

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) Directiva 2000/53/CE restricționează deja utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent în vehicule și prevede derogări în cazul în care astfel de substanțe pot fi utilizate în anumite aplicații. Prezentul regulament ar trebui să preia aceste norme existente. Cu toate acestea, pentru a asigura coerența legislației privind substanțele chimice, restricțiile privind introducerea pe piață și utilizarea altor substanțe în vehicule ar trebui să fie abordate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[48]. În mod similar, restricțiile privind utilizarea substanțelor reglementate în Regulamentul (UE) 2019/1021 al Parlamentului European și al Consiliului[49] ar trebui introduse pe baza dispozițiilor regulamentului respectiv. ***Prin urmare, prezentul regulament nu ar trebui să prevadă posibilitatea de a restricționa orice altă substanță în afară de plumb, mercur, cadmiu și crom hexavalent în***	(15) Directiva 2000/53/CE restricționează deja utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent în vehicule și prevede derogări în cazul în care astfel de substanțe pot fi utilizate în anumite aplicații. Prezentul regulament ar trebui să preia aceste norme existente. Cu toate acestea, pentru a asigura coerența legislației privind substanțele chimice, restricțiile privind introducerea pe piață și utilizarea altor substanțe în vehicule ar trebui să fie abordate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[48]. În mod similar, restricțiile privind utilizarea substanțelor reglementate în Regulamentul (UE) 2019/1021 al Parlamentului European și al Consiliului[49] ar trebui introduse pe baza dispozițiilor regulamentului respectiv.

vehicule.

---

[48] Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2006 privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice (REACH), de înființare a Agenției Europene pentru Produse Chimice, de modificare a Directivei 1999/45/CE și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 793/93 al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 1488/94 al Comisiei, precum și a Directivei 76/769/CEE a Consiliului și a Directivelor 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE și 2000/21/CE ale Comisiei (JO L 396, 30.12.2006, p. 1).

[49] Regulamentul (UE) 2019/1021 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 privind poluanții organici persistenți (JO L 169, 25.6.2019, p. 45).

---

[48] Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2006 privind înregistrarea, evaluarea, autorizarea și restricționarea substanțelor chimice (REACH), de înființare a Agenției Europene pentru Produse Chimice, de modificare a Directivei 1999/45/CE și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 793/93 al Consiliului și a Regulamentului (CE) nr. 1488/94 al Comisiei, precum și a Directivei 76/769/CEE a Consiliului și a Directivelor 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE și 2000/21/CE ale Comisiei (JO L 396, 30.12.2006, p. 1).

[49] Regulamentul (UE) 2019/1021 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 privind poluanții organici persistenți (JO L 169, 25.6.2019, p. 45).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(15a) În vederea unor restricții suplimentare privind substanțele prezente în vehicule sau utilizate la fabricarea acestora, este oportun să se realizeze o cartografiere a substanțelor care prezintă motive de îngrijorare, definite în Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice ca substanțe care au un efect cronic asupra sănătății sau asupra mediului, cum ar fi

substanțele din lista substanțelor candidate pentru a fi eventual incluse în anexa XIV la Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 și în anexa VI la Regulamentul (CE) nr. 1272/2008, dar și cele care împiedică reciclarea pentru materii prime secundare sigure și de înaltă calitate, în contextul evaluării substanțelor planificate în Planul de acțiune comun privind evaluarea REACH publicat pe website-ul Agenției Europene pentru Produse Chimice instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 (denumită în continuare „agenția”).

Or. en

Amendamentul 255
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) Directiva 2000/53/CE prevede exceptări de la restricțiile privind utilizarea plumbului și a cadmiului în bateriile utilizate în vehicule, care sunt preluate de prezentul regulament. Cu toate acestea, utilizarea substanțelor în baterii este reglementată în mod cuprinzător în Regulamentul (UE) ***nr. 2023/[privind bateriile]*** al Parlamentului European și al Consiliului[50]. Prin urmare, aceste substanțe ar trebui să fie abordate și, în cele din urmă, restricțiile și exceptările aferente ar trebui să fie transferate, după caz, în regulamentul respectiv și nu ar trebui să fie reglementate în prezentul regulament. Înainte de a introduce aceste restricții în temeiul Regulamentului (UE) nr. 2023/[privind bateriile], ar trebui să se efectueze o evaluare cuprinzătoare în temeiul regulamentului respectiv pentru a evalua dacă mai este necesară o exceptare	(16) Directiva 2000/53/CE prevede exceptări de la restricțiile privind utilizarea plumbului și a cadmiului în bateriile utilizate în vehicule, care sunt preluate de prezentul regulament. Cu toate acestea, utilizarea substanțelor în baterii este reglementată în mod cuprinzător în Regulamentul (UE) ***2023/1542*** al Parlamentului European și al Consiliului[50]. Prin urmare, aceste substanțe ar trebui să fie abordate și, în cele din urmă, restricțiile și exceptările aferente ar trebui să fie transferate, după caz, în regulamentul respectiv și nu ar trebui să fie reglementate în prezentul regulament. Înainte de a introduce aceste restricții în temeiul Regulamentului (UE) nr. 2023/[privind bateriile], ar trebui să se efectueze o evaluare cuprinzătoare în temeiul regulamentului respectiv pentru a evalua dacă mai este necesară o exceptare și în ce

și în ce domeniu de aplicare.

[50] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din [data] 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE (JO L [...]).

domeniu de aplicare.

[50] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din [data] 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE (JO L [...]).

Or. en

Amendamentul 256
Christine Singer

Propunere de regulament
Considerentul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(17) Pentru a ține seama de progresele științifice și tehnice, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie în continuare delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea exceptărilor de la restricțiile privind utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent în vehicule în temeiul prezentului regulament. Modificarea sau eliminarea acestor exceptări ar trebui să fie precedată de o evaluare a impactului socioeconomic al acestei schimbări, care nu este prevăzută în Directiva 2000/53/CE, inclusiv de analizarea disponibilității unor substanțe alternative și a impactului asupra sănătății umane și a mediului pe parcursul întregului ciclu de viață al vehiculelor. Pentru a asigura eficacitatea procesului decizional, a coordonării și a gestionării aspectelor tehnice, științifice și administrative ale modificării prezentului regulament în ceea ce privește restricțiile de utilizare a substanțelor în vehicule, Agenția Europeană pentru Produse	(17) Pentru a ține seama de progresele științifice și tehnice, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie în continuare delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea exceptărilor de la restricțiile privind utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent în vehicule în temeiul prezentului regulament. Modificarea sau eliminarea acestor exceptări ar trebui să fie precedată de o evaluare a impactului socioeconomic al acestei schimbări, care nu este prevăzută în Directiva 2000/53/CE, inclusiv de analizarea disponibilității unor substanțe alternative și a impactului asupra sănătății umane și a mediului pe parcursul întregului ciclu de viață al vehiculelor. ***Înainte de adoptarea unui astfel de act delegat, Comisia ar trebui să consulte experții și părțile interesate relevante pentru a se asigura că, pe lângă efectele asupra sănătății umane și a mediului, sunt luate în considerare și efectele socioeconomice mai ample.*** Pentru a

Chimice ar trebui să asiste Comisia în această evaluare.	asigura eficacitatea procesului decizional, a coordonării și a gestionării aspectelor tehnice, științifice și administrative ale modificării prezentului regulament în ceea ce privește restricțiile de utilizare a substanțelor în vehicule, Agenția Europeană pentru Produse Chimice ar trebui să asiste Comisia în această evaluare.

Or. en

Justificare

Comisia nu posedă întotdeauna expertiza necesară, în special atunci când este vorba despre detalii tehnice şi punerea în practică.

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

Propunere de regulament
Considerentul 17 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(17a) Pentru a asigura că pot fi abordate corespunzător substanțele care prezintă un risc inacceptabil pentru sănătatea umană sau pentru mediu atunci când sunt utilizate în vehicule sau sunt prezente în vehicule scoase din uz, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE în ceea ce privește modificarea restricțiilor privind substanțele din vehicule.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) Pentru a spori circularitatea în sectorul autovehiculelor, vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate progresiv astfel încât să încorporeze materiale reciclate în locul materiilor prime primare. Utilizarea materialelor reciclate permite o utilizare mai eficientă a materialelor din punctul de vedere al resurselor, decarbonizează producția și reduce impactul negativ asupra mediului legat de utilizarea materiilor prime primare. Circularitatea sporită pentru vehiculele fabricate în țări terțe care sunt introduse pe piața Uniunii va contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, inclusiv în Uniune. Aceasta ***reduce***, de asemenea, ***dependențele*** de materii prime și de energie legate de aprovizionarea cu materii prime primare și, în același timp, ***consolidează piața*** materiilor prime secundare. Deși nu există cerințe privind utilizarea de conținut reciclat la nivel mondial, numeroși producători au încorporat deja materiale reciclate în vehiculele lor. Stabilirea unor obiective și a unor dispoziții uniforme privind modul de calculare a conținutului reciclat va oferi securitate juridică și va contribui la crearea unei concurențe loiale între producători. Cerințele se vor aplica tuturor producătorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii, indiferent de locul în care își au sediul. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor, regulamentul ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii.	(18) Pentru a spori circularitatea în sectorul autovehiculelor, vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate progresiv astfel încât să încorporeze materiale reciclate în locul materiilor prime primare. Utilizarea materialelor reciclate permite o utilizare mai eficientă a materialelor din punctul de vedere al resurselor, decarbonizează producția și reduce impactul negativ asupra mediului legat de utilizarea materiilor prime primare. Circularitatea sporită pentru vehiculele fabricate în țări terțe care sunt introduse pe piața Uniunii va contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, inclusiv în Uniune. Aceasta ***consolidează***, de asemenea, ***autonomia strategică și competitivitatea Uniunii prin reducerea dependențelor*** de materii prime și de energie legate de aprovizionarea cu materii prime primare***, în special datorită contribuției la păstrarea în Uniune a materiilor prime critice valoroase*** și, în același timp, ***prin consolidarea pieței*** materiilor prime secundare. Deși nu există cerințe privind utilizarea de conținut reciclat la nivel mondial, numeroși producători au încorporat deja materiale reciclate în vehiculele lor. Stabilirea unor obiective și a unor dispoziții uniforme privind modul de calculare a conținutului reciclat va oferi securitate juridică și va contribui la crearea unei concurențe loiale între producători. Cerințele se vor aplica tuturor producătorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii, indiferent de locul în care își au sediul. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor, regulamentul ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii.

Or. en

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) Pentru a spori circularitatea în sectorul autovehiculelor, vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate progresiv astfel încât să încorporeze materiale reciclate în locul materiilor prime primare. Utilizarea materialelor reciclate permite o utilizare mai eficientă a materialelor din punctul de vedere al resurselor, decarbonizează producția și reduce impactul negativ asupra mediului legat de utilizarea materiilor prime primare. Circularitatea sporită pentru vehiculele fabricate în țări terțe care sunt introduse pe piața Uniunii va contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, inclusiv în Uniune. Aceasta reduce, de asemenea, dependențele de materii prime și de energie legate de aprovizionarea cu materii prime primare și, în același timp, consolidează piața materiilor prime secundare. Deși nu există cerințe privind utilizarea de conținut reciclat la nivel mondial, numeroși producători au încorporat deja materiale reciclate în vehiculele lor. Stabilirea unor obiective și a unor dispoziții uniforme privind modul de calculare a conținutului reciclat va oferi securitate juridică și va contribui la crearea unei concurențe loiale între producători. Cerințele se vor aplica tuturor producătorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii, indiferent de locul în care își au sediul. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor,	(18) Pentru a spori circularitatea în sectorul autovehiculelor, vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate progresiv astfel încât să încorporeze materiale reciclate în locul materiilor prime primare***, cu condiția ca performanțele în materie de siguranță ale vehiculelor să nu fie modificate de conținutul reciclat***. Utilizarea materialelor reciclate permite o utilizare mai eficientă a materialelor din punctul de vedere al resurselor, decarbonizează producția și reduce impactul negativ asupra mediului legat de utilizarea materiilor prime primare. Circularitatea sporită pentru vehiculele fabricate în țări terțe care sunt introduse pe piața Uniunii va contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, inclusiv în Uniune. Aceasta reduce, de asemenea, dependențele de materii prime și de energie legate de aprovizionarea cu materii prime primare și, în același timp, consolidează piața materiilor prime secundare. Deși nu există cerințe privind utilizarea de conținut reciclat la nivel mondial, numeroși producători au încorporat deja materiale reciclate în vehiculele lor. Stabilirea unor obiective și a unor dispoziții uniforme privind modul de calculare a conținutului reciclat va oferi securitate juridică și va contribui la crearea unei concurențe loiale între producători. Cerințele se vor aplica tuturor producătorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii,

regulamentul ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii.

indiferent de locul în care își au sediul. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor, regulamentul ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii.

Or. en

Justificare

Vehiculele sunt supuse unor evaluări stricte ale siguranței și performanței, pentru a asigura că sunt omologate de tip pentru pasageri. Pentru utilizarea extinsă a conținutului reciclat, este necesară o evaluare prealabilă a impactului său asupra siguranței și a calității generale a vehiculului.

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) Pentru a spori circularitatea în sectorul autovehiculelor, vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate progresiv astfel încât să încorporeze materiale reciclate în locul materiilor prime primare. Utilizarea materialelor reciclate permite o utilizare mai eficientă a materialelor din punctul de vedere al resurselor, decarbonizează producția și reduce impactul negativ asupra mediului legat de utilizarea materiilor prime primare. Circularitatea sporită pentru vehiculele fabricate în țări terțe care sunt introduse pe piața Uniunii va contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, inclusiv în Uniune. Aceasta reduce, de asemenea, dependențele de materii prime și de energie legate de aprovizionarea cu materii prime primare și, în același timp, consolidează piața materiilor prime secundare. Deși nu	(18) Pentru a spori circularitatea în sectorul autovehiculelor, vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate progresiv astfel încât să încorporeze materiale reciclate în locul materiilor prime primare***, cu condiția ca performanțele în materie de siguranță ale vehiculelor să nu fie modificate de conținutul reciclat***. Utilizarea materialelor reciclate permite o utilizare mai eficientă a materialelor din punctul de vedere al resurselor, decarbonizează producția și reduce impactul negativ asupra mediului legat de utilizarea materiilor prime primare. Circularitatea sporită pentru vehiculele fabricate în țări terțe care sunt introduse pe piața Uniunii va contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, inclusiv în Uniune. Aceasta reduce, de asemenea, dependențele de materii prime și de energie legate de

există cerințe privind utilizarea de conținut reciclat la nivel mondial, numeroși producători au încorporat deja materiale reciclate în vehiculele lor. Stabilirea unor obiective și a unor dispoziții uniforme privind modul de calculare a conținutului reciclat va oferi securitate juridică și va contribui la crearea unei concurențe loiale între producători. Cerințele se vor aplica tuturor producătorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii, indiferent de locul în care își au sediul. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor, regulamentul ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii.

aprovizionarea cu materii prime primare și, în același timp, consolidează piața materiilor prime secundare. Deși nu există cerințe privind utilizarea de conținut reciclat la nivel mondial, numeroși producători au încorporat deja materiale reciclate în vehiculele lor. Stabilirea unor obiective și a unor dispoziții uniforme privind modul de calculare a conținutului reciclat va oferi securitate juridică și va contribui la crearea unei concurențe loiale între producători. Cerințele se vor aplica tuturor producătorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii, indiferent de locul în care își au sediul. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor, regulamentul ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii.

Or. en

Amendamentul 261
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) Pentru a spori circularitatea în sectorul autovehiculelor, vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate progresiv astfel încât să încorporeze materiale reciclate în locul materiilor prime primare. Utilizarea materialelor reciclate permite o utilizare mai eficientă a materialelor din punctul de vedere al resurselor, decarbonizează producția și reduce impactul negativ asupra mediului legat de utilizarea materiilor prime primare. Circularitatea sporită pentru vehiculele fabricate în țări terțe care sunt introduse pe piața Uniunii va contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, inclusiv	(18) Pentru a spori circularitatea în sectorul autovehiculelor, vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate progresiv astfel încât să încorporeze materiale reciclate în locul materiilor prime primare. Utilizarea materialelor reciclate permite o utilizare mai eficientă a materialelor din punctul de vedere al resurselor, decarbonizează producția și reduce impactul negativ asupra mediului legat de utilizarea materiilor prime primare. Circularitatea sporită pentru vehiculele fabricate în țări terțe care sunt introduse pe piața Uniunii va contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, inclusiv

în Uniune. Aceasta reduce, de asemenea, dependențele de materii prime și de energie legate de aprovizionarea cu materii prime primare și, în același timp, consolidează piața materiilor prime secundare. Deși nu există cerințe privind utilizarea de conținut reciclat la nivel mondial, numeroși producători au încorporat deja materiale reciclate în vehiculele lor. Stabilirea unor obiective și a unor dispoziții uniforme privind modul de calculare a conținutului reciclat va oferi securitate juridică și va contribui la crearea unei concurențe loiale între producători. Cerințele se vor aplica tuturor producătorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii, indiferent de locul în care își au sediul. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor, regulamentul ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii.

în Uniune. Aceasta reduce, de asemenea, dependențele de materii prime și de energie legate de aprovizionarea cu materii prime primare și, în același timp, consolidează piața materiilor prime secundare. Deși nu există cerințe privind utilizarea de conținut reciclat la nivel mondial, numeroși producători au încorporat deja materiale reciclate în vehiculele lor. Stabilirea unor obiective și a unor dispoziții uniforme privind modul de calculare a conținutului reciclat va oferi securitate juridică și va contribui la crearea unei concurențe loiale între producători. Cerințele se vor aplica tuturor producătorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii, indiferent de locul în care își au sediul***, inclusiv în cazul introducerii pe piață prin intermediul piețelor online***. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor, regulamentul ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(18a) Tranziția către economia circulară în sectorul autovehiculelor ar trebui să fie însoțită de măsuri care să protejeze siguranța locurilor de muncă și să creeze noi oportunități de ocupare a forței de muncă. Prezentul regulament ar trebui să poată sprijini lucrătorii printr-o tranziție justă, integrând aspecte sociale, economice și legate de durabilitatea mediului.

Or. en

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 25 % de plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 264
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ***ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice*** reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare ***tip de*** vehicul ar trebui să conțină ***25 % de*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili ***metodologia*** de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, ***ar trebui să se stabilească obiective obligatorii care să impună includerea,*** în vehiculele noi***, a unor cantități minime de materiale plastice*** reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare vehicul ***omologat de tip începând cu cel puțin 48 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament*** ar trebui să conțină ***20 %*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. ***Începând cu 72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, obiectivul ar trebui să fie de 30 %, iar*** procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. ***Această abordare în două etape va oferi industriei o traiectorie, va garanta îmbunătățiri treptate și va mobiliza investiții.*** În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili ***o metodologie*** de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta. ***Metodologia de verificare ar trebui să garanteze condiții de gestionare a deșeurilor și de reciclare echivalente pe teritoriul Uniunii și în***

afara acesteia și poate solicita demonstrarea conformității prin intermediul certificării de către o parte terță independentă și acreditată, cu calificări adecvate.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 25 % de plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 25 % de plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta. ***Pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile, este necesară o abordare nediscriminatorie a preocupărilor legate***

de mediu în cazul plasticului reciclat produs pe plan intern și al celui importat. În acest scop, materialele plastice reciclate care sunt integrate în vehicule importate în Uniune ar trebui să facă obiectul unor condiții echivalente cu privire la emisii, colectarea separată și criteriile de sustenabilitate pentru tehnologiile de reciclare.

Or. en

Amendamentul 266
Christine Singer

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, ***în vehiculele noi*** ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din ***deșeurile*** postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 25 % ***de*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din ***acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale*** plastice ar trebui atins prin ***includerea în tipul de vehicul respectiv a*** materialelor plastice ***reciclate*** de la vehiculele scoase din uz. ***În vederea asigurării*** unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, ***Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia*** de calculare și de verificare a ***ponderii*** de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum ***și, respectiv,*** din vehiculele scoase din uz ***prezente*** în tipul	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din ***fluxuri de deșeuri preconsum și*** postconsum ***în vehiculele noi***. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 25 % plastic ***care a fost*** reciclat din ***fluxuri de*** deșeuri de plastic ***atât preconsum, cât și*** postconsum***, inclusiv materiale plastice de origine biologică***. Procentul de 25 % din ***această pondere a materialelor*** plastice ***reciclate*** ar trebui atins prin ***reciclarea*** materialelor plastice ***din fluxuri de deșeuri provenite*** de la vehiculele scoase din uz***, încorporate în tipul respectiv de vehicul***. ***Pentru asigurarea*** unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, ***un grup independent de experți ar trebui să stabilească o metodologie*** de calculare și de verificare a ***proporției*** de materiale

de vehicul ***și încorporate în acesta***.	plastice recuperate din deșeurile ***preconsum și*** postconsum ***și*** din vehiculele scoase din uz ***și încorporate*** în tipul ***respectiv*** de vehicul***, luând în considerare cea mai bună tehnologie de reciclare disponibilă, inclusiv reciclarea chimică***.

Or. en

Justificare

Dezvoltarea unei metodologii pentru calcularea și verificarea proporției de materiale plastice recuperate din deșeurile preconsum și postconsum și din vehiculele scoase din uz nu ar trebui să fie responsabilitatea Comisiei Europene. Ar fi mai indicat ca această sarcină să revină unui grup independent de experți, care dețin nivelul optim de cunoștințe.

Amendamentul 267
Laurent Castillo

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 25 % ***de*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile ***preconsum și*** postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 25 % plastic reciclat din deșeuri de plastic ***atât preconsum, cât și*** postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de

calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile ***preconsum și*** postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta***, metodologie care ia în considerare cea mai bună tehnologie de reciclare disponibilă, având prioritate reciclarea mecanică***.

Or. en

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***25 % de*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. ***Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz.*** În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum***, la 72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament***. În consecință, fiecare tip de vehicul ***nou*** ar trebui să conțină ***10 %*** plastic reciclat din deșeuri de plastic ***preconsum și*** postconsum. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și

materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

încorporate în acesta.

Or. en

Justificare

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.

Amendamentul 269
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***25 % de*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de ***25 %*** din acest obiectiv privind conținutul reciclat de	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***40 %*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de ***40 %*** din acest obiectiv privind conținutul reciclat de

materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Or. en

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***25 % de*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. ***Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz.*** În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum ***la 72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament sau la 48 de luni de la intrarea în vigoare a actului de punere în aplicare menționat la articolul 6 alineatul (2), luându-se în considerare data care survine ultima***. În consecință, fiecare tip de vehicul ***nou*** ar trebui să conțină ***10 %*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum ***și deșeuri de plastic preconsum***. În vederea asigurării unor

trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate ***din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta***.	condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate***, conform abordării neutre din punct de vedere tehnologic***.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 25 % ***de*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de ***executare*** pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 25 % plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de ***delegare*** pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și

încorporate în acesta.	încorporate în acesta.

Or. en

Amendamentul 272
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***25 % de*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***30 %*** plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Or. en

Amendamentul 273
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-

Sophie Frigout

Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***25*** % de plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de ***25*** % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***15*** % de plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de ***15*** % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Or. fr

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

Propunere de regulament
Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(19a) Pentru a stimula inovarea și a impulsiona o piață a soluțiilor de origine biologică, Comisia ar trebui să publice, în termen de 96 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, o trecere în revistă a stadiului dezvoltării tehnologice și a performanței de mediu a plasticului de origine biologică din vehicule și, după caz, să prezinte o propunere legislativă pentru introducerea unor cerințe în materie de sustenabilitate și a unor obiective specifice.

Or. en

Amendamentul 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Propunere de regulament
Considerentul 19 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(19b) Obiectivele minime privind conținutul reciclat de materiale plastice stabilite în prezentul regulament se referă la deșeuri de plastic reciclate în UE sau provenite dintr-o țară terță care aplică practici de gestionare a deșeurilor și de reciclare conforme cu legislația UE relevantă. Conformitatea este verificată și documentată de o parte terță acreditată.

Or. en

Justificare

Stabilirea unor obiective privind conținutul reciclat nu va avea niciun efect pozitiv asupra mediului și nici asupra competitivității și a autonomiei strategice a UE dacă conținutul reciclat nu provine din UE sau dintr-o țară terță care produce conținut reciclat în conformitate cu standardele sociale, de mediu și de siguranță verificate ale UE. Importul de conținut reciclat care este de fapt neutilizat, cu afirmații ecologice false sau de o calitate slabă din țări terțe este contraproductivă pentru obiectivele și țintele UE.

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri de oțel post-consum care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	***eliminat***

Or. en

Justificare

Orice propunere de includere a unui obiectiv privind oțelul reciclat ar avea un efect disproporționat asupra accesibilității vehiculelor ca preț.

Amendamentul 277
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, ***Comisiei*** ar trebui să ***i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi*** minime de oțel reciclat din deșeuri ***de oțel post-consum care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule***. ***Stabilirea unui obiectiv viitor*** ar trebui ***să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv***. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili ***metodologia*** de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile ***de oțel*** postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, ***a reduce consumul de energie electrică și costurile aferente și a spori reziliența prin reducerea dependențelor de livrările de materii prime primare, este oportun să se sporească utilizarea oțelului reciclat în vehicule. În acest scop,*** ar trebui să ***se stabilească obiective pentru includerea unor cantități*** minime de oțel reciclat din deșeuri ***postconsum în vehiculele noi***. ***În consecință, fiecare vehicul omologat de tip începând cu cel puțin 48 de luni, respectiv 108 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament*** ar trebui ***să conțină 30 %, respectiv 40 % oțel reciclat din deșeuri de oțel postconsum***. ***Procentul de 75 % din aceste obiective privind conținutul reciclat de oțel ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a oțelului reciclat de la vehiculele scoase din uz.*** În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili ***o metodologie*** de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile postconsum***, respectiv din vehiculele scoase din uz,*** prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta. ***Metodologia de verificare ar trebui să garanteze condiții de gestionare a deșeurilor și de reciclare***

echivalente pe teritoriul Uniunii și în afara acesteia și poate solicita demonstrarea conformității prin intermediul certificării de către o parte terță independentă și acreditată, cu calificări adecvate.

Or. en

Amendamentul 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel ***reciclat din deșeuri de oțel post-consum*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de ***executare*** pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, ***ar trebui să se stabilească un obiectiv pentru integrarea oțelului reciclat din deșeuri postconsum în vehiculele noi. În plus,*** Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel ***moale*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de ***delegare*** pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum ***și oțel moale*** prezente în

tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Or. en

Amendamentul 279
Dennis Radtke

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri de oțel ***post-consum*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de ***oțel cu emisii reduse de CO_2 și*** oțel reciclat din deșeuri de oțel ***postconsum*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv***, incluzând și efectele asupra altor sectoare care utilizează oțelul și asupra emisiilor globale de GES***. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Or. en

Justificare

Fără o creștere generală a disponibilității deșeurilor metalice, creșterea conținutului reciclat de oțel în sectorul autovehiculelor ar avea un impact negativ asupra altor sectoare care utilizează oțelul, în care deșeurile metalice nu ar mai fi disponibile, afectând atât conținutul reciclat, cât și emisiile de GES (efectul de substituție).

Amendamentul 280
Susana Solís Pérez

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri de oțel ***post-consum*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri de oțel ***postconsum*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv***, incluzând și efectele asupra altor sectoare care utilizează oțelul și asupra emisiilor globale de GES***. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Or. en

Amendamentul 281
Laurent Castillo

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri de oțel ***post-consum*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri de oțel ***postconsum*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv***, incluzând și efectele asupra altor sectoare care utilizează oțelul și asupra emisiilor globale de GES***. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, ***Comisiei*** ar trebui ***să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel*** reciclat din deșeuri ***de oțel post-consum care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule***. ***Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv.*** În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de ***executare*** pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, ar trebui ***să se stabilească un obiectiv obligatoriu pentru oțelul*** reciclat din deșeuri ***postconsum inclus în vehiculele noi. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 30 % oțel reciclat din deșeuri de oțel postconsum.*** În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de ***delegare*** pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta. ***Pentru a se ține seama de riscul deficitului de oțel și pentru a se evalua disponibilitatea acestei materii prime, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE în ceea ce privește modificarea obiectivului privind ponderea minimă a oțelului reciclat prezent în vehicule.***

Or. en

Amendamentul 283
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea ***amprentei de carbon legate de*** producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, ***Comisiei*** ar trebui ***să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel*** reciclat din deșeuri ***de oțel post-consum care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule***. ***Stabilirea unui obiectiv viitor*** ar trebui ***să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui*** obiectiv. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.	(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea ***impactului asupra mediului asociat cu*** producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, ***în cazul vehiculelor noi*** ar trebui ***să se includă un obiectiv obligatoriu pentru oțelul*** reciclat din deșeuri ***postconsum***. ***În consecință, fiecare tip de vehicul*** ar trebui ***să conțină 40 % oțel reciclat în greutate din deșeuri de oțel postconsum. Procentul de 75 % din acest*** obiectiv ***privind conținutul reciclat de oțel ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a oțelului reciclat de la vehiculele scoase din uz***. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Or. en

Amendamentul 284
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20a) Sectorul autovehiculelor este, de asemenea, unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu, care acoperă peste 40 % din cererea totală, utilizarea sa fiind

în creștere. În prezent, gradul de utilizare a aluminiului reciclat în vehiculele noi este scăzut. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, a reduce consumul de energie electrică și costurile și a spori reziliența prin reducerea dependențelor de livrările de materii prime primare, este oportun să se sporească utilizarea aluminiului reciclat în vehicule. În acest scop, ar trebui să se stabilească obiective pentru impunerea includerii unor cantități minime de aluminiu reciclat din deșeuri postconsum în vehiculele noi. În consecință, fiecare vehicul omologat de tip începând cu cel puțin 48 de luni, respectiv 108 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament ar trebui să conțină 30 %, respectiv 50 % aluminiu reciclat din deșeuri de aluminiu postconsum. Procentul de 10 %, respectiv 20 % din aceste obiective privind conținutul reciclat de aluminiu ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a aluminiului reciclat de la vehiculele scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili o metodologie de calculare și de verificare a ponderii de aluminiu recuperat din deșeurile postconsum, respectiv din vehiculele scoase din uz, prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta. Metodologia de verificare ar trebui să garanteze condiții de gestionare a deșeurilor și de reciclare echivalente pe teritoriul Uniunii și în afara acesteia și poate solicita demonstrarea conformității prin intermediul certificării de către o parte terță independentă și acreditată, cu calificări adecvate. Stabilirea obiectivelor privind conținutul reciclat ar trebui să meargă mână în mână cu cerințele de proiectare și de tratare care permit

dezmembrarea, îndepărtarea și separarea materialelor astfel încât să se poată păstra aceeași calitate, evitându-se reciclarea devalorizată.

Or. en

Amendamentul 285
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20a) Aluminiul este unul dintre materialele cu cea mai rapidă creștere a utilizării în sectorul autovehiculelor, pentru producția de vehicule. Pentru a contribui la reducerea impactului asupra mediului asociat cu producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, în cazul vehiculelor noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru aluminiul reciclat din deșeuri postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină 50 % aluminiu reciclat în greutate din deșeuri de aluminiu postconsum. Procentul de 20 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de aluminiu ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a aluminiului reciclat de la vehicule scoase din uz. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderii de aluminiu recuperat din deșeurile de aluminiu postconsum prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Or. en

Amendamentul 286
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) Există un potențial de creștere a utilizării conținutului reciclat în vehicule pentru alte materiale utilizate în mod obișnuit de industria autovehiculelor, pentru care piețele de materii prime secundare sunt subdezvoltate, amprenta legată de producția de materii prime primare este ridicată sau gradele de reciclare sunt limitate, în timp ce tehnologiile de sortare și reciclare se îmbunătățesc. Prin urmare, este oportun ca Comisia să evalueze oportunitatea, fezabilitatea și impactul stabilirii unor obiective privind conținutul reciclat de neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, bor utilizat în magneții permanenți, precum și pentru aluminiu și aliajele acestuia ***sau*** magneziu și aliajele acestuia. În ceea ce privește fezabilitatea stabilirii potențiale a unor obiective privind anumite tipuri de aliaje de aluminiu și magneziu, studiul ar trebui să abordeze problema corelării cererii cu oferta secundară în general și, în special, să analizeze compromisul dintre maximizarea economiilor de scară prin specificarea unui număr minim de familii de aliaje și maximizarea reținerii valorii prin sortarea într-o gamă mai largă de tipuri de aliaje specifice.	(21) Există un potențial de creștere a utilizării conținutului reciclat în vehicule pentru alte materiale utilizate în mod obișnuit de industria autovehiculelor, pentru care piețele de materii prime secundare sunt subdezvoltate, amprenta legată de producția de materii prime primare este ridicată sau gradele de reciclare sunt limitate, în timp ce tehnologiile de sortare și reciclare se îmbunătățesc. Prin urmare, este oportun ca Comisia să evalueze oportunitatea, fezabilitatea și impactul stabilirii unor obiective privind conținutul reciclat de neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, ***nichel, cobalt și*** bor utilizat în magneții permanenți, precum și pentru aluminiu și aliajele acestuia***,*** magneziu și aliajele acestuia***, sticlă și cauciuc***. În ceea ce privește fezabilitatea stabilirii potențiale a unor obiective privind anumite tipuri de aliaje de aluminiu și magneziu, studiul ar trebui să abordeze problema corelării cererii cu oferta secundară în general și, în special, să analizeze compromisul dintre maximizarea economiilor de scară prin specificarea unui număr minim de familii de aliaje și maximizarea reținerii valorii prin sortarea într-o gamă mai largă de tipuri de aliaje specifice.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) Există un potențial de creștere a utilizării conținutului reciclat în vehicule pentru alte materiale utilizate în mod obișnuit de industria autovehiculelor, pentru care piețele de materii prime secundare sunt subdezvoltate, amprenta legată de producția de materii prime primare este ridicată sau gradele de reciclare sunt limitate, în timp ce tehnologiile de sortare și reciclare se îmbunătățesc. Prin urmare, este oportun ca Comisia să evalueze oportunitatea, fezabilitatea și impactul stabilirii unor obiective privind conținutul reciclat de neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, bor utilizat în magneții permanenți, precum și pentru aluminiu și aliajele acestuia sau magneziu și aliajele acestuia. În ceea ce privește fezabilitatea stabilirii potențiale a unor obiective privind anumite tipuri de aliaje de aluminiu și magneziu, studiul ar trebui să abordeze problema corelării cererii cu oferta secundară în general și, în special, să analizeze compromisul dintre maximizarea economiilor de scară prin specificarea unui număr minim de familii de aliaje și maximizarea reținerii valorii prin sortarea într-o gamă mai largă de tipuri de aliaje specifice.	(21) Există un potențial de creștere a utilizării conținutului reciclat în vehicule pentru alte materiale utilizate în mod obișnuit de industria autovehiculelor, pentru care piețele de materii prime secundare sunt subdezvoltate, amprenta legată de producția de materii prime primare este ridicată sau gradele de reciclare sunt limitate, în timp ce tehnologiile de sortare și reciclare se îmbunătățesc. Prin urmare, este oportun ca Comisia să evalueze oportunitatea, fezabilitatea și impactul stabilirii unor obiective privind conținutul reciclat de neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, ***nichel, cobalt,*** bor utilizat în magneții permanenți, precum și pentru aluminiu și aliajele acestuia***, cupru*** sau magneziu și aliajele acestuia. În ceea ce privește fezabilitatea stabilirii potențiale a unor obiective privind anumite tipuri de aliaje de aluminiu și magneziu, studiul ar trebui să abordeze problema corelării cererii cu oferta secundară în general și, în special, să analizeze compromisul dintre maximizarea economiilor de scară prin specificarea unui număr minim de familii de aliaje și maximizarea reținerii valorii prin sortarea într-o gamă mai largă de tipuri de aliaje specifice.

Or. en

Amendamentul 288
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) Există un potențial de creștere a	(21) Există un potențial de creștere a

utilizării conținutului reciclat în vehicule pentru alte materiale utilizate în mod obișnuit de industria autovehiculelor, pentru care piețele de materii prime secundare sunt subdezvoltate, amprenta legată de producția de materii prime primare este ridicată sau gradele de reciclare sunt limitate, în timp ce tehnologiile de sortare și reciclare se îmbunătățesc. Prin urmare, este oportun ca Comisia să evalueze oportunitatea, fezabilitatea și impactul stabilirii unor obiective privind conținutul reciclat de neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, bor utilizat în magneții permanenți, precum și pentru ***aluminiu și aliajele acestuia sau*** magneziu și aliajele acestuia. În ceea ce privește fezabilitatea stabilirii potențiale a unor obiective privind anumite tipuri de aliaje de ***aluminiu și*** magneziu, studiul ar trebui să abordeze problema corelării cererii cu oferta secundară în general și, în special, să analizeze compromisul dintre maximizarea economiilor de scară prin specificarea unui număr minim de familii de aliaje și maximizarea reținerii valorii prin sortarea într-o gamă mai largă de tipuri de aliaje specifice.	utilizării conținutului reciclat în vehicule pentru alte materiale utilizate în mod obișnuit de industria autovehiculelor, pentru care piețele de materii prime secundare sunt subdezvoltate, amprenta legată de producția de materii prime primare este ridicată sau gradele de reciclare sunt limitate, în timp ce tehnologiile de sortare și reciclare se îmbunătățesc. Prin urmare, este oportun ca Comisia să evalueze oportunitatea, fezabilitatea și impactul stabilirii unor obiective privind conținutul reciclat de neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, bor utilizat în magneții permanenți, precum și pentru magneziu și aliajele acestuia. În ceea ce privește fezabilitatea stabilirii potențiale a unor obiective privind anumite tipuri de aliaje de magneziu, studiul ar trebui să abordeze problema corelării cererii cu oferta secundară în general și, în special, să analizeze compromisul dintre maximizarea economiilor de scară prin specificarea unui număr minim de familii de aliaje și maximizarea reținerii valorii prin sortarea într-o gamă mai largă de tipuri de aliaje specifice.

Or. en

Amendamentul 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi	***eliminat***

minime de aluminiu și de aliaje ale acestuia, de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.

Or. es

Amendamentul 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi	(22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi

minime de aluminiu și de aliaje ale acestuia, de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.

minime de aluminiu și de aliaje ale acestuia, de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală. ***Stabilirea acestui obiectiv ar trebui să fie precedată de o evaluare a impactului specifică, realizată de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea obiectivului.***

Or. es

Amendamentul 291
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime secundare, Comisiei ar trebui să i se delege	(22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime secundare, Comisiei ar trebui să i se delege

competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de aluminiu și de aliaje ale acestuia, de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu ***sau*** de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.

competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de aluminiu și de aliaje ale acestuia, de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu***, de nichel, de cobalt,*** de bor***, de sticlă și de cauciuc*** reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime	(22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime

secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de aluminiu și de aliaje ale acestuia, de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de ***executare*** pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.

secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de aluminiu și de aliaje ale acestuia, ***de cupru,*** de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu***, de nichel, de cobalt*** sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de ***delegare*** pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.

Or. en

Amendamentul 293
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(22) Pentru a stimula pieţele subdezvoltate ale materiilor prime	(22) Pentru a stimula pieţele subdezvoltate ale materiilor prime

secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime ***de aluminiu și de aliaje ale acestuia,*** de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.

secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.

Or. en

Amendamentul 294
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 23

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(23) În conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) ***[Actul privind materiile prime critice]*** al Parlamentului	(23) În conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) ***2024/1252*** al Parlamentului European și al Consiliului[51]

European și al Consiliului[51] și având în vedere că este necesar să se stabilească în prezentul regulament dispoziții privind conținutul reciclat din vehicule și privind materiile prime critice utilizate în piesele și componentele vehiculelor, aceste dispoziții ar trebui să se aplice ca punere în aplicare sectorială a dispozițiilor cuprinse în Regulamentul (UE) ***[Actul privind materiile prime critice]***. Acest lucru va asigura raționalizarea și integrarea diferitelor obligații de informare, etichetare și îndepărtare în conformitate cu procedurile din prezentul regulament în cele pentru alte piese, componente și materiale.

[51] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru asigurarea aprovizionării sigure și durabile cu materii prime critice și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 și (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

și având în vedere că este necesar să se stabilească în prezentul regulament dispoziții privind conținutul reciclat din vehicule și privind materiile prime critice utilizate în piesele și componentele vehiculelor, aceste dispoziții ar trebui să se aplice ca punere în aplicare sectorială a dispozițiilor cuprinse în Regulamentul (UE) ***2024/1252***. Acest lucru va asigura raționalizarea și integrarea diferitelor obligații de informare, etichetare și îndepărtare în conformitate cu procedurile din prezentul regulament în cele pentru alte piese, componente și materiale.

[51] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru asigurarea aprovizionării sigure și durabile cu materii prime critice și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 și (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/[privind bateriile] și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste	(24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/[privind bateriile] și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste

baterii și ***motoare*** pentru tracțiune electrică pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentului regulament prin revizuirea listei pieselor și componentelor care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a acestei cerințe de proiectare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.	baterii ***și ansamblurile de baterii aferente, precum*** și ***motoarele*** pentru tracțiune electrică pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul. ***Comisia ar trebui să încurajeze elaborarea de standarde pentru tehnicile de proiectare și asamblare care facilitează întreținerea, repararea și reafectarea bateriilor și a ansamblurilor de baterii.*** Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentului regulament prin revizuirea listei pieselor și componentelor care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a acestei cerințe de proiectare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.

Or. en

Amendamentul 296
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Pentru a se asigura că bateriile ***sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/[privind bateriile] și că*** motoarele pentru tracțiune electrică, ***care conțin cantități importante de pământuri rare,*** pot fi***, de asemenea,*** înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste ***baterii și motoare pentru tracțiune electrică*** pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de	(24) Pentru a se asigura că ***piesele și componentele de vehicule, inclusiv*** bateriile ***și*** motoarele pentru tracțiune electrică, pot fi ***îndepărtate, reparate, refabricate, recondiționate, modernizate,*** înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste ***piese și componente*** pot fi îndepărtate cu ușurință ***și într-un mod nedistructiv*** de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații***,*** întreținere ***și***

către operatorii de reparații ***și*** întreținere în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentului regulament prin revizuirea listei pieselor și componentelor care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a acestei cerințe de proiectare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.

modernizare în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul. ***Cerințele de proiectare ar trebui să permită reciclarea bateriilor în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/1542.*** Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentului regulament prin revizuirea listei pieselor și componentelor care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a acestei cerințe de proiectare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/[privind bateriile] și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste baterii și motoare pentru tracțiune electrică pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul	(24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/[privind bateriile] și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare ***și de acces la informațiile tehnice și digitale*** pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste baterii și motoare pentru tracțiune electrică pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a

privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentului regulament prin revizuirea listei pieselor și componentelor care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a acestei cerințe de proiectare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.

adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentului regulament prin revizuirea listei pieselor și componentelor care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a acestei cerințe de proiectare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.

Or. fr

Amendamentul 298
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) ***2023/[privind bateriile]*** și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste baterii și ***motoare*** pentru tracțiune electrică pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentului regulament prin revizuirea listei pieselor și componentelor care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule. În vederea asigurării unor condiții uniforme	(24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) ***2023/1542*** și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste baterii ***și componentele lor*** și ***motoarele*** pentru tracțiune electrică pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentului regulament prin revizuirea listei pieselor și componentelor care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule. În

pentru punerea în aplicare a acestei cerințe de proiectare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.

vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a acestei cerințe de proiectare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.

Or. en

Amendamentul 299
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 24 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(24a) Pentru a sprijini abordări mai circulare în sectorul autovehiculelor și pentru a le permite consumatorilor să ia decizii în cunoștință de cauză, ar trebui să se stabilească un indice obligatoriu al potențialului de reparare pentru vehiculele electrice. Indicele potențialului de reparare ar trebui să acopere aspecte esențiale pentru repararea și întreținerea vehiculelor, cum ar fi disponibilitatea și prețul pieselor de schimb și ale instrumentelor pentru reparații. Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unui astfel de indice, pe baza unei evaluări a celei mai adecvate proiectări.

Or. en

Amendamentul 300
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 24 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(24b) Disponibilitatea și accesibilitatea ca preț ale pieselor de schimb sunt esențiale pentru potențialul de reparare, longevitatea și sustenabilitatea vehiculelor, având o importanță majoră pentru promovarea unei economii circulare, în conformitate cu obiectivele prezentate în Planul de acțiune privind economia circulară. Pentru reducerea înlocuirii premature a vehiculelor și pentru reducerea la minimum a efectelor asupra mediului asociate cu generarea de deșeuri, este necesar să se asigure că, după ce vehiculul este introdus pe piață, componentele critice, inclusiv bateriile, motoarele pentru tracțiune electrică și alte piese esențiale, rămân accesibile pentru o perioadă minimă. Pentru sprijinirea durabilității și a potențialului de reparare ale vehiculelor, prezentul regulament ar trebui să impună producătorilor să garanteze disponibilitatea pieselor de schimb pe o perioadă de 20 de ani de la încheierea introducerii pe piață.

Or. en

Amendamentul 301
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) Pentru a se asigura că producătorii ***de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare*** pun în aplicare acțiuni care să garanteze că îndeplinesc cerințele privind circularitatea prevăzute în prezentul regulament și pentru a-i stimula să îmbunătățească circularitatea tipurilor de vehicule pe care le introduc pe piață, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie	(26) Pentru a se asigura că producătorii pun în aplicare acțiuni care să garanteze că îndeplinesc cerințele privind circularitatea prevăzute în prezentul regulament și pentru a-i stimula să îmbunătățească circularitatea tipurilor de vehicule pe care le introduc pe piață, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie cuprinzătoare privind circularitatea pentru fiecare tip nou și să o

cuprinzătoare privind circularitatea pentru fiecare tip nou și să o transmită autorității de omologare de tip. Această strategie ar trebui să aibă la bază tehnologii confirmate, disponibile sau în curs de dezvoltare la data solicitării omologării vehiculului, și să fie actualizată periodic. Comisia ar trebui să raporteze periodic cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza strategiilor privind circularitatea transmise de producători. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice în domeniul fabricării și al gestionării vehiculelor scoase din uz, de evoluțiile pieței din sectorul autovehiculelor și de modificările în materie de reglementare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei care conține cerințe privind conținutul strategiei privind circularitatea și actualizările acesteia.

transmită autorității de omologare de tip. Această strategie ar trebui să aibă la bază tehnologii confirmate, disponibile sau în curs de dezvoltare la data solicitării omologării vehiculului, și să fie actualizată periodic. ***Comisia ar trebui să adopte acte de punere în aplicare pentru a le prezenta producătorilor standardele convenite de comun acord care trebuie utilizate pentru efectuarea, ca parte a strategiilor lor privind circularitatea, a unei evaluări a ciclului de viață, care să cuantifice efectele asupra mediului și utilizarea resurselor asociate cu producția de vehicule și gestionarea vehiculelor scoase din uz.*** Comisia ar trebui să raporteze periodic cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza strategiilor privind circularitatea transmise de producători. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice în domeniul fabricării și al gestionării vehiculelor scoase din uz, de evoluțiile pieței din sectorul autovehiculelor și de modificările în materie de reglementare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei care conține cerințe privind conținutul strategiei privind circularitatea și actualizările acesteia.

Or. en

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) Pentru a se asigura că producătorii de autoturisme și de vehicule utilitare	(26) Pentru a se asigura că producătorii de autoturisme și de vehicule utilitare

ușoare pun în aplicare acțiuni care să garanteze că îndeplinesc cerințele privind circularitatea prevăzute în prezentul regulament și pentru a-i stimula să îmbunătățească circularitatea tipurilor de vehicule pe care le introduc pe piață, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie cuprinzătoare privind circularitatea ***pentru fiecare tip nou*** și să o transmită autorității de omologare de tip. Această strategie ar trebui să ***aibă la bază*** tehnologii confirmate***, disponibile sau în curs de dezvoltare la data solicitării omologării vehiculului, și*** să fie actualizată periodic. Comisia ar trebui să raporteze periodic cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza strategiilor privind circularitatea transmise de producători. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice în domeniul fabricării și al gestionării vehiculelor scoase din uz, de evoluțiile pieței din sectorul autovehiculelor și de modificările în materie de reglementare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei care conține cerințe privind conținutul strategiei privind circularitatea și actualizările acesteia.	ușoare pun în aplicare acțiuni care să garanteze că îndeplinesc cerințele privind circularitatea prevăzute în prezentul regulament și pentru a-i stimula să îmbunătățească circularitatea tipurilor de vehicule pe care le introduc pe piață, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie cuprinzătoare privind circularitatea și să o transmită autorității de omologare de tip. Această strategie ar trebui să ***fie elaborată la nivel de întreprindere și să se bazeze pe*** tehnologii confirmate***. Strategia privind circularitatea ar trebui*** să fie actualizată periodic. Comisia ar trebui să raporteze periodic cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza strategiilor privind circularitatea transmise de producători. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice în domeniul fabricării și al gestionării vehiculelor scoase din uz, de evoluțiile pieței din sectorul autovehiculelor și de modificările în materie de reglementare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei care conține cerințe privind conținutul strategiei privind circularitatea și actualizările acesteia.

Or. en

Justificare

Elaborarea de strategii separate privind circularitatea pentru fiecare model de vehicul în parte ar conduce la procese redundante, costuri mai ridicate și ineficiențe operaționale. O abordare unică și unitară la nivel de întreprindere permite existența unor procese standardizate pentru aprovizionarea cu materiale, pentru reciclare și pentru gestionarea vehiculelor scoase din uz, permițând economii de scară și utilizarea mai eficientă a resurselor.

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) Pentru a se asigura că producătorii de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare pun în aplicare acțiuni care să garanteze că îndeplinesc cerințele privind circularitatea prevăzute în prezentul regulament și pentru a-i stimula să îmbunătățească circularitatea tipurilor de vehicule pe care le introduc pe piață, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie cuprinzătoare privind circularitatea ***pentru fiecare tip nou*** și să o transmită autorității de omologare de tip. Această strategie ar trebui să ***aibă la bază*** tehnologii confirmate***, disponibile sau în curs de dezvoltare la data solicitării omologării vehiculului, și*** să fie actualizată periodic. Comisia ar trebui să raporteze periodic cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza strategiilor privind circularitatea transmise de producători. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice în domeniul fabricării și al gestionării vehiculelor scoase din uz, de evoluțiile pieței din sectorul autovehiculelor și de modificările în materie de reglementare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei care conține cerințe privind conținutul strategiei privind circularitatea și actualizările acesteia.	(26) Pentru a se asigura că producătorii de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare pun în aplicare acțiuni care să garanteze că îndeplinesc cerințele privind circularitatea prevăzute în prezentul regulament și pentru a-i stimula să îmbunătățească circularitatea tipurilor de vehicule pe care le introduc pe piață, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie cuprinzătoare privind circularitatea și să o transmită autorității de omologare de tip. Această strategie ar trebui să ***fie elaborată la nivel de întreprindere și să se bazeze pe*** tehnologii confirmate***. Strategia privind circularitatea ar trebui*** să fie actualizată periodic. Comisia ar trebui să raporteze periodic cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza strategiilor privind circularitatea transmise de producători. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice în domeniul fabricării și al gestionării vehiculelor scoase din uz, de evoluțiile pieței din sectorul autovehiculelor și de modificările în materie de reglementare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei care conține cerințe privind conținutul strategiei privind circularitatea și actualizările acesteia.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 27

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(27) Pentru a spori transparența în ceea ce privește utilizarea materialelor reciclate de către sectorul autovehiculelor și pentru a oferi stimulente în vederea creșterii nivelurilor de conținut reciclat, producătorii de vehicule ar trebui să aibă obligația de a furniza o documentație tehnică având rolul de a indica procentul de materiale reciclate prezente în noile tipuri de vehicule care sunt prezentate pentru omologarea de tip. Această cerință ar trebui să se aplice unei selecții de materiale pentru care o creștere a nivelului de conținut reciclat în vehicule ar aduce beneficii deosebit de importante pentru mediu. Declarația obligatorie ar trebui să fie prezentată autorității de omologare de tip împreună cu alte documente, ca parte a cererii de omologare de tip.	***eliminat***

Or. fr

Amendamentul 305
Maria Grapini

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor ***de-a lungul*** lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru ***a maximiza reutilizarea, refabricarea*** și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor	(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule***, operatorii care se ocupă cu dezmembrarea, operatorii de refabricare, întreținere și reparații*** și operatorii de gestionare a deșeurilor ***din cadrul*** lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru ***maximizarea reutilizării, refabricarea*** și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a

de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces ***nelimitat***, standardizat și nediscriminatoriu la ***informații care să permită*** îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere ***operatorilor care se ocupă cu dezmembrarea,*** operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces ***nerestricționat***, standardizat și nediscriminatoriu la ***informațiile menționate la aliniatul 66 din Orientările suplimentare ale Comisiei privind restricțiile verticale în acordurile pentru vânzarea și repararea autovehiculelor și pentru distribuția de piese de schimb pentru autovehicule, permițând*** îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a

adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

Or. ro

Amendamentul 306
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea	(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de ***reparații, întreținere, modernizare și*** gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza ***repararea,*** reutilizarea, refabricarea***, modernizarea*** și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de ***modernizare,*** reparații și întreținere ***un*** acces ***în timp util,*** nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu***, pe o perioadă de cel puțin douăzeci de ani de la încheierea introducerii pe piață,*** la informații care să permită îndepărtarea***, repararea, recondiționarea, modernizarea, refabricarea*** și înlocuirea***,*** în condiții de siguranță ***și în mod nedistructiv,*** a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de ***modernizare,*** reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru

pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de ***modernizare,*** reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

Or. en

Amendamentul 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale	(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale

pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui

pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. ***Este important să se respecte pe deplin drepturile de proprietate intelectuală, garantându-se că accesul la informații tehnice nu compromite tehnologiile protejate sau secretele comerciale.*** Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor

delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru	(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule***, operatorii de reparații și de întreținere*** și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, ***imediat, gratuit,*** standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea***, precum și repararea, refabricarea și recondiționarea, după caz,*** în condiții de siguranță ***și în mod nedistructiv,*** a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile

tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

pentru vehicule electrice ***și ansamblurile de baterii aferente***, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

Or. en

Amendamentul 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a	(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule***, operatorii care se ocupă cu***

deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) ***[Actul privind materiile prime critice]***. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit***, excluzând costurile administrative***. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu

dezmembrarea, refabricarea, repararea, modernizarea și întreținerea și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere ***operatorilor care se ocupă cu dezmembrarea, modernizarea și refabricarea,*** operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice ***și elementele lor constitutive***, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) ***2024/1252***. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor

articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

Or. en

Amendamentul 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor ***și*** operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar	(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilo***r,*** operatorilor de reparații și întreținere ***și operatorilor de modernizare*** acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații***, de exemplu prin intermediul instrumentelor existente utilizate de industria autovehiculelor,*** care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a

trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

Or. en

Justificare

Operatorii de modernizare sunt operatori importanți pe piața postvânzare.

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

Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) Accesul la informații actualizate și	(28) Accesul la informații actualizate și

comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, ***precum și motoarele*** pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de

comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, ***a informațiilor privind codificarea digitală a pieselor și a informațiilor privind accesarea și îndepărtarea motoarelor*** pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de

reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.

Or. fr

Amendamentul 312
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(28a) Regulamentul (UE) 2024/1781 stabilește cerințe obligatorii pentru promovarea durabilității produselor, inclusiv prin interzicerea anumitor practici de obsolescență prematură, cum ar fi utilizarea unor componente disproporționat de fragile, obstacolele în calea dezasamblării sau incompatibilitățile de software. Această abordare ar trebui să fie reprodusă în prezentul regulament, pentru sprijinirea unei durate de viață mai lungi pentru vehicule. Prin urmare, ar trebui ca funcționalitatea pe termen lung, securitatea cibernetică și compatibilitatea tehnologică ale vehiculelor electrice să fie protejate prin furnizarea obligatorie de către producători a unor actualizări periodice, securizate și accesibile pentru sistemele de operare (SO). Aceste actualizări sunt, într-adevăr, esențiale pentru a menține performanța vehiculelor, a combate riscurile de securitate cibernetică emergente și a permite compatibilitatea cu infrastructura în continuă evoluție și standardele în

continuă schimbare.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(28a) Pentru ca producătorii să fie încurajați să îmbunătățească potențialul de reparare al vehiculelor și să ofere consumatorilor informații mai transparente cu privire la costurile de întreținere și de reparare ale vehiculelor pe care le achiziționează, aceștia ar trebui să ofere informații legate de potențialul de reparare pentru fiecare tip de vehicul nou.

Or. en

Amendamentul 314
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca ***producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor profesioniști din domeniul gestionării***	(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca această codificare ***digitală să fie interzisă***.

deșeurilor să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare ***împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul***.

Or. en

Amendamentul 315
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca ***producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor profesioniști din domeniul gestionării deșeurilor să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care*** această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un ***alt*** vehicul.	(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca această codificare ***digitală să fie interzisă, având în vedere că*** împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un vehicul.

Or. en

Amendamentul 316
Alexander Bernhuber

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor profesioniști din domeniul gestionării deșeurilor să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.	(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor profesioniști din domeniul gestionării deșeurilor să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul. ***Pe lângă operatorii de gestionare a deșeurilor, la aceste informații vor avea acces și întreprinderile de reparații și întreținere.***

Or. en

Justificare

Este foarte important ca întreprinderile de reparații și întreținere să aibă și ele acces la aceste informații, astfel încât să poată integra fără probleme piese de la operatorii de gestionare a deșeurilor într-un vehicul nou.

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

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel	(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel

de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor ***profesioniști*** din domeniul gestionării deșeurilor să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.	de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor din domeniul gestionării deșeurilor ***și operatorilor de reparații și întreținere profesioniști*** să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.

Or. en

Amendamentul 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

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor ***profesioniști*** din domeniul gestionării deșeurilor să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.	(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor din domeniul gestionării deșeurilor ***și operatorilor de reparații și întreținere profesioniști*** să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.

Or. en

Justificare

Operatorii de reparații și întreținere ar trebui să se numere printre beneficiarii accesului la informații, iar accesul la informații ar trebui să includă și accesul la codificare în vederea reintegrării pieselor în vehicule noi.

Amendamentul 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor ***profesioniști*** din domeniul gestionării deșeurilor să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.	(29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor din domeniul gestionării deșeurilor ***și operatorilor de reparații și întreținere profesioniști*** să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.

Or. en

Amendamentul 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Propunere de regulament
Considerentul 31

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(31) Pentru a facilita tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport de circularitate al vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) 2023 [privind bateriile], Regulamentul [ESPR] al Parlamentului European și al Consiliului[54] și Regulamentul [Euro 7] al Parlamentului European și al Consiliului[55]. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competențe de executare în vederea stabilirii cerințelor tehnice de proiectare și de funcționare a pașaportului și a normelor privind amplasarea suportului de date sau a altui identificator care să permită accesarea pașaportului pe vehicul.	***eliminat***
[54] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile și de abrogare a Directivei 2009/125/CE.	
[55] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a	

autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009.

Or. en

Amendamentul 321
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 31

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(31) Pentru a facilita tratarea ***vehiculelor*** la sfârșitul ciclului de viață, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la ***îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor*** vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport de circularitate al vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) 2023 [privind bateriile], Regulamentul [ESPR] al Parlamentului European și al Consiliului***[54]*** și Regulamentul [Euro 7] al Parlamentului European și al Consiliului***[55]***. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competențe de executare în vederea stabilirii cerințelor tehnice de proiectare și de funcționare a pașaportului și a normelor privind	(31) Pentru a facilita ***repararea, recondiționarea, refabricarea, modernizarea, înlocuirea și*** tratarea la sfârșitul ciclului de viață ***a vehiculelor și a pieselor, componentelor și materialelor acestora***, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la ***piesele, componentele și materialele*** vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport de circularitate al vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie ***complementar, integrat și*** în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) 2023 [privind bateriile], Regulamentul [ESPR] al Parlamentului European și al Consiliului[54] și Regulamentul [Euro 7] al Parlamentului European și al Consiliului[55]. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competențe de

amplasarea suportului de date sau a altui identificator care să permită accesarea pașaportului pe vehicul.

executare în vederea stabilirii cerințelor tehnice de proiectare și de funcționare a pașaportului și a normelor privind amplasarea suportului de date sau a altui identificator care să permită accesarea pașaportului pe vehicul.

---

*[54] **Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile și de abrogare a Directivei 2009/125/CE.***

*[55] **Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009.***

---

*[54] **Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile și de abrogare a Directivei 2009/125/CE.***

*[55] **Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009***

Or. en

Amendamentul 322
Christine Singer, Andreas Glück

Propunere de regulament
Considerentul 31

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(31) Pentru a facilita tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport de circularitate al	(31) Pentru a facilita tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport de circularitate al

vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) 2023 [privind bateriile], Regulamentul [ESPR] al Parlamentului European și al Consiliului[54] și Regulamentul [Euro 7] al Parlamentului European și al Consiliului[55]. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competențe de executare în vederea stabilirii cerințelor tehnice de proiectare și de funcționare a pașaportului și a normelor privind amplasarea suportului de date sau a altui identificator care să permită accesarea pașaportului pe vehicul.

vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) 2023 [privind bateriile], Regulamentul [ESPR] al Parlamentului European și al Consiliului[54] și Regulamentul [Euro 7] al Parlamentului European și al Consiliului[55]. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competențe de executare în vederea stabilirii cerințelor tehnice de proiectare și de funcționare a pașaportului și a normelor privind amplasarea suportului de date sau a altui identificator care să permită accesarea pașaportului pe vehicul. ***Comisia trebuie însă, pe cât posibil, să reducă la minimum sarcina administrativă.***

---

[54] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile și de abrogare a Directivei 2009/125/CE.

[55] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009.

---

[54] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile și de abrogare a Directivei 2009/125/CE.

[55] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009.

Or. en

Justificare

Sarcina administrativă ar trebui menținută la un nivel cât mai scăzut cu putință.

Amendamentul 323
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 31

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(31) Pentru a facilita tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport de circularitate al vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) ***2023 [privind bateriile]***, Regulamentul ***[ESPR]*** al Parlamentului European și al Consiliului[54] și Regulamentul [Euro 7] al Parlamentului European și al Consiliului[55]. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competențe de executare în vederea stabilirii cerințelor tehnice de proiectare și de funcționare a pașaportului și a normelor privind amplasarea suportului de date sau a altui identificator care să permită accesarea pașaportului pe vehicul.	(31) Pentru a facilita tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport ***digital*** de circularitate al vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) ***2023/1542***, Regulamentul ***2024/1781*** al Parlamentului European și al Consiliului[54] și Regulamentul [Euro 7] al Parlamentului European și al Consiliului[55]. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competențe de executare în vederea stabilirii cerințelor tehnice de proiectare și de funcționare a pașaportului și a normelor privind amplasarea suportului de date sau a altui identificator care să permită accesarea pașaportului pe vehicul.
[54] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare	[54] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare

ecologică pentru produsele sustenabile și de abrogare a Directivei 2009/125/CE.	ecologică pentru produsele sustenabile și de abrogare a Directivei 2009/125/CE.
[55] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009.	[55] Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 31 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(31a) La stabilirea proiectării și a cerințelor pentru pașaport, Comisia ar trebui să se asigure că sursele de informații se bazează pe platformele existente în sectorul autovehiculelor, inclusiv, printre altele, IDIS pentru dezmembrare, IMDS pentru declarațiile legate de materiale, sau pe platformele unor grupuri individuale de producători pentru urmărirea disponibilității pieselor de schimb.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 33

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(33) Pentru a garanta tratarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz, orice unitate sau întreprindere care intenționează să efectueze operațiuni de tratare a deșeurilor pentru aceste vehicule ar trebui să obțină o autorizație din partea autorității competente. Autorizația ar trebui să fie acordată numai în cazul în care unitatea sau întreprinderea dispune de capacitatea tehnică, financiară și organizatorică necesară pentru a efectua operațiunile de tratare a vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață într-un mod care respectă dreptul Uniunii și dreptul intern aplicabil, inclusiv cerințele specifice în materie de tratare stabilite în prezentul regulament. În plus, instalațiile de tratare autorizate ar trebui să aibă competența de a elibera certificate de distrugere în conformitate cu prezentul regulament.	(33) ***Prezentul regulament se bazează pe normele și principiile generale legate de gestionarea deșeurilor stabilite în Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului, care ar trebui adaptate pentru a reflecta caracterul specific al vehiculelor scoase din uz.*** Pentru a garanta tratarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz, orice unitate sau întreprindere care intenționează să efectueze operațiuni de tratare a deșeurilor***, inclusiv de colectare,*** pentru aceste vehicule ar trebui să obțină o autorizație din partea autorității competente. Autorizația ar trebui să fie acordată numai în cazul în care unitatea sau întreprinderea dispune de capacitatea tehnică, financiară și organizatorică necesară pentru a efectua operațiunile de tratare a vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață într-un mod care respectă dreptul Uniunii și dreptul intern aplicabil, inclusiv cerințele specifice în materie de tratare stabilite în prezentul regulament. În plus, instalațiile de tratare autorizate ar trebui să aibă competența de a elibera certificate de distrugere în conformitate cu prezentul regulament.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 33 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(33a) Statelor membre ar trebui să li se permită să adopte măsuri, în temeiul legislației lor naționale, pentru a impune ca producătorii sau organizațiile care

implementează răspunderea extinsă a producătorilor să încheie contracte cu instalații de tratare autorizate pentru a-și îndeplini obligațiile în materie de răspundere a producătorilor. Pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament, inclusiv pentru promovarea unei economii circulare, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili norme detaliate care să garanteze că respectivele contracte pot funcționa în condiții echitabile, transparente și nediscriminatorii pentru diferitele categorii de producători și de organizații care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

Or. en

Amendamentul 327
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 34

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(34) Directiva 2000/53/CE stabilește o obligație de bază pentru producătorii de vehicule de a acoperi o parte din costurile de colectare a vehiculelor scoase din uz. Pe baza acestei obligații, în conformitate cu principiul „poluatorul plătește” și cu cerințele minime generale pentru schemele de răspundere extinsă a producătorilor prevăzute în Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului[56], este oportun să se stabilească la nivelul Uniunii cerințe privind responsabilitățile producătorilor de vehicule în ceea ce privește gestionarea vehiculelor ***scoase din uz***. ***Producătorii ar trebui să facă obiectul răspunderii extinse a producătorilor pentru vehiculele pe care le-au introdus pe piață odată ce acestea ajung în etapa de sfârșit al ciclului de viață.*** Răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să	(34) Directiva 2000/53/CE stabilește o obligație de bază pentru producătorii de vehicule de a acoperi o parte din costurile de colectare a vehiculelor scoase din uz. Pe baza acestei obligații, în conformitate cu principiul „poluatorul plătește” și cu cerințele minime generale pentru schemele de răspundere extinsă a producătorilor prevăzute în Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului[56], este oportun să se stabilească la nivelul Uniunii cerințe privind responsabilitățile producătorilor de vehicule în ceea ce privește gestionarea vehiculelor ***pe parcursul întregului lor ciclu de viață***. Răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să acopere obligațiile de a se asigura că vehiculele puse la dispoziție de producători pe piața unui stat membru sunt colectate și tratate în conformitate cu

acopere obligațiile de a se asigura că vehiculele puse la dispoziție de producători pe piața unui stat membru sunt colectate și tratate în conformitate cu prezentul regulament și că operatorii de gestionare a deșeurilor care tratează astfel de vehicule îndeplinesc obiectivele de reciclare stabilite prin prezentul regulament.

---

[56] Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive (JO L 312, 22.11.2008, p. 3).

prezentul regulament și că operatorii de gestionare a deșeurilor care tratează astfel de vehicule îndeplinesc obiectivele de reciclare stabilite prin prezentul regulament.

---

[56] Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive (JO L 312, 22.11.2008, p. 3).

Or. en

Amendamentul 328
Beatrice Timgren

Propunere de regulament
Considerentul 35

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(35) Pentru a facilita monitorizarea respectării de către producători a obligațiilor care le revin în materie de răspundere extinsă a producătorilor, statele membre ar trebui să instituie un registru al producătorilor. Cerințele de înregistrare ar trebui să fie armonizate în întreaga Uniune pentru a facilita înregistrarea, în special în cazul în care producătorii pun la dispoziție vehicule în diferite state membre. ***Registrul ar trebui, de asemenea, să fie utilizat în scopul raportării către autoritățile competente cu privire la îndeplinirea obligațiilor în materie de răspundere extinsă a*** producătorilor***. Caracteristicile și aspectele procedurale legate de acest registru ar trebui, de asemenea, să fie în concordanță cu registrul producătorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2023/[OP: privind bateriile], pentru a permite producătorilor de vehicule și***	(35) Pentru a facilita monitorizarea respectării de către producători a obligațiilor care le revin în materie de răspundere extinsă a producătorilor, statele membre ar trebui să instituie un registru al producătorilor. Cerințele de înregistrare ar trebui să fie armonizate în întreaga Uniune pentru a facilita înregistrarea, în special în cazul în care producătorii pun la dispoziție vehicule în diferite state membre. ***Statelor membre în care există deja registre naționale ale*** producătorilor ***care îndeplinesc sau depășesc cerințele prezentului regulament ar trebui să li se permită să le utilizeze în continuare în loc să creeze noi registre redundante. Astfel, se asigură eficiența în materie de reglementare și se reduc la minimum sarcinile administrative inutile asupra întreprinderilor***.

producătorilor de baterii să utilizeze același registru.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 36

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(36) În cazul în care producătorul pune pentru prima dată la dispoziție vehicule pe piață pe teritoriul unui stat membru în care producătorul nu este stabilit, producătorul ar trebui să desemneze un reprezentant ***desemnat*** pentru răspunderea extinsă a producătorului.	(36) În cazul în care producătorul pune pentru prima dată la dispoziție vehicule pe piață pe teritoriul unui stat membru în care producătorul nu este stabilit, producătorul ar trebui să desemneze un reprezentant ***autorizat*** pentru răspunderea extinsă a producătorului.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 37

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(37) Producătorii ar trebui să poată alege dacă își vor exercita obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor în mod individual sau colectiv, prin intermediul organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care își asumă răspunderea în numele lor. Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să asigure confidențialitatea datelor care le sunt furnizate de către producători. Pentru a	(37) Producătorii ar trebui să poată alege dacă își vor exercita obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor în mod individual sau colectiv, prin intermediul organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care își asumă răspunderea în numele lor. ***Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a adopta măsuri prin care să confere caracter obligatoriu desemnării unei organizații care implementează răspunderea extinsă***

garanta că interesele tuturor operatorilor economici sunt luate în considerare în mod corespunzător și pentru a evita ca operatorii de gestionare a deșeurilor să fie dezavantajați în deciziile luate în cadrul schemelor de răspundere extinsă a producătorilor, ar trebui să se asigure o reprezentare echitabilă a producătorilor și a operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor de conducere ale acestor organizații.

a producătorilor. Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să asigure confidențialitatea datelor care le sunt furnizate de către producători. Pentru a garanta că interesele tuturor operatorilor economici sunt luate în considerare în mod corespunzător și pentru a evita ca operatorii de gestionare a deșeurilor să fie dezavantajați în deciziile luate în cadrul schemelor de răspundere extinsă a producătorilor, ar trebui să se asigure o reprezentare echitabilă a producătorilor și a operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor de conducere ale acestor organizații. ***Operatorii de gestionare a deșeurilor ar trebui să treacă prin proceduri de selecție nediscriminatorii și, în acest scop, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui, de asemenea, să facă publice informațiile legate de procedura de selecție pentru operatorii de gestionare a deșeurilor.***

Or. en

Amendamentul 331
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 37

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(37) ***Producătorii ar trebui să poată alege dacă își vor exercita obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor în mod individual sau colectiv, prin intermediul organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care își asumă răspunderea în numele lor.*** Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să asigure confidențialitatea datelor care le sunt furnizate de către producători. Pentru a	(37) Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să asigure confidențialitatea datelor care le sunt furnizate de către producători. Pentru a garanta că interesele tuturor operatorilor economici sunt luate în considerare în mod corespunzător și pentru a evita ca operatorii de gestionare a deșeurilor să fie dezavantajați în deciziile luate în cadrul schemelor de răspundere extinsă a producătorilor, ar trebui să se asigure o reprezentare echitabilă a

garanta că interesele tuturor operatorilor economici sunt luate în considerare în mod corespunzător și pentru a evita ca operatorii de gestionare a deșeurilor să fie dezavantajați în deciziile luate în cadrul schemelor de răspundere extinsă a producătorilor, ar trebui să se asigure o reprezentare echitabilă a producătorilor și a operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor de conducere ale acestor organizații.	producătorilor și a operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor de conducere ale acestor organizații.

Or. en

Amendamentul 332
Beatrice Timgren

Propunere de regulament
Considerentul 37

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(37) Producătorii ar trebui să poată alege dacă își vor exercita obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor în mod individual sau colectiv, prin intermediul organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care își asumă răspunderea în numele lor. Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să asigure confidențialitatea datelor care le sunt furnizate de către producători. ***Pentru a garanta că interesele tuturor operatorilor economici sunt luate în considerare în mod corespunzător și pentru a evita ca operatorii de gestionare a deșeurilor să fie dezavantajați în deciziile luate în cadrul schemelor de răspundere extinsă a producătorilor, ar trebui să se asigure o reprezentare echitabilă a producătorilor și a operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor de conducere ale acestor organizații.***	(37) Producătorii ar trebui să poată alege dacă își vor exercita obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor în mod individual sau colectiv, prin intermediul organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care își asumă răspunderea în numele lor. Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să asigure confidențialitatea datelor care le sunt furnizate de către producători. ***Pentru garantarea securității juridice, clasificarea VSU nu ar trebui să fie determinată de criterii subiective sau automate, ci ar trebui să presupună o decizie transparentă și obligatorie din punct de vedere juridic, bazată pe un proces corect. Nu ar trebui să se aplice nicio decizie administrativă automată sau clasificare prezumtivă, iar proprietarii de vehicule ar trebui să aibă dreptul de a contesta clasificările VSU înainte de a fi obligați să renunțe la vehiculele lor.***

Or. en

Amendamentul 333
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 37

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(37) Producătorii ar trebui să ***poată alege dacă își vor exercita*** obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor în mod ***individual sau*** colectiv, prin intermediul organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care își asumă răspunderea în numele lor. Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să asigure confidențialitatea datelor care le sunt furnizate de către producători. Pentru a garanta că interesele tuturor operatorilor economici sunt luate în considerare în mod corespunzător și pentru a evita ca operatorii de gestionare a deșeurilor să fie dezavantajați în deciziile luate în cadrul schemelor de răspundere extinsă a producătorilor, ar trebui să se asigure o reprezentare ***echitabilă*** a producătorilor și a operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor de conducere ale acestor organizații.	(37) Producătorii ar trebui să ***își exercite*** obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor în mod colectiv, prin intermediul organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care își asumă răspunderea în numele lor. Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să asigure confidențialitatea datelor care le sunt furnizate de către producători. Pentru a garanta că interesele tuturor operatorilor economici sunt luate în considerare în mod corespunzător și pentru a evita ca operatorii de gestionare a deșeurilor să fie dezavantajați în deciziile luate în cadrul schemelor de răspundere extinsă a producătorilor, ar trebui să se asigure o reprezentare ***egală*** a producătorilor și a operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor de conducere ale acestor organizații.

Or. en

Amendamentul 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Propunere de regulament
Considerentul 38

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(38) Producătorii ar trebui să finanțeze o	(38) Producătorii ar trebui să finanțeze**,**

parte din costurile de colectare ***și tratare a*** vehiculelor scoase din uz necesare pentru a îndeplini cerințele stabilite în prezentul regulament***, în special obligațiile care vizează asigurarea unei calități mai ridicate a materiilor prime secundare recuperate de la vehicule***. ***Nivelul exact al costurilor acestor operațiuni care ar trebui să fie acoperite de producători ar trebui să fie stabilit luând în considerare veniturile instalațiilor de tratare autorizate și ale altor operatori de gestionare a deșeurilor obținute din vânzarea pieselor de schimb sau a componentelor uzate și a materiilor prime secundare recuperate de la vehiculele scoase din uz. În acest scop, autoritățile competente, în cooperare cu producătorii și cu operatorii de gestionare a deșeurilor, ar trebui să monitorizeze costurile medii ale operațiunilor de colectare, reciclare și tratare, precum și nivelul contribuțiilor financiare plătite de producători, pentru a se asigura că există o alocare echitabilă a costurilor între toți operatorii interesați.***

în conformitate cu răspunderea extinsă a producătorilor, o parte din costurile de colectare ***pentru tratarea*** vehiculelor scoase din uz necesare pentru a îndeplini cerințele stabilite în prezentul regulament.

Or. es

Amendamentul 335
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 39

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(39) Contribuțiile financiare ale producătorilor ar trebui să acopere, de asemenea, costurile campaniilor educaționale menite să crească gradul de colectare a vehiculelor scoase din uz, instituirea sistemului de notificare pentru eliberarea și transferul certificatelor de distrugere, precum și colectarea și raportarea datelor către autoritățile competente. Toate aceste acțiuni sunt indispensabile pentru a asigura o gestionare	(39) Contribuțiile financiare ale producătorilor ar trebui să acopere, de asemenea, costurile campaniilor educaționale menite ***să reducă efectele utilizării vehiculelor asupra mediului și*** să crească gradul de colectare a vehiculelor scoase din uz, instituirea sistemului de notificare pentru eliberarea și transferul certificatelor de distrugere, precum și colectarea și raportarea datelor către autoritățile competente. Toate aceste

adecvată a vehiculelor scoase din uz, în special pentru urmărirea vehiculelor pentru care producătorii sunt responsabili în conformitate cu prezentul regulament.

acțiuni sunt indispensabile pentru ***a reduce efectele utilizării vehiculelor asupra mediului și pentru*** a asigura o gestionare adecvată a vehiculelor scoase din uz, în special pentru urmărirea vehiculelor pentru care producătorii sunt responsabili în conformitate cu prezentul regulament. ***Contribuțiile financiare ar trebui, de asemenea, să fie modulate într-un mod care să impulsioneze producătorii să fabrice vehicule mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor și a materialelor, precum și circulare. Greutatea și dimensiunea vehiculelor ar trebui să fie utilizate, printre alte criterii, pentru a contracara creșterea greutății și a dimensiunii modelelor de vehicule. Cu toate acestea, statele membre ar trebui să ia în calcul stimulente suplimentare pentru soluționarea problemei, iar Comisia ar trebui să ia în considerare introducerea unor praguri maxime pentru amprenta de carbon a vehiculelor, în conformitate cu cerințele privind amprenta de carbon de la articolul 7 din Regulamentul (UE) 2024/1252.***

Or. en

Amendamentul 336
Christine Singer

Propunere de regulament
Considerentul 39

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(39) ***Contribuțiile financiare ale producătorilor*** ar trebui să acopere***, de asemenea,*** costurile campaniilor educaționale menite să crească gradul de colectare a vehiculelor scoase din uz, instituirea sistemului de notificare pentru eliberarea și transferul certificatelor de distrugere, precum și colectarea și raportarea datelor către autoritățile competente. Toate aceste acțiuni sunt	(39) ***Producătorii nu*** ar trebui să acopere ***singuri*** costurile campaniilor educaționale menite să crească gradul de colectare a vehiculelor scoase din uz, instituirea sistemului de notificare pentru eliberarea și transferul certificatelor de distrugere, precum și colectarea și raportarea datelor către autoritățile competente. Toate aceste acțiuni sunt indispensabile pentru a asigura o gestionare

indispensabile pentru a asigura o gestionare adecvată a vehiculelor scoase din uz, în special pentru urmărirea vehiculelor pentru care producătorii sunt responsabili în conformitate cu prezentul regulament.	adecvată a vehiculelor scoase din uz, în special pentru urmărirea vehiculelor pentru care producătorii sunt responsabili în conformitate cu prezentul regulament. ***Producătorii nu pot gestiona însă singuri aceste acțiuni. Prin urmare, este necesar un sprijin substanțial din alte surse.***

Or. en

Justificare

Nu este realist să li se ceară producătorilor nu numai să fie responsabili de întreaga parte birocratică, ci și să suporte toate costurile. Producătorii trebuie să fie sprijiniți în acest proces.

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

Propunere de regulament
Considerentul 39

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(39) Contribuțiile financiare ale producătorilor ar trebui să acopere, de asemenea, costurile campaniilor educaționale menite să crească gradul de colectare a vehiculelor scoase din uz, instituirea sistemului de notificare pentru eliberarea și transferul certificatelor de distrugere, precum și colectarea și raportarea datelor către autoritățile competente. Toate aceste acțiuni sunt indispensabile pentru a asigura o gestionare adecvată a vehiculelor scoase din uz, în special pentru urmărirea vehiculelor pentru care producătorii sunt responsabili în conformitate cu prezentul regulament.	(39) Contribuțiile financiare ale producătorilor ar trebui să acopere, de asemenea, costurile campaniilor educaționale menite ***să informeze publicul și*** să crească gradul de colectare a vehiculelor scoase din uz, instituirea sistemului de notificare pentru eliberarea și transferul certificatelor de distrugere, precum și colectarea și raportarea datelor către autoritățile competente. Toate aceste acțiuni sunt indispensabile pentru a asigura o gestionare adecvată a vehiculelor scoase din uz, în special pentru urmărirea vehiculelor pentru care producătorii sunt responsabili în conformitate cu prezentul regulament.

Or. en

Amendamentul 338
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 40

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(40) Producătorii care aleg să își îndeplinească individual obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor ar trebui, de asemenea, să ofere o garanție care să fie utilizată pentru a acoperi costurile de gestionare a vehiculelor scoase din uz. Aceste garanții pot fi utilizate în special în cazurile în care producătorii în cauză devin insolvabili sau își încetează definitiv activitatea.	***eliminat***

Or. en

Amendamentul 339
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 41

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(41) În cazul în care un producător își exercită obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor împreună cu o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, contribuțiile financiare plătite de către producător ar trebui să fie modulate pe baza unor criterii armonizate. Aceste criterii ar trebui să creeze stimulente economice pentru ca producătorii să sporească circularitatea în proiectarea și producția de vehicule noi, ținând seama de cantitatea de materiale primare și reciclate dintr-un vehicul, de măsura în care acesta conține piese, componente și materiale care sunt dificil de îndepărtat, dezmembrat, reutilizat sau	(41) În cazul în care un producător își exercită obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor împreună cu o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, contribuțiile financiare plătite de către producător ar trebui să fie modulate pe baza unor criterii armonizate. Aceste criterii ar trebui să creeze stimulente economice pentru ca producătorii să sporească circularitatea în proiectarea și producția de vehicule noi, ținând seama de cantitatea de materiale primare și reciclate dintr-un vehicul, de măsura în care acesta conține piese, componente și materiale care sunt dificil de îndepărtat, dezmembrat, reutilizat sau

reciclat, precum și de cantitatea de substanțe periculoase pe care o conține. Pentru a evita denaturarea pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care ar trebui aplicate criteriile de modulare a contribuțiilor financiare plătite organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

reciclat, precum și de cantitatea de substanțe periculoase pe care o conține. ***Îndeplinirea obligațiilor de colectare și de prelucrare ale producătorilor și ale organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor nu trebuie să conducă la denaturări ale pieței comune. Înțelegerile și acordurile încheiate pentru îndeplinirea obligațiilor trebuie să permită activitățile comerciale. Răspunderea producătorilor în sine nu constituie un drept legal de proprietate pentru producătorul vehiculului scos din uz, ci dreptul de proprietate se stabilește la fel ca în cazul altor bunuri mobile.*** Pentru a evita denaturarea pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care ar trebui aplicate criteriile de modulare a contribuțiilor financiare plătite organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

Or. en

Amendamentul 340
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 41

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(41) ***În cazul în care un producător își exercită obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor împreună cu o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor,*** contribuțiile financiare plătite de către producător ar trebui să fie modulate pe baza unor criterii armonizate. Aceste criterii ar trebui să creeze stimulente economice pentru ca	(41) Contribuțiile financiare plătite de către producător ***pentru îndeplinirea obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor*** ar trebui să fie modulate pe baza unor criterii armonizate. Aceste criterii ar trebui să creeze stimulente economice pentru ca producătorii să sporească circularitatea în proiectarea și producția de vehicule noi, ținând seama de cantitatea de materiale

producătorii să sporească circularitatea în proiectarea și producția de vehicule noi, ținând seama de cantitatea de materiale primare și reciclate dintr-un vehicul, de măsura în care acesta conține piese, componente și materiale care sunt dificil de îndepărtat, dezmembrat, reutilizat sau reciclat, precum și de cantitatea de substanțe periculoase pe care o conține. Pentru a evita denaturarea pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care ar trebui aplicate criteriile de modulare a contribuțiilor financiare plătite organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

primare și reciclate dintr-un vehicul, de măsura în care acesta conține piese, componente și materiale care sunt dificil de îndepărtat, dezmembrat, reutilizat sau reciclat, precum și de cantitatea de substanțe periculoase pe care o conține. Pentru a evita denaturarea pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care ar trebui aplicate criteriile de modulare a contribuțiilor financiare plătite organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

Or. en

Amendamentul 341
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 41

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(41) ***În cazul în care un producător își exercită obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor împreună cu o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor,*** contribuțiile financiare plătite de către producător ar trebui să fie modulate pe baza unor criterii armonizate. Aceste criterii ar trebui să creeze stimulente economice pentru ca producătorii să sporească circularitatea în proiectarea și producția de vehicule noi, ținând seama de cantitatea de materiale primare și reciclate dintr-un vehicul, de măsura în care acesta conține piese, componente și materiale care sunt dificil de	(41) Contribuțiile financiare plătite de către producător ***către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor*** ar trebui să fie modulate pe baza unor criterii armonizate. Aceste criterii ar trebui să creeze stimulente economice pentru ca producătorii ***să reducă consumul de materiale pentru producția de vehicule noi,*** să sporească circularitatea în proiectarea și producția de vehicule noi, ținând seama de cantitatea de materiale primare și reciclate dintr-un vehicul, de măsura în care acesta conține piese, componente și materiale care sunt dificil de îndepărtat, ***reparat,*** dezmembrat, reutilizat sau reciclat, precum și de

îndepărtat, dezmembrat, reutilizat sau reciclat, precum și de cantitatea de substanțe periculoase pe care o conține. Pentru a evita denaturarea pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care ar trebui aplicate criteriile de modulare a contribuțiilor financiare plătite organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

cantitatea de substanțe periculoase pe care o conține ***și durabilitatea pieselor și a componentelor***. Pentru a evita denaturarea pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care ar trebui aplicate criteriile de modulare a contribuțiilor financiare plătite organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

Or. en

Amendamentul 342
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 42

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(42) Întrucât vehiculele devin adesea vehicule scoase din uz într-un alt stat membru decât în statul membru în care au fost înmatriculate pentru prima dată, este necesar să se introducă norme privind răspunderea extinsă a producătorilor la nivel transfrontalier. Aceste norme ar trebui să garanteze că răspunderea producătorului acoperă în mod corespunzător costurile de colectare și tratare suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor din statul membru în care vehiculul devine vehicul scos din uz. În acest scop, producătorul ar trebui să numească un reprezentant pentru răspunderea extinsă a producătorilor în fiecare stat membru și să instituie mecanisme de cooperare transfrontalieră cu operatorii de gestionare a deșeurilor relevanți. Introducerea unui astfel de mecanism contribuie la crearea unor condiții de concurență echitabile între	(42) Întrucât vehiculele devin adesea vehicule scoase din uz într-un alt stat membru decât în statul membru în care au fost înmatriculate pentru prima dată, este necesar să se introducă norme privind răspunderea extinsă a producătorilor la nivel transfrontalier. Aceste norme ar trebui să garanteze că răspunderea producătorului acoperă în mod corespunzător costurile de colectare și tratare suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor din statul membru în care vehiculul devine vehicul scos din uz. În acest scop, producătorul ar trebui să numească un reprezentant pentru răspunderea extinsă a producătorilor în fiecare stat membru și să instituie mecanisme de cooperare transfrontalieră cu operatorii de gestionare a deșeurilor relevanți. Introducerea unui astfel de mecanism contribuie la crearea unor condiții de concurență echitabile între

instalațiile de tratare autorizate din întreaga Uniune și facilitează dezvoltarea unor abordări la nivelul Uniunii în cazul răspunderii individuale a producătorilor.	instalațiile de tratare autorizate din întreaga Uniune și facilitează dezvoltarea unor abordări la nivelul Uniunii în cazul răspunderii individuale a producătorilor. ***Întrucât vehiculele scoase din uz sunt adesea exportate către țări terțe, răspunderea producătorului ar trebui să acopere în mod corespunzător și costurile de colectare și tratare suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor din țările terțe.***

Or. en

Amendamentul 343
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 43

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(43) Pentru a asigura respectarea acestor obligații ***și pentru a evita denaturarea pieței unice***, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unor norme detaliate suplimentare privind obligațiile producătorilor, ale statelor membre și ale operatorilor de gestionare a deșeurilor, precum și caracteristicile mecanismelor transfrontaliere.	(43) Pentru a asigura respectarea acestor obligații, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unor norme detaliate suplimentare privind obligațiile producătorilor, ale statelor membre și ale operatorilor de gestionare a deșeurilor, precum și caracteristicile mecanismelor transfrontaliere***, pentru a se evita denaturarea pieței unice, și a unor norme detaliate pentru achitarea de către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor a costurilor suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor din țări terțe***.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) O condiție prealabilă esențială pentru tratarea corectă a vehiculelor scoase din uz este ca toate vehiculele scoase din uz să fie colectate. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să impună anumite obligații legate de colectare în primul rând producătorilor și, în al doilea rând, statelor membre. Producătorii ar trebui să instituie sau să participe la instituirea sistemelor de colectare, iar statele membre ar trebui să adopte toate măsurile necesare pentru a se asigura că sistemele sunt create și că acestea permit îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Sistemele de colectare ar trebui să permită proprietarilor de vehicule și altor deținători de vehicule să predea vehiculul la o instalație autorizată fără eforturi sau costuri inutile. În practică, aceasta înseamnă că astfel de sisteme ar trebui să acopere în mod corespunzător întregul teritoriu al fiecărui stat membru. Sistemele ar trebui, de asemenea, să permită colectarea tuturor mărcilor de vehicule scoase din uz, precum și a deșeurilor de piese provenite din repararea vehiculelor.	(44) O condiție prealabilă esențială pentru tratarea corectă a vehiculelor scoase din uz este ca toate vehiculele scoase din uz să fie colectate. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să impună anumite obligații legate de colectare în primul rând producătorilor și, în al doilea rând, statelor membre. Producătorii ***sau organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să asigure colectarea tuturor vehiculelor scoase din uz pe care le-au introdus pe piață pe teritoriul unui stat membru. În acest scop, producătorii sau organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor*** ar trebui să instituie sau să participe la instituirea sistemelor de colectare, iar statele membre ar trebui să adopte toate măsurile necesare pentru a se asigura că sistemele sunt create și că acestea permit îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Sistemele de colectare ar trebui să permită proprietarilor de vehicule și altor deținători de vehicule să predea vehiculul la o instalație autorizată fără eforturi sau costuri inutile. În practică, aceasta înseamnă că astfel de sisteme ar trebui să acopere în mod corespunzător întregul teritoriu al fiecărui stat membru ***și să asigure o disponibilitate adecvată a instalațiilor de tratare și a punctelor de colectare autorizate***. Sistemele ar trebui, de asemenea, să permită colectarea tuturor mărcilor de vehicule scoase din uz, precum și a deșeurilor de piese provenite din repararea vehiculelor.

Or. en

Amendamentul 345
Christine Singer

Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) O condiție prealabilă esențială pentru tratarea corectă a vehiculelor scoase din uz este ca toate vehiculele scoase din uz să fie colectate. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să impună anumite obligații legate de colectare în primul rând producătorilor și, în al doilea rând, statelor membre. Producătorii ***ar trebui să instituie sau să participe*** la instituirea sistemelor de colectare, iar statele membre ar trebui să adopte toate măsurile necesare pentru a se asigura că sistemele sunt create și că acestea permit îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Sistemele de colectare ar trebui să permită proprietarilor de vehicule și altor deținători de vehicule să predea vehiculul la o instalație autorizată fără eforturi sau costuri inutile. În practică, aceasta înseamnă că astfel de sisteme ar trebui să acopere în mod corespunzător întregul teritoriu al fiecărui stat membru. Sistemele ar trebui, de asemenea, să permită colectarea tuturor mărcilor de vehicule scoase din uz, precum și a deșeurilor de piese provenite din repararea vehiculelor.	(44) O condiție prealabilă esențială pentru tratarea corectă a vehiculelor scoase din uz este ca toate vehiculele scoase din uz să fie colectate. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să impună anumite obligații legate de colectare în primul rând producătorilor și, în al doilea rând, statelor membre. Producătorii ***participă*** la instituirea sistemelor de colectare, iar statele membre ar trebui să adopte toate măsurile necesare pentru a se asigura că sistemele sunt create și că acestea permit îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament. Sistemele de colectare ar trebui să permită proprietarilor de vehicule și altor deținători de vehicule să predea vehiculul la o instalație autorizată fără eforturi sau costuri inutile. În practică, aceasta înseamnă că astfel de sisteme ar trebui să acopere în mod corespunzător întregul teritoriu al fiecărui stat membru. Sistemele ar trebui, de asemenea, să permită colectarea tuturor mărcilor de vehicule scoase din uz, precum și a deșeurilor de piese provenite din repararea vehiculelor.

Or. en

Justificare

Cerințele pentru producători sunt prea severe. Aceştia nu pot institui singuri sisteme de colectare, trebuie să fie sprijiniți în acest proces.

Amendamentul 346
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 45

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(45) Vehiculele scoase din uz ar trebui să fie tratate numai în instalații de tratare autorizate, ***astfel că*** aceste instalații joacă un rol esențial în colectarea vehiculelor scoase din uz. Pentru a facilita colectarea și pentru a asigura disponibilitatea adecvată a instalațiilor de colectare a vehiculelor scoase din uz, prezentul regulament prevede posibilitatea înființării unor puncte de colectare. Rolul acestor puncte s-ar limita la colectarea vehiculelor scoase din uz, la depozitarea acestora în condiții adecvate și la transportarea lor la instalația de tratare autorizată. Pentru a funcționa, un astfel de punct necesită o autorizație specifică. Punctele de colectare ar trebui să aibă obligația de a preda toate vehiculele scoase din uz colectate la instalații de tratare autorizate.	(45) Vehiculele scoase din uz ar trebui să fie tratate numai în instalații de tratare autorizate, ***operatorii autorizați care se ocupă cu dezmembrarea fiind primul punct de intrare pentru toate vehiculele scoase din uz, înainte ca acestea să fie trimise la mărunțire. Operatorii autorizați care se ocupă cu dezmembrarea și cu mărunțirea trebuie să fie operatori separați, pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt dezmembrate în mod corespunzător și eficace și că toate piesele și componentele necesare au fost îndepărtate înainte de mărunțire, pentru a se evita mărunțirea oricăror materiale sau componente reutilizabile, reciclabile sau refabricabile de către operatorul de mărunțire. Prin urmare,*** aceste instalații joacă un rol esențial în colectarea vehiculelor scoase din uz. Pentru a facilita colectarea și pentru a asigura disponibilitatea adecvată a instalațiilor de colectare a vehiculelor scoase din uz, prezentul regulament prevede posibilitatea înființării unor puncte de colectare. Rolul acestor puncte s-ar limita la colectarea vehiculelor scoase din uz, la depozitarea acestora în condiții adecvate și la transportarea lor la instalația de tratare autorizată. Pentru a funcționa, un astfel de punct necesită o autorizație specifică. Punctele de colectare ar trebui să aibă obligația de a preda toate vehiculele scoase din uz colectate la instalații de tratare autorizate***, operatorii autorizați care se ocupă cu dezmembrarea fiind primul punct de intrare pentru toate vehiculele scoase din uz***.

Or. en

Justificare

Dacă operatorul care se ocupă cu mărunțirea este responsabil de dezmembrarea și îndepărtarea materialelor și componentelor reutilizabile, reciclabile și refabricabile înainte de mărunțire, există un risc de abateri și de neglijență. Prin urmare, instalațiile de tratare

autorizate trebuie să fie împărțite în două categorii separate de operatori, și anume cei care se ocupă cu dezmembrarea și cei care se ocupă cu mărunțirea, operatorii care se ocupă cu dezmembrarea fiind primul punct de intrare pentru toate vehiculele scoase din uz. Această distincție trebuie încorporată în întregul text.

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

Propunere de regulament
Considerentul 45

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(45) Vehiculele scoase din uz ar trebui să fie tratate numai în instalații de tratare autorizate, astfel că aceste instalații joacă un rol esențial în colectarea vehiculelor scoase din uz. Pentru a facilita colectarea și pentru a asigura disponibilitatea adecvată a instalațiilor de colectare a vehiculelor scoase din uz, prezentul regulament prevede posibilitatea înființării unor puncte de colectare. Rolul acestor puncte s-ar limita la colectarea vehiculelor scoase din uz, la depozitarea acestora în condiții adecvate și la transportarea lor la instalația de tratare autorizată. Pentru a funcționa, un astfel de punct necesită o autorizație specifică. Punctele de colectare ar trebui să aibă obligația de a preda toate vehiculele scoase din uz colectate la instalații de tratare autorizate.	(45) Vehiculele scoase din uz ar trebui să fie tratate numai în instalații de tratare autorizate, astfel că aceste instalații joacă un rol esențial în colectarea vehiculelor scoase din uz. Pentru a facilita colectarea și pentru a asigura disponibilitatea adecvată a instalațiilor de colectare a vehiculelor scoase din uz, prezentul regulament prevede posibilitatea înființării unor puncte de colectare. Rolul acestor puncte s-ar limita la colectarea vehiculelor scoase din uz, la depozitarea acestora în condiții adecvate și la transportarea lor la instalația de tratare autorizată. Pentru a funcționa, un astfel de punct necesită o autorizație specifică. Punctele de colectare ar trebui să aibă obligația de a preda toate vehiculele scoase din uz colectate la instalații de tratare autorizate. ***O instalație de tratare autorizată ar trebui să fie considerată punct de colectare și nu ar trebui să aibă nevoie de acordarea unei autorizații.***

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Pentru a colecta în mod eficace toate vehiculele scoase din uz, este necesar să se informeze publicul cu privire la existența sistemelor de colectare. Proprietarii de vehicule ar trebui să cunoască faptul că, în principiu, pot preda gratuit un vehicul scos din uz, cu sau fără bateria pentru vehicule electrice, la un punct de colectare sau la o instalație de tratare autorizată. Campania educațională desfășurată de producători sau de organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui, de asemenea, să prezinte consecințele pentru mediu și pentru ***sănătatea umană*** ale colectării și tratării necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz.	(46) Pentru a colecta în mod eficace toate vehiculele scoase din uz, este necesar să se informeze publicul cu privire la existența sistemelor de colectare ***și a instalațiilor de tratare autorizate***. ***Producătorii ar trebui să publice, pe site-urile lor web, o listă actualizată a punctelor de colectare și a instalațiilor de tratare autorizate.*** Proprietarii de vehicule ar trebui să cunoască faptul că, în principiu, pot preda gratuit un vehicul scos din uz, cu sau fără bateria pentru vehicule electrice, la un punct de colectare sau la o instalație de tratare autorizată. ***În cazul în care bateria vehiculului electric lipsește, livrarea vehiculului scos din uz ar trebui să rămână gratuită dacă ultimul proprietar furnizează documente pentru a dovedi că bateria a fost manipulată de un operator profesionist în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542.*** Campania educațională desfășurată de producători sau de organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui, de asemenea, să prezinte consecințele pentru mediu și pentru ***sănătate*** ale colectării și tratării necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz.

Or. en

Amendamentul 349
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Pentru a colecta în mod eficace toate vehiculele scoase din uz, este necesar să se informeze publicul cu privire la existența sistemelor de colectare.	(46) Pentru a colecta în mod eficace toate vehiculele scoase din uz, este necesar să se informeze publicul cu privire la existența sistemelor de colectare.

Proprietarii de vehicule ar trebui să cunoască faptul că, în principiu, pot preda gratuit un vehicul scos din uz, cu sau fără bateria pentru vehicule electrice, la un punct de colectare sau la o instalație de tratare autorizată. Campania educațională desfășurată de producători sau de organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui, de asemenea, să prezinte consecințele pentru mediu și pentru sănătatea umană ale colectării și tratării necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz.	Proprietarii de vehicule ar trebui să cunoască faptul că, în principiu, pot preda gratuit un vehicul scos din uz, cu sau fără bateria pentru vehicule electrice, la un punct de colectare sau la o instalație de tratare autorizată***, operatorii autorizați care se ocupă cu dezmembrarea fiind primul punct de intrare***. Campania educațională desfășurată de producători sau de organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui, de asemenea, să prezinte consecințele pentru mediu și pentru sănătatea umană ale colectării și tratării necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz.
	Or. en

Amendamentul 350
Christine Singer

Propunere de regulament
Considerentul 46

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(46) Pentru a colecta în mod eficace toate vehiculele scoase din uz, este necesar să se informeze publicul cu privire la existența sistemelor de colectare. Proprietarii de vehicule ar trebui să cunoască faptul că, în principiu, pot preda gratuit un vehicul scos din uz, cu sau fără bateria pentru vehicule electrice, la un punct de colectare sau la o instalație de tratare autorizată. Campania educațională desfășurată de producători ***sau*** de organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui, de asemenea, să prezinte consecințele pentru mediu și pentru sănătatea umană ale colectării și tratării necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz.	(46) Pentru a colecta în mod eficace toate vehiculele scoase din uz, este necesar să se informeze publicul cu privire la existența sistemelor de colectare. Proprietarii de vehicule ar trebui să cunoască faptul că, în principiu, pot preda gratuit un vehicul scos din uz, cu sau fără bateria pentru vehicule electrice, la un punct de colectare sau la o instalație de tratare autorizată. Campania educațională desfășurată de producători***,*** de organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor***, dar și de UE și de instituțiile naționale*** ar trebui, de asemenea, să prezinte consecințele pentru mediu și pentru sănătatea umană ale colectării și tratării necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz.

Or. en

Justificare

Campaniile educaționale nu ar trebui să fie limitate la producători și la organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor. UE și instituțiile naționale ar trebui, de asemenea, să prezinte consecințele pentru mediu și pentru sănătatea umană ale colectării și tratării necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz.

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

Propunere de regulament
Considerentul 47

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(47) Instalația de tratare autorizată ar trebui ***să emită un*** certificat de distrugere care să ateste tratarea unui vehicul scos din uz. Acest lucru este necesar pentru a asigura o supraveghere adecvată a gestionării vehiculelor scoase din uz. Cerințele minime pentru acest certificat sunt stabilite în prezent în Decizia 2002/151/CE a Comisiei[57], iar conținutul prezentei decizii ar trebui inclus în prezentul regulament, cu adaptările necesare. Acest certificat ar trebui eliberat în format electronic și furnizat ultimului proprietar al unui vehicul scos din uz și apoi transmis de instalațiile de tratare autorizate și de ultimul proprietar autorităților competente din statul membru, deoarece prezentarea sa permite anularea înmatriculării unui vehicul. Sistemul electronic de notificare ar trebui să permită transmiterea atât a documentului care confirmă colectarea vehiculului scos din uz, cât și a certificatului de distrugere.	(47) Instalația de tratare autorizată ar trebui ***să fie responsabilă de emiterea unui*** certificat de distrugere care să ateste tratarea unui vehicul scos din uz. Acest lucru este necesar pentru a asigura o supraveghere adecvată a gestionării vehiculelor scoase din uz. Cerințele minime pentru acest certificat sunt stabilite în prezent în Decizia 2002/151/CE a Comisiei[57], iar conținutul prezentei decizii ar trebui inclus în prezentul regulament, cu adaptările necesare. Acest certificat ar trebui eliberat în format electronic și furnizat ultimului proprietar al unui vehicul scos din uz și apoi transmis de instalațiile de tratare autorizate și de ultimul proprietar autorităților competente din statul membru, deoarece prezentarea sa permite anularea înmatriculării unui vehicul. Sistemul electronic de notificare ar trebui să permită transmiterea atât a documentului care confirmă colectarea vehiculului scos din uz, cât și a certificatului de distrugere.
[57] Decizia 2002/151/CE a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerințele minime pentru certificatul de distrugere eliberat în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din	[57] Decizia 2002/151/CE a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerințele minime pentru certificatul de distrugere eliberat în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din

Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 50, 21.2.2002, p. 94).

Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 50, 21.2.2002, p. 94).

Or. en

Amendamentul 352
Susana Solís Pérez

Propunere de regulament
Considerentul 47

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(47) Instalația de tratare autorizată ar trebui să emită un certificat de distrugere care să ateste ***tratarea*** unui vehicul scos din uz. Acest lucru este necesar pentru a asigura o supraveghere adecvată a gestionării vehiculelor scoase din uz. Cerințele minime pentru acest certificat sunt stabilite în prezent în Decizia 2002/151/CE a Comisiei[57], iar conținutul prezentei decizii ar trebui inclus în prezentul regulament, cu adaptările necesare. Acest certificat ar trebui eliberat în format electronic și furnizat ultimului proprietar ***al*** unui vehicul scos din uz și apoi transmis de instalațiile de tratare autorizate ***și*** de ultimul proprietar autorităților competente din statul membru, deoarece prezentarea sa permite anularea înmatriculării unui vehicul. Sistemul electronic de notificare ar trebui să permită transmiterea atât a documentului care confirmă colectarea vehiculului scos din uz, cât și a certificatului de distrugere.	(47) Instalația de tratare autorizată ar trebui să emită un certificat de distrugere care să ateste ***recepția*** unui vehicul scos din uz. Acest lucru este necesar pentru a asigura o supraveghere adecvată a gestionării vehiculelor scoase din uz. Cerințele minime pentru acest certificat sunt stabilite în prezent în Decizia 2002/151/CE a Comisiei[57], iar conținutul prezentei decizii ar trebui inclus în prezentul regulament, cu adaptările necesare. Acest certificat ar trebui eliberat în format electronic și furnizat ultimului proprietar ***la momentul livrării*** unui vehicul scos din uz și apoi transmis de instalațiile de tratare autorizate ***sau*** de ultimul proprietar autorităților competente din statul membru, deoarece prezentarea sa permite anularea înmatriculării unui vehicul. Sistemul electronic de notificare ar trebui să permită transmiterea atât a documentului care confirmă colectarea vehiculului scos din uz, cât și a certificatului de distrugere.
[57] Decizia 2002/151/CE a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerințele minime pentru certificatul de distrugere eliberat în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind	[57] Decizia 2002/151/CE a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerințele minime pentru certificatul de distrugere eliberat în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind

vehiculele scoase din uz (JO L 50, 21.2.2002, p. 94).	vehiculele scoase din uz (JO L 50, 21.2.2002, p. 94).

Or. en

Justificare

Certificatul de distrugere este principalul element prin care se asigură faptul că vehiculul urmează să fie tratat în conformitate cu regulamentul și trebuie să fie emis (la fel cum se procedează în prezent) la momentul livrării către instalația de tratare autorizată. Impunerea obligației de a transmite certificatul de distrugere către autorități atât pentru instalația de tratare autorizată, cât și pentru ultimul proprietar reprezintă o creștere inutilă a sarcinii administrative. Acest lucru este valabil în special în cazul în care radierea este gestionată electronic de instalațiile de tratare autorizate.

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

Propunere de regulament
Considerentul 48

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(48) În pofida obligației prevăzute în Directiva 2000/53/CE de a transfera toate vehiculele scoase din uz în vederea tratării la o instalație de tratare autorizată, există o proporție foarte mare de vehicule a căror locație nu este cunoscută și care ar fi putut fi tratate sau exportate ilegal ca vehicule scoase din uz sau al căror statut nu este raportat în mod corespunzător autorităților responsabile cu înmatricularea din statele membre. Aceste vehicule sunt denumite „vehicule dispărute”. Statele membre ar trebui să își consolideze cooperarea pentru a reduce numărul de vehicule dispărute. Recunoașterea certificatelor de distrugere eliberate într-un alt stat membru și obligația de a informa autoritățile din statele membre în care este înmatriculat vehiculul cu privire la eliberarea unui certificat de distrugere ar trebui să permită o mai bună urmărire a locului în care se află vehiculele scoase din uz.	(48) În pofida obligației prevăzute în Directiva 2000/53/CE de a transfera toate vehiculele scoase din uz în vederea tratării la o instalație de tratare autorizată, există o proporție foarte mare de vehicule a căror locație nu este cunoscută și care ar fi putut fi tratate sau exportate ilegal ca vehicule scoase din uz sau al căror statut nu este raportat în mod corespunzător autorităților responsabile cu înmatricularea din statele membre. Aceste vehicule sunt denumite „vehicule dispărute”. ***Prezentul regulament ar trebui să aibă obiectivul de a furniza un cadru clar la nivelul Uniunii pentru soluționarea problemei „vehiculelor dispărute”. Cu toate acestea,*** statele membre ar trebui***, de asemenea,*** să își consolideze ***măsurile naționale și*** cooperarea pentru a reduce numărul de vehicule dispărute. Recunoașterea certificatelor de distrugere eliberate într-un alt stat membru și obligația de a informa autoritățile din statele membre în care este

înmatriculat vehiculul cu privire la eliberarea unui certificat de distrugere ar trebui să permită o mai bună urmărire a locului în care se află vehiculele scoase din uz.

Or. en

Amendamentul 354
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 48 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(48a) Pentru a asigura un nivel ridicat de colectare a vehiculelor scoase din uz și pentru a atinge un nivel ridicat de reciclare, inclusiv de reciclare a deșeurilor, fără ca funcționarea pieței unice să fie afectată, statele membre pot utiliza diferite stimulente economice și organizatorice, inclusiv măsuri modelate pe baza unor sisteme de garanție, pentru a motiva ultimul proprietar al vehiculului să trimită vehiculul la dezmembrat ca vehicul complet. În funcție de rapoartele din partea statelor membre cu privire la punerea în aplicare a regulamentului, Comisia ar trebui să evalueze periodic efectul mecanismelor juridice și economice asupra gestionării vehiculelor complete în vederea eliminării, ca factor care demonstrează punerea în aplicare a politicilor legate de economia circulară.

Or. en

Amendamentul 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Propunere de regulament
Considerentul 49

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(49) Pentru a asigura colectarea eficientă a vehiculelor scoase din uz, proprietarilor de vehicule ar trebui să li se adreseze obligații explicite. Aceștia ar trebui să își predea vehiculul, atunci când acesta ajunge în etapa de sfârșit al ciclului de viață, la punctele de colectare sau la instalațiile de tratare autorizate și să prezinte autorităților de înmatriculare certificatul de distrugere pentru a anula înmatricularea vehiculului lor.	(49) Pentru a asigura colectarea eficientă a vehiculelor scoase din uz, proprietarilor de vehicule ar trebui să li se adreseze obligații explicite. Aceștia ar trebui să își predea vehiculul, atunci când acesta ajunge în etapa de sfârșit al ciclului de viață, la punctele de colectare sau la instalațiile de tratare autorizate și să prezinte autorităților de înmatriculare certificatul de distrugere pentru a anula înmatricularea vehiculului lor. ***Cu toate acestea, fiecare proprietar poate să decidă liber cu privire la proprietatea sa. Prin urmare, decizia ca un vehicul scos din uz să fie livrat către un punct de colectare sau o instalație de tratare autorizată sau să fie reparat sau depozitat rămâne la latitudinea proprietarului vehiculului respectiv. Dacă vehiculul scos din uz urmează să fie depozitat, proprietarul trebuie să demonstreze autorității competente că vehiculul nu prezintă un pericol pentru mediu.***

Or. en

Amendamentul 356
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 49

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(49) Pentru a asigura colectarea eficientă a vehiculelor scoase din uz, proprietarilor de vehicule ar trebui să li se adreseze obligații explicite. Aceștia ar trebui să își predea vehiculul, atunci când acesta ajunge în etapa de sfârșit al ciclului de viață, la punctele de colectare sau la instalațiile de tratare autorizate și să prezinte autorităților de înmatriculare certificatul de distrugere pentru a anula înmatricularea vehiculului	(49) Pentru a asigura colectarea eficientă a vehiculelor scoase din uz, proprietarilor de vehicule ar trebui să li se adreseze obligații explicite. Aceștia ar trebui să își predea vehiculul, atunci când acesta ajunge în etapa de sfârșit al ciclului de viață, la punctele de colectare sau la instalațiile de tratare autorizate***, operatorii autorizați care se ocupă cu dezmembrarea fiind primul punct de intrare pentru toate***

lor.

vehiculele scoase din uz, și să prezinte autorităților de înmatriculare certificatul de distrugere pentru a anula înmatricularea vehiculului lor.

Or. en

Amendamentul 357
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 49

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(49) Pentru a asigura colectarea eficientă a vehiculelor scoase din uz, proprietarilor de vehicule ar trebui să li se adreseze obligații explicite. Aceștia ar trebui să își predea vehiculul, atunci când acesta ajunge în etapa de sfârșit al ciclului de viață, la punctele de colectare sau la instalațiile de tratare autorizate și să prezinte autorităților de înmatriculare certificatul de distrugere pentru a anula înmatricularea vehiculului lor.	(49) Pentru a asigura colectarea eficientă a vehiculelor scoase din uz, proprietarilor de vehicule ar trebui să li se adreseze obligații explicite. Aceștia ar trebui să își predea vehiculul, atunci când acesta ajunge în etapa de sfârșit al ciclului de viață, la punctele de colectare sau la instalațiile de tratare autorizate și să prezinte autorităților de înmatriculare certificatul de distrugere pentru a anula înmatricularea vehiculului lor ***și pentru a înceta să plătească impozitul pe mijloacele de transport***.

Or. en

Amendamentul 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Propunere de regulament
Considerentul 49 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(49a) Pentru a garanta securitatea juridică și a proteja foștii proprietari de vehicule de o răspundere excesivă, este esențial să se stabilească dispoziții clare care să permită radierea vehiculelor la momentul vânzării lor legale, indiferent dacă cumpărătorul este prezent sau nu. În

	prezent, este posibil ca foștii proprietari să figureze în continuare în registrele proprietarilor de vehicule chiar dacă au transferat în mod legal dreptul de proprietate, ceea ce îi expune la potențiale riscuri juridice și financiare în cazul în care noul proprietar desfășoară activități ilegale sau nu respectă cerințele de reglementare. Pentru soluționarea acestei probleme, foștilor proprietari trebuie să li se acorde dreptul de a radia un vehicul dacă prezintă un contract de vânzare-cumpărare validat și o dovadă a tranzacției financiare. Această măsură garantează că registrele vehiculelor reflectă corect situația actuală a dreptului de proprietate, prevenind atribuirea eronată a răspunderii către persoane care nu mai sunt în posesia vehiculului sau nu mai dețin controlul asupra acestuia.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 51

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(51) Având în vedere rolul esențial al instalațiilor de tratare autorizate în gestionarea vehiculelor scoase din uz într-un mod care să nu afecteze negativ mediul sau sănătatea umană și care să contribuie la realizarea obiectivelor economiei circulare a Uniunii, este necesar să se stabilească obligații care să se aplice acestor instalații și care să acopere toate activitățile acestora, de la acceptarea și depozitarea unui vehicul scos din uz până la tratarea finală a acestuia.	***eliminat***

Or. fr

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

Propunere de regulament
Considerentul 52

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(52) Pentru a asigura trasabilitatea activităților lor, instalațiile de tratare autorizate ar trebui să documenteze operațiunile de tratare efectuate, să stocheze electronic înregistrarea timp de cel puțin trei ani și să fie în măsură să o prezinte, la cerere, autorităților naționale competente.	***eliminat***

Or. fr

Amendamentul 361
Susana Solís Pérez

Propunere de regulament
Considerentul 52

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(52) Pentru a asigura trasabilitatea activităților lor, instalațiile de tratare autorizate ar trebui să documenteze operațiunile de tratare efectuate, să stocheze electronic înregistrarea timp de cel puțin trei ani și să fie în măsură să o prezinte, la cerere, autorităților naționale competente.	(52) Pentru a asigura trasabilitatea activităților lor***, inclusiv calitatea deșeurilor metalice sau a altor materii prime relevante***, instalațiile de tratare autorizate ar trebui să documenteze operațiunile de tratare efectuate, să stocheze electronic înregistrarea timp de cel puțin trei ani și să fie în măsură să o prezinte, la cerere, autorităților naționale competente.

Or. en

Amendamentul 362
Laurent Castillo

Propunere de regulament
Considerentul 52

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(52) Pentru a asigura trasabilitatea activităților lor, instalațiile de tratare autorizate ar trebui să documenteze operațiunile de tratare efectuate, să stocheze electronic înregistrarea timp de cel puțin trei ani și să fie în măsură să o prezinte, la cerere, autorităților naționale competente.	(52) Pentru a asigura trasabilitatea activităților lor***, inclusiv calitatea deșeurilor metalice sau a altor materii prime relevante***, instalațiile de tratare autorizate ar trebui să documenteze operațiunile de tratare efectuate, să stocheze electronic înregistrarea timp de cel puțin trei ani și să fie în măsură să o prezinte, la cerere, autorităților naționale competente.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 53

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(53) Depoluarea unui vehicul scos din uz este primul pas către prevenirea daunelor aduse mediului, sănătății ***umane*** și riscurilor la adresa siguranței la locul de muncă. Prin urmare, este esențial ca un vehicul scos din uz să fie supus operațiunilor de depoluare necesare ***cât mai curând posibil după*** predarea sa la instalația de tratare autorizată, înainte ca vehiculul scos din uz să fie tratat în continuare. În această etapă, uleiurile uzate ar trebui colectate și depozitate separat de celelalte fluide și lichide și ar trebui tratate în continuare în conformitate cu Directiva 2008/98/CE. În plus, piesele, componentele și materialele care conțin plumb, cadmiu, mercur și crom hexavalent ar trebui	(53) Depoluarea unui vehicul scos din uz este primul pas către prevenirea daunelor aduse mediului, sănătății și riscurilor la adresa siguranței la locul de muncă. Prin urmare, este esențial ca un vehicul scos din uz să fie supus operațiunilor de depoluare necesare ***în termen de 15 zile de la*** predarea sa la instalația de tratare autorizată, înainte ca vehiculul scos din uz să fie tratat în continuare. În această etapă, uleiurile uzate ar trebui colectate și depozitate separat de celelalte fluide și lichide și ar trebui tratate în continuare în conformitate cu Directiva 2008/98/CE. În plus, piesele, componentele și materialele care conțin plumb, cadmiu, mercur și crom hexavalent ar trebui

îndepărtate de pe vehiculul scos din uz, pentru a se evita efectele negative asupra ***oamenilor*** sau asupra mediului.	îndepărtate de pe vehiculul scos din uz, pentru a se evita efectele negative asupra ***sănătății*** sau asupra mediului.

Or. en

Amendamentul 364
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 53 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(53a) 1234yf, agentul frigorific utilizat cel mai frecvent în sistemele mobile de climatizare (MAC) pentru autoturisme, este o substanță perfluoroalchilată și polifluoroalchilată (PFAS). Acest aspect generează motive semnificative de îngrijorare, având în vedere dovezile din ce în ce mai numeroase cu privire la riscurile prezentate de PFAS atât pentru mediu, cât și pentru sănătatea umană. În plus, 1234yf se descompune în acid trifluoroacetic (TFA), o substanță persistentă și mobilă. Există tot mai multe dovezi care sugerează că TFA ar putea fi toxic pentru oameni, fiind detectat la nivel mondial în corpuri de apă, în apa potabilă și chiar în sângele uman, în cantități alarmant de mari și care cresc în continuare. Cu toate că și unele pesticide reprezintă o sursă de TFA, cercetătorii estimează că cel puțin 50 % din cantitatea de TFA găsită în apele noastre și în sângele nostru ar putea să provină de la agenții frigorifici utilizați în sistemele mobile de climatizare. Ratele ridicate de scurgere, în special din vehiculele vechi, sunt o problemă constantă, reprezentând o altă provocare în procesul de asigurare a service-ului pentru mașini și de reciclare, recuperare și reutilizare a acestui agent frigorific pe bază de PFAS în condiții de siguranță. Sistemele mobile de climatizare pot fi însă proiectate astfel

	încât să utilizeze agenți frigorifici naturali, întreprinderile europene fiind lideri în domeniul acestor tehnologii. Prin urmare, Comisia ar trebui să ia în considerare luarea unor măsuri decisive pentru a limita, dacă nu chiar a interzice, utilizarea de 1234yf în sistemele mobile de climatizare pentru toate vehiculele noi, fără derogări sau lacune în omologarea de tip, asigurând astfel o tranziție completă către alternative mai sigure. În sfârșit, Comisia ar trebui să ia în calcul interzicerea exportului de vehicule care utilizează 1234yf sau orice alt agent frigorific pe bază de PFAS către țări terțe care nu au o legislație adecvată pentru combaterea riscurilor asociate cu poluarea cu PFAS.

Or. en

Amendamentul 365
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 54

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(54) Pentru a asigura o punere în aplicare corespunzătoare a Regulamentului (UE) ***2023/[OP: Regulamentul privind bateriile]***, toate bateriile încorporate în vehicule trebuie să fie îndepărtate separat de pe un vehicul scos din uz și depozitate într-o zonă desemnată în vederea tratării ulterioare.	(54) Pentru a asigura o punere în aplicare corespunzătoare a Regulamentului (UE) ***2023/1542***, toate bateriile încorporate în vehicule trebuie să fie îndepărtate separat de pe un vehicul scos din uz și depozitate într-o zonă desemnată în vederea tratării ulterioare.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. Piesele și componentele în cauză ar trebui să fie îndepărtate în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată. Pentru a stimula progresul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și post-mărunțire, ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor în anumite cazuri excepționale. Ar trebui să se demonstreze că piesele și componentele în cauză pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.	(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. Piesele și componentele în cauză ar trebui să fie îndepărtate***, într-un mod nedistructiv,*** în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată. ***Dacă piesele și componentele nu pot îndeplini niciunul dintre scopurile menționate, ele pot fi îndepărtate și într-un mod distructiv semiautomat.*** Pentru a stimula progresul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și post-mărunțire, ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor ***numai*** în anumite cazuri excepționale***, în care nu există un potențial tehnic de reutilizare, reparare, refabricare sau recondiționare***. Ar trebui să se demonstreze că piesele și componentele în cauză pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. ***În acest scop, informațiile necesare care trebuie furnizate și cerințele de calitate pentru fracțiile de ieșire sunt incluse în anexa VII partea G.*** Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.

Or. en

Amendamentul 367
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. Piesele și componentele în cauză ar trebui să fie îndepărtate în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată. Pentru a stimula progresul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și post-mărunțire, ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor în anumite cazuri excepționale***. Ar trebui*** să se demonstreze că piesele și componentele în cauză pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.	(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. Piesele și componentele în cauză ar trebui să fie îndepărtate în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată. Pentru a stimula progresul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și post-mărunțire, ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor în anumite cazuri excepționale***, în care piesele și componentele nu au potențial de reutilizare, reparare, refabricare sau recondiționare, cu condiția*** să se demonstreze că piesele și componentele în cauză ***nu au potențial de reutilizare, reparare, refabricare sau recondiționare și că*** pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. ***În acest scop, în anexa VII partea G sunt incluse criterii pentru mărunțirea cu alte deșeuri și valori-limită pentru îmbunătățirea calității fracțiilor de ieșire.*** Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.

Or. en

Amendamentul 368
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. Piesele și componentele ***în cauză ar trebui să fie îndepărtate în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată***. Pentru a stimula progresul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și post-mărunțire, ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor în anumite cazuri excepționale. Ar trebui să se demonstreze că piesele și componentele în cauză pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.	(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. ***Dacă*** piesele și componentele ***nu pot îndeplini niciunul dintre scopurile menționate, ele pot fi îndepărtate și într-un mod distructiv (semiautomat)***. Pentru a stimula progresul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și post-mărunțire, ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor***, numai*** în anumite cazuri excepționale***, când lipsește potențialul tehnic de reutilizare, reparare, refabricare sau recondiționare***. Ar trebui să se demonstreze că piesele și componentele în cauză pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. ***În acest scop, în anexa VII partea G sunt incluse criterii pentru mărunțirea cu alte deșeuri și valori-limită pentru îmbunătățirea calității fracțiilor de ieșire.*** Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. Piesele și componentele în cauză ar trebui să fie îndepărtate în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată. Pentru a stimula progresul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și post-mărunțire, ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor ***în anumite cazuri excepționale***. Ar trebui să se demonstreze că piesele și componentele în cauză pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.	(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. Piesele și componentele în cauză ar trebui să fie îndepărtate în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată. Pentru a stimula progresul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și post-mărunțire, ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor. Ar trebui să se demonstreze că piesele și componentele în cauză pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. ***În acest scop, în anexa VII partea G sunt incluse criterii pentru mărunțirea cu alte deșeuri și valori-limită pentru îmbunătățirea calității fracțiilor de ieșire.*** Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 56

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(56) Odată ce instalațiile de tratare autorizate au îndepărtat piese și componente de la un vehicul scos din uz, acestea ar trebui să evalueze cu atenție și să stabilească dacă respectivele piese și componente sunt adecvate pentru reutilizare***,*** refabricare sau recondiționare***, pe baza unor criterii obiective legate de caracteristicile tehnice ale*** pieselor ***și componentelor și a cerințelor privind siguranța vehiculului***.	(56) Odată ce instalațiile de tratare autorizate au îndepărtat piese și componente de la un vehicul scos din uz, acestea ar trebui să evalueze cu atenție și să stabilească dacă respectivele piese și componente sunt adecvate pentru reutilizare ***sau pot fi utilizate ca produse sau piese de bază pentru*** refabricare sau recondiționare***. Produsele sau piesele de bază nefuncționale sau parțial funcționale ar trebui să conțină majoritatea*** pieselor ***relevante, în timp ce lipsa unor componente minore precum șuruburile este ignorată atât timp cât performanța este restabilită la nivelul echipamentului original sau îl depășește***.

Or. en

Amendamentul 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propunere de regulament
Considerentul 57

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(57) ***Regulamentul (UE) 2023/[privind bateriile] stabilește norme privind sustenabilitatea, performanța, siguranța, colectarea, reciclarea și al doilea ciclu de viață al bateriilor, precum și informațiile privind îndepărtarea bateriilor pentru operatorii economici. Potențialul pentru un al doilea ciclu de viață al bateriilor ar trebui luat în considerare în prezentul regulament prin excluderea bateriei pentru vehicule electrice din*** piesele ***sau*** componentele ***esențiale, pentru a permite***	(57) ***Instalațiile de tratare autorizate ar trebui să evalueze*** piesele ***și*** componentele ***îndepărtate din vehicule scoase din uz pentru a stabili dacă sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare. Produsele sau piesele de bază ar trebui să prezinte în continuare majoritatea elementelor structurale și funcționale relevante, chiar dacă le lipsesc componente minore precum șuruburile, clemele, garniturile sau elementele de fixare, care pot fi înlocuite***

predarea vehiculului în vederea tratării, în mod gratuit, fără bateria vehiculului electric.	***în timpul refabricării. Produsele sau piesele de bază nefuncționale sau parțial funcționale sunt în continuare eligibile dacă pot fi reabilitate în așa măsură încât să aibă o performanță echivalentă cu a echipamentului original sau mai bună, chiar dacă prezintă uzură la suprafață, coroziune în zone neesențiale sau fisuri minore, care pot fi reparate. Modulele electronice și alte produse sau piese de bază care prezintă probleme de software sau componente degradate pot fi în continuare viabile dacă pot fi reprogramate sau reparate. Criteriul principal este ca produsele sau piesele de bază să își mențină integritatea structurală și proprietățile materiale necesare pentru o refabricare sau recondiționare reușită***.

Or. en

Justificare

Criteriile propuse sunt prea generice și, dacă sunt aplicate cu prea multă rigiditate, ar putea limita inutil disponibilitatea produselor sau pieselor de bază pentru refabricare. Întrucât un produs sau o piesă de bază nu trebuie să fie neapărat intact pentru a putea fi refabricat, considerentele corespunzătoare ar trebui să clarifice faptul că lipsa unor componente minore nu afectează caracterul adecvat, asigurând o punere în aplicare practică și eficace a anexei VII partea D.

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

Propunere de regulament
Considerentul 57

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(57) Regulamentul (UE) 2023/[privind bateriile] stabilește norme privind sustenabilitatea, performanța, siguranța, colectarea, reciclarea și al doilea ciclu de viață al bateriilor, precum și informațiile privind îndepărtarea bateriilor pentru operatorii economici. Potențialul pentru un	(57) Regulamentul (UE) 2023/[privind bateriile] stabilește norme privind sustenabilitatea, performanța, siguranța, colectarea, reciclarea și al doilea ciclu de viață al bateriilor, precum și informațiile privind îndepărtarea bateriilor pentru operatorii economici. Potențialul pentru un

al doilea ciclu de viață al bateriilor ar trebui luat în considerare în prezentul regulament prin excluderea bateriei pentru vehicule electrice din piesele sau componentele esențiale, pentru a permite predarea vehiculului în vederea tratării, în mod gratuit, fără bateria vehiculului electric.	al doilea ciclu de viață al bateriilor ar trebui luat în considerare în prezentul regulament prin excluderea bateriei pentru vehicule electrice din piesele sau componentele esențiale, pentru a permite predarea vehiculului în vederea tratării, în mod gratuit, fără bateria vehiculului electric***, dacă ultimul proprietar furnizează documente care dovedesc că bateria a fost manipulată de un operator profesionist în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542***.

Or. en

Amendamentul 373
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 57

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(57) Regulamentul (UE) ***2023/[privind bateriile]*** stabilește norme privind sustenabilitatea, performanța, siguranța, colectarea, reciclarea și al doilea ciclu de viață al bateriilor, precum și informațiile privind îndepărtarea bateriilor pentru operatorii economici. Potențialul pentru un al doilea ciclu de viață al bateriilor ar trebui luat în considerare în prezentul regulament prin excluderea bateriei pentru vehicule electrice din piesele sau componentele esențiale, pentru a permite predarea vehiculului în vederea tratării, în mod gratuit, fără bateria vehiculului electric.	(57) Regulamentul (UE) ***2023/1542*** stabilește norme privind sustenabilitatea, performanța, siguranța, colectarea, reciclarea și al doilea ciclu de viață al bateriilor, precum și informațiile privind îndepărtarea bateriilor pentru operatorii economici. Potențialul pentru un al doilea ciclu de viață al bateriilor ar trebui luat în considerare în prezentul regulament prin excluderea bateriei pentru vehicule electrice din piesele sau componentele esențiale, pentru a permite predarea vehiculului în vederea tratării, în mod gratuit, fără bateria vehiculului electric.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 58

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.	(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente. ***Pe de altă parte, piesele și componentele care nu sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare ar trebui să fie considerate deșeuri, iar exportul lor ar trebui să fie reglementat prin Regulamentul (UE) 2024/1157.*** Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.

Or. en

Amendamentul 375
Beatrice Timgren

Propunere de regulament
Considerentul 58

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(58) Recunoscând potențialul	(58) Recunoscând potențialul

refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. ***Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente. Autoritățile naționale competente*** ar trebui ***să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare***.

refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. ***Proprietarii de vehicule ar trebui să aibă dreptul de a-și repara, a-și reabilita și a-și păstra vehiculele fără restricții birocratice inutile.*** Ar trebui ***să se acorde prioritate reutilizării pieselor față de eliminare, sprijinindu-se astfel utilizarea eficientă a resurselor și reducându-se sarcinile de reglementare inutile legate de reabilitarea și întreținerea vehiculelor***.

Or. en

Amendamentul 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Propunere de regulament
Considerentul 58

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că ***piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz***, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea,	(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că ***produsele sau piesele de bază***, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor

transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea ***instalației de tratare autorizate*** care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a ***pieselor și a componentelor*** relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.

piese și componente. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea ***operatorului economic*** care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a ***produselor sau pieselor de bază*** relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.

Or. en

Amendamentul 377
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 58

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.	(58) Recunoscând potențialul refabricării***, al modernizării*** și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare***, modernizare*** sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, ***modernizare,*** recondiționare sau reutilizare.

Or. en

Amendamentul 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Propunere de regulament
Considerentul 58

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.	(58) Recunoscând potențialul refabricării***, al modernizării*** și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare***, modernizare*** sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.

Or. en

Amendamentul 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propunere de regulament
Considerentul 58

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că ***piesele și componentele*** îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor ***piese și componente***. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat ***piesa sau componenta*** în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a ***pieselor și a componentelor*** relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.	(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că ***produsele sau piesele de bază*** îndepărtate de pe un vehicul scos din uz ***sau înainte ca acesta să fie declarat vehicul scos din uz***, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor ***produse sau piese de bază***. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat ***produsele sau piesele de bază*** în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a ***produselor sau pieselor de bază*** relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.

Or. en

Justificare

Propunerea solicită ca instalațiile de tratare autorizate să verifice dacă produsele sau piesele de bază din VSU îndeplinesc criteriile din anexa VII partea D înainte de a fi clasificate ca deșeuri sau nu. Pentru a garanta securitatea juridică pentru refabricare, niciun produs sau o piesă de bază, inclusiv cele de la vehicule rulate, nu ar trebui să fie considerat deșeu în mod implicit.

Amendamentul 380
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 59 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(59a) Pentru prevenirea (importurilor și) vânzărilor ilegale de piese de schimb și componente neconforme pentru vehicule, platformele online ar trebui să pună în vânzare piese și componente doar dacă au stabilit că există un actor responsabil în Uniune care să garanteze că respectivele piese și componente sunt conforme cu legislația.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 60

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
În interesul siguranței rutiere și al protecției mediului, anumite componente și piese care au fost îndepărtate de pe vehiculele scoase din uz nu ar trebui să fie reutilizate, refabricate sau recondiționate. ***Aceste piese și componente nu ar trebui să fie utilizate nici pentru construcția de vehicule noi, nici în vehicule care au fost deja introduse pe piață.***	(60) În interesul siguranței rutiere și al protecției mediului, anumite componente și piese care au fost îndepărtate de pe vehiculele scoase din uz***, în special așa-numitele piese „consumabile”,*** nu ar trebui să fie reutilizate, refabricate sau recondiționate.

Or. fr

Justificare

Lipsa de claritate a acestei propuneri, în special în ceea ce privește părțile cărora li se aplică, subminează obiectivul său inițial legat de circularitate.

Amendamentul 382
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 61

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(61) ***Pentru a încuraja dezvoltarea și buna funcționare a pieței pieselor și componentelor reutilizabile, recondiționate și refabricate în Uniune, statele membre ar trebui să fie încurajate să ia măsurile de stimulare necesare la nivel național pentru a promova reutilizarea, recondiționarea și refabricarea pieselor și a componentelor, indiferent dacă acestea sunt*** îndepărtate ***în etapa de utilizare sau în etapa de sfârșit al ciclului de viață al unui*** vehicul. ***Comisia*** ar trebui ***să faciliteze schimbul de informații între statele membre prin schimbul de bune practici privind măsurile de stimulare luate la nivel național, în vederea monitorizării eficacității acestora***.	(61) ***Recunoscând potențialul refabricării, al modernizării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele*** îndepărtate ***de pe un*** vehicul ***scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare, modernizare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri***. ***Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al respectivelor piese și componente. Autoritățile naționale competente*** ar trebui ***să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, modernizare, recondiționare sau reutilizare***.

Or. en

Amendamentul 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Propunere de regulament
Considerentul 61

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(61) Pentru a încuraja dezvoltarea și buna funcționare a pieței pieselor și componentelor reutilizabile, recondiționate și refabricate în Uniune, statele membre ar trebui să fie încurajate să ia măsurile de	(61) Pentru a încuraja dezvoltarea și buna funcționare a pieței pieselor și componentelor reutilizabile, recondiționate***, modernizate*** și refabricate în Uniune, statele membre ar trebui să fie

stimulare necesare la nivel național pentru a promova reutilizarea, recondiționarea și refabricarea pieselor și a componentelor, indiferent dacă acestea sunt îndepărtate în etapa de utilizare sau în etapa de sfârșit al ciclului de viață al unui vehicul. Comisia ar trebui să faciliteze schimbul de informații între statele membre prin schimbul de bune practici privind măsurile de stimulare luate la nivel național, în vederea monitorizării eficacității acestora.	încurajate să ia măsurile de stimulare necesare la nivel național pentru a promova reutilizarea, recondiționarea***, modernizarea*** și refabricarea pieselor și a componentelor, indiferent dacă acestea sunt îndepărtate în etapa de utilizare sau în etapa de sfârșit al ciclului de viață al unui vehicul. Comisia ar trebui să faciliteze schimbul de informații între statele membre prin schimbul de bune practici privind măsurile de stimulare luate la nivel național, în vederea monitorizării eficacității acestora.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 63

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(63) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz ar trebui să fie îmbunătățită în permanență și este important să se asigure o ofertă suficientă de materiale reciclate pentru a satisface cererea de materiale plastice reciclate din vehicule. Prin urmare, este necesar să se stabilească un obiectiv specific de reciclare de 30 % din părțile din plastic ale vehiculelor scoase din uz. Acest obiectiv ar fi complementar obiectivelor pentru (85 %) din vehiculele scoase din uz, precum și pentru reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz pe baza greutății medii anuale pe vehicul. Pentru a facilita punerea în aplicare a acestor cerințe de către operatorii de gestionare a deșeurilor, este necesară o perioadă de tranziție de trei ani. Între timp, ar trebui să se aplice în continuare obiectivele actuale privind reutilizarea și reciclarea (85 %), precum și reutilizarea și	***eliminat***

recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă.

Or. fr

Amendamentul 385
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 63

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(63) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz ar trebui să fie îmbunătățită în permanență și este important să se asigure o ofertă suficientă de materiale reciclate pentru a satisface cererea de materiale plastice reciclate din vehicule. Prin urmare, este necesar să se stabilească un obiectiv specific de reciclare de 30 % din părțile din plastic ale vehiculelor scoase din uz. Acest obiectiv ar fi complementar obiectivelor pentru (85 %) din vehiculele scoase din uz, precum și pentru reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz pe baza greutății medii anuale pe vehicul. Pentru a facilita punerea în aplicare a acestor cerințe de către operatorii de gestionare a deșeurilor, este necesară o perioadă de tranziție de trei ani. Între timp, ar trebui să se aplice în continuare obiectivele actuale privind reutilizarea și reciclarea (85 %), precum și reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă.	(63) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz ar trebui să fie îmbunătățită în permanență și este important să se asigure o ofertă suficientă de materiale reciclate pentru a satisface cererea de materiale plastice reciclate din vehicule. Prin urmare, este necesar să se stabilească un obiectiv specific de reciclare de 30 % din părțile din plastic ale vehiculelor scoase din uz. Acest obiectiv ar fi complementar obiectivelor pentru (85 %) din vehiculele scoase din uz, precum și pentru reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz pe baza greutății medii anuale pe vehicul. Pentru a facilita punerea în aplicare a acestor cerințe de către operatorii de gestionare a deșeurilor, este necesară o perioadă de tranziție de trei ani. Între timp, ar trebui să se aplice în continuare obiectivele actuale privind reutilizarea și reciclarea (85 %), precum și reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă. ***În plus, trebuie să se stabilească un obiectiv separat pentru reutilizare. Atunci când piesele sau componentele sunt refabricate sau recondiționate cu succes, ar trebui să fie luate în calcul când se evaluează***

îndeplinirea obiectivelor de reutilizare de către instalațiile de tratare autorizate.

Or. en

Amendamentul 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Propunere de regulament
Considerentul 63

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(63) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz ar trebui să fie îmbunătățită în permanență și este important să se asigure o ofertă suficientă de materiale reciclate pentru a satisface cererea de materiale plastice reciclate din vehicule. Prin urmare, este necesar să se stabilească ***un obiectiv specific*** de reciclare ***de 30 % din părțile*** din plastic ale vehiculelor scoase din uz. Acest obiectiv ar fi complementar obiectivelor pentru (85 %) din vehiculele scoase din uz, precum și pentru reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz pe baza greutății medii anuale pe vehicul. Pentru a facilita punerea în aplicare a acestor cerințe de către operatorii de gestionare a deșeurilor, este necesară o perioadă de tranziție de trei ani. Între timp, ar trebui să se aplice în continuare obiectivele actuale privind reutilizarea și reciclarea (85 %), precum și reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă.	(63) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz ar trebui să fie îmbunătățită în permanență și este important să se asigure o ofertă suficientă de materiale reciclate pentru a satisface cererea de materiale plastice reciclate din vehicule. Prin urmare, este necesar să se stabilească***, ținând seama de criterii precum costurile de producție și după consultarea experților, obiective*** de reciclare ***a părților*** din plastic ale vehiculelor scoase din uz. Acest obiectiv ar fi complementar obiectivelor pentru (85 %) din vehiculele scoase din uz, precum și pentru reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz pe baza greutății medii anuale pe vehicul. Pentru a facilita punerea în aplicare a acestor cerințe de către operatorii de gestionare a deșeurilor, este necesară o perioadă de tranziție de trei ani. Între timp, ar trebui să se aplice în continuare obiectivele actuale privind reutilizarea și reciclarea (85 %), precum și reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă.

Or. es

Amendamentul 387
Sirpa Pietikäinen

Propunere de regulament
Considerentul 63

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(63) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz ar trebui să fie îmbunătățită în permanență și este important să se asigure o ofertă suficientă de materiale reciclate pentru a satisface cererea de materiale plastice reciclate din vehicule. Prin urmare, este necesar să se stabilească un obiectiv specific de reciclare de ***30 %*** din părțile din plastic ale vehiculelor scoase din uz. Acest obiectiv ar fi complementar obiectivelor pentru (85 %) din vehiculele scoase din uz, precum și pentru reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz pe baza greutății medii anuale pe vehicul. Pentru a facilita punerea în aplicare a acestor cerințe de către operatorii de gestionare a deșeurilor, este necesară o perioadă de tranziție de trei ani. Între timp, ar trebui să se aplice în continuare obiectivele actuale privind reutilizarea și reciclarea (85 %), precum și reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă.	(63) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz ar trebui să fie îmbunătățită în permanență și este important să se asigure o ofertă suficientă de materiale reciclate pentru a satisface cererea de materiale plastice reciclate din vehicule. Prin urmare, este necesar să se stabilească un obiectiv specific de reciclare de ***40 %*** din părțile din plastic ale vehiculelor scoase din uz. Acest obiectiv ar fi complementar obiectivelor pentru (85 %) din vehiculele scoase din uz, precum și pentru reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz pe baza greutății medii anuale pe vehicul. Pentru a facilita punerea în aplicare a acestor cerințe de către operatorii de gestionare a deșeurilor, este necesară o perioadă de tranziție de trei ani. Între timp, ar trebui să se aplice în continuare obiectivele actuale privind reutilizarea și reciclarea (85 %), precum și reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă.

Or. en

Amendamentul 388
Anne-Sophie Frigout

Propunere de regulament
Considerentul 63 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(63a) Obiectivele privind reciclarea impuse de prezentul regulament depășesc

cu mult oferta de materiale necesare, riscând să provoace întreruperi în aprovizionare și, în consecință, un șoc la nivelul ofertei.

Or. fr

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

Propunere de regulament
Considerentul 64

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(64) Este important să se sporească gradul de recuperare a materialelor secundare de înaltă calitate prin îmbunătățirea proceselor de mărunțire a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora ***nu*** ar trebui să fie prelucrate într-o instalație de mărunțire în combinație cu deșeurile de ambalaje și cu deșeurile de echipamente electrice și electronice, în special pentru a îmbunătăți separarea cuprului de fracțiunile de oțel.	(64) Este important să se sporească gradul de recuperare a materialelor secundare de înaltă calitate prin îmbunătățirea proceselor de mărunțire a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora ar trebui să fie prelucrate într-o instalație de mărunțire în combinație cu deșeurile de ambalaje și cu deșeurile de echipamente electrice și electronice ***numai dacă sunt respectate anumite criterii și valori-limită***, în special pentru a îmbunătăți separarea cuprului de fracțiunile de oțel.

Or. en

Amendamentul 390
Ivars Ijabs

Propunere de regulament
Considerentul 64

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(64) Este important să se sporească gradul de recuperare a materialelor secundare de înaltă calitate prin îmbunătățirea proceselor de mărunțire a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare,	(64) Este important să se sporească gradul de recuperare a materialelor secundare de înaltă calitate prin îmbunătățirea proceselor de mărunțire a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare,

vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora nu ar trebui să fie prelucrate într-o instalație de mărunțire în combinație cu deșeurile de ambalaje și cu deșeurile de echipamente electrice și electronice, în special pentru a îmbunătăți separarea ***cuprului de fracțiunile*** de oțel.	vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora nu ar trebui să fie prelucrate într-o instalație de mărunțire în combinație cu deșeurile de ambalaje și cu deșeurile de echipamente electrice și electronice, în special pentru a îmbunătăți separarea ***fracțiunilor de cupru,*** de oțel***, de aluminiu și de sticlă***.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 65

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(65) Pentru a spori și mai mult calitatea tratării vehiculelor scoase din uz, nu ar trebui să fie posibilă depozitarea fracțiunilor de deșeuri rezultate din vehiculele scoase din uz mărunțite, care conțin deșeuri neinerte și care nu sunt prelucrate prin tehnologia post-mărunțire.	(65) ***Având în vedere ierarhia deșeurilor, astfel cum este stabilită prin articolul 4 din Directiva 2008/98/CE, și*** pentru a spori și mai mult calitatea tratării vehiculelor scoase din uz, nu ar trebui să fie posibilă depozitarea fracțiunilor de deșeuri rezultate din vehiculele scoase din uz mărunțite, care conțin deșeuri neinerte și care nu sunt prelucrate prin tehnologia post-mărunțire.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 66

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(66) Vehiculele scoase din uz sunt clasificate ca deșeuri periculoase și nu pot fi exportate în țări care nu sunt membre ale	(66) Vehiculele scoase din uz sunt clasificate ca deșeuri periculoase și nu pot fi exportate în țări care nu sunt membre ale

OCDE. Vehiculele scoase din uz depoluate pot fi totuși tratate în afara Uniunii, cu condiția ca respectivele vehicule scoase din uz depoluate să fie transferate în conformitate cu Regulamentul (UE) ***nr. 1013/2006***.	OCDE. Vehiculele scoase din uz depoluate pot fi totuși tratate în afara Uniunii, cu condiția ca respectivele vehicule scoase din uz depoluate să fie transferate în conformitate cu Regulamentul (UE) ***2024/1157***. ***Autorităților competente din statele membre ar trebui să li se permită să inspecteze transporturile de vehicule rulate despre care se suspectează că ar fi vehicule scoase din uz și, după caz, să taxeze producătorii, părțile terțe care acționează în numele acestora sau alte persoane care organizează transportul pentru costurile legate de analize, inspecții și depozitare.***

Or. en

Amendamentul 393
Radan Kanev

Propunere de regulament
Considerentul 66 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(66a) Exportul de deșeuri metalice valoroase, inclusiv cele provenite de la vehicule rulate și vehicule scoase din uz, către țări din afara UE conduce la pierderea unor materii prime esențiale care sunt vitale pentru industria prelucrătoare și industria de apărare din UE. Prin urmare, UE trebuie să recunoască rolul esențial al păstrării deșeurilor metalice de înaltă calitate pentru atingerea obiectivelor Uniunii legate de economia circulară, în ceea ce privește aprovizionarea cu materii prime, competitivitatea industrială și protecția mediului. Prin urmare, Comisia ar trebui să ia în calcul măsuri de încurajare a păstrării și reciclării deșeurilor metalice de înaltă calitate pe teritoriul UE, cu scopul de a consolida durabilitatea și reziliența industriei prelucrătoare și a industriei grele din UE. Aceste măsuri ar

trebui, de asemenea, să evalueze normele de export pentru vehiculele rulate și să nu limiteze această evaluare la stabilirea unor criterii de echivalență bazate pe gestionarea deșeurilor și pe practicile de protecție a mediului.

Or. en

Amendamentul 394
Alexandr Vondra

Propunere de regulament
Considerentul 67

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt ***în mare măsură*** echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății umane și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) ***[noul regulament privind transferurile de deșeuri]***.	(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt ***considerate*** echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății umane și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) ***2024/1157***.

Or. en

Justificare

Asigurarea unor condiții echitabile în temeiul Regulamentului (UE) 2024/1157 privind transferurile de deșeuri este esențială pentru protejarea sănătății umane, a mediului în țările în curs de dezvoltare și a competitivității industriei europene. Exporturile de deșeuri ar trebui să continue numai dacă țările destinatare îndeplinesc standarde echivalente cu cele europene și permit o valorificare eficientă a materialelor.

Amendamentul 395
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 67

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt ***în mare măsură*** echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății umane și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) [noul regulament privind transferurile de deșeuri].	(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății umane și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) [noul regulament privind transferurile de deșeuri].

Or. en

Justificare

Aliniere la formularea din Regulamentul privind transferurile de deşeuri.

Amendamentul 396
Jonas Sjöstedt

Propunere de regulament
Considerentul 67

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt ***în mare măsură*** echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății umane și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) [noul regulament privind transferurile de deșeuri].	(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății umane și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) [noul regulament privind transferurile de deșeuri].

Or. en

Amendamentul 397
Pietro Fiocchi

Propunere de regulament
Considerentul 67

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt în mare măsură echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății umane și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) ***[noul regulament privind transferurile de deșeuri]***.	(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt în mare măsură ***considerate*** echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății umane și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) ***2024/1157***.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 67

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt ***în mare măsură*** echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății ***umane*** și a mediului prevăzute în alte acte	(67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale

legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) [noul regulament privind transferurile de deșeuri].	Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) [noul regulament privind transferurile de deșeuri].

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 68

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(68) Pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt tratate într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, este important să se clarifice statutul unui vehicul pe parcursul întregii sale durate de viață, în special în situațiile în care este necesar să se facă distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz. Proprietarul unui vehicul care intenționează să transfere dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat ar trebui, în special, să aibă obligația de a demonstra că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. ***Pentru a evalua statutul unui vehicul rulat, proprietarul vehiculului, alți operatori economici și autoritățile competente ar trebui să verifice dacă sunt îndeplinite anumite criterii care determină dacă vehiculul în cauză este sau nu un vehicul scos din uz. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei I care stabilește criteriile care determină momentul în care un vehicul este un vehicul scos din uz.***	(68) Pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt tratate într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, este important să se clarifice statutul unui vehicul pe parcursul întregii sale durate de viață, în special în situațiile în care este necesar să se facă distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz. Proprietarul unui vehicul care intenționează să transfere dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat ar trebui, în special, să aibă obligația de a demonstra că vehiculul nu este un vehicul scos din uz.

Or. fr

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

Propunere de regulament
Considerentul 68

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(68) Pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt tratate într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, este important să se clarifice statutul unui vehicul pe parcursul întregii sale durate de viață, în special în situațiile în care este necesar să se facă distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz. Proprietarul unui vehicul care intenționează să transfere dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat ar trebui***, în special, să aibă obligația de a demonstra că*** vehiculul nu este un vehicul scos din uz***. Pentru a evalua statutul unui vehicul rulat, proprietarul vehiculului, alți operatori economici și*** autoritățile competente ***ar trebui să verifice dacă sunt îndeplinite anumite criterii care determină dacă vehiculul în cauză este sau nu un*** vehicul scos din uz. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei I care stabilește criteriile care determină momentul în care un vehicul este un vehicul scos din uz.	(68) Pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt tratate într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, este important să se clarifice statutul unui vehicul pe parcursul întregii sale durate de viață, în special în situațiile în care este necesar să se facă distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz. Proprietarul unui vehicul care intenționează să transfere dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat ar trebui ***să furnizeze oricărei persoane fizice sau juridice care intenționează să achiziționeze*** vehiculul ***sau autorităților competente o documentație care să ateste că*** nu este un vehicul scos din uz. ***Această documentație trebuie să cuprindă un certificat de inspecție tehnică valabil sau, în cazul în care acesta nu este disponibil, o evaluare în conformitate cu anexa I, verificată de*** autoritățile competente ***sau de alte organisme certificate de statele membre. Dacă există suspiciuni că un vehicul rulat ar putea fi un*** vehicul scos din uz***, autoritățile competente sau organismele certificate de statele membre ar trebui să fie în măsură să solicite proprietarului vehiculului să prezinte documente suplimentare***. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei I care stabilește criteriile care determină momentul în care un vehicul este un vehicul scos din uz.

Or. en

Amendamentul 401
Beatrice Timgren

Propunere de regulament
Considerentul 68

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(68) Pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt tratate într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, este important să se clarifice statutul unui vehicul pe parcursul întregii sale durate de viață, în special în situațiile în care este necesar să se facă distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz. Proprietarul unui vehicul care intenționează să transfere dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat ar trebui, în special, să aibă obligația de a demonstra că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. ***Pentru a evalua statutul unui vehicul rulat, proprietarul vehiculului, alți operatori economici și*** autoritățile competente ***ar trebui să verifice dacă sunt îndeplinite anumite criterii care determină dacă vehiculul în cauză este sau nu*** un vehicul ***scos din uz***. ***Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei I care stabilește criteriile care determină momentul în care*** un vehicul ***este un vehicul scos din uz***.	(68) Pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt tratate într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, este important să se clarifice statutul unui vehicul pe parcursul întregii sale durate de viață, în special în situațiile în care este necesar să se facă distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz. Proprietarul unui vehicul care intenționează să transfere dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat ar trebui, în special, să aibă obligația de a demonstra că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. ***Cu toate acestea, sarcina probei nu ar trebui să revină în mod disproporționat proprietarilor de vehicule. Ar trebui să se solicite documente suplimentare numai în cazul în care*** autoritățile competente ***prezintă dovezi clare și substanțiale că*** un vehicul ***îndeplinește criteriile pentru VSU***. ***Fără astfel de dovezi,*** un vehicul ***rulat ar trebui să fie considerat adecvat pentru revânzare sau export, evitându-se astfel obstacolele birocratice inutile care ar putea împiedica tranzacțiile legale și ar putea crește costurile pentru consumatori***.

Or. en

Amendamentul 402
Beatrice Timgren

Propunere de regulament
Considerentul 69

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(69) Planul de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”[59] a subliniat necesitatea ca Comisia să propună noi măsuri pentru a aborda amprenta de mediu externă a Uniunii legată de exportul de vehicule scoase din uz și de vehicule rulate. Având în vedere că exportul de vehicule rulate aduce provocări importante în materie de mediu și de sănătate publică***, astfel cum sunt documentate în Programul ONU pentru mediu[60],*** și că Uniunea este cel mai mare exportator de vehicule rulate la nivel mondial, este necesar să se stabilească cerințe specifice la nivelul Uniunii care să reglementeze exportul de vehicule rulate ***[din Uniune]***. ***Cerințele*** ar trebui ***să se bazeze pe criterii obiective conform cărora un vehicul rulat nu este un vehicul scos din uz și trebuie să fie într-o stare tehnică conformă cerințelor, în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului[61]***. ***Acest lucru*** ar trebui ***să garanteze că numai vehiculele rulate care sunt adecvate pentru a circula pe drumurile Uniunii pot fi exportate către o țară terță, reducând astfel riscurile ca exportul de vehicule rulate din Uniune să contribuie la poluarea aerului sau la producerea de accidente rutiere în țările terțe***. ***Pentru a permite autorităților vamale să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite la export, orice persoană care exportă un vehicul rulat*** ar trebui ***să aibă obligația de a furniza autorităților respective numărul de identificare al vehiculului și o declarație care să confirme că vehiculul rulat nu este un vehicul scos din uz și că acesta este considerat ca fiind într-o stare tehnică conformă cerințelor***.	(69) Planul de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”[59] a subliniat necesitatea ca Comisia să propună noi măsuri pentru a aborda amprenta de mediu externă a Uniunii legată de exportul de vehicule scoase din uz și de vehicule rulate. Având în vedere că exportul de vehicule rulate aduce provocări importante în materie de mediu și de sănătate publică și că Uniunea este cel mai mare exportator de vehicule rulate la nivel mondial, este necesar să se stabilească cerințe specifice la nivelul Uniunii care să reglementeze exportul de vehicule rulate. ***Cu toate acestea, nu*** ar trebui ***ca astfel de măsuri să impună sarcini administrative disproporționate asupra proprietarilor de vehicule sau asupra întreprinderilor care desfășoară activități comerciale legitime***. ***Vehiculele nu*** ar trebui ***să facă obiectul unor restricții la export, mai puțin în cazul în care au fost clasificate oficial ca VSU pe baza unei decizii obligatorii din punct de vedere juridic, în urma unui proces corect***. ***Evaluările automate sau clasificările prezumtive nu*** ar trebui să ***constituie motive pentru refuzarea drepturilor de export***.
[59] COM(2021) 400.	[59] COM(2021) 400.

60

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

61 ***Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).***

Or. en

Amendamentul 403
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 69

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(69) Planul de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”[59] a subliniat necesitatea ca Comisia să propună noi măsuri pentru a aborda amprenta de mediu externă a Uniunii legată de exportul de vehicule scoase din uz și de vehicule rulate. Având în vedere că exportul de vehicule rulate aduce provocări importante în materie de mediu și de sănătate publică, astfel cum sunt documentate în Programul ONU pentru mediu[60], și că Uniunea este cel mai mare exportator de vehicule rulate la nivel mondial, este necesar să se stabilească cerințe specifice la nivelul Uniunii care să reglementeze exportul de vehicule rulate [din Uniune]. Cerințele ar trebui să se bazeze pe criterii obiective conform cărora un vehicul rulat nu este un vehicul scos din uz ***și*** trebuie să fie într-o stare tehnică conformă cerințelor, în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului***[61]***. Acest lucru ar trebui să garanteze că numai vehiculele rulate care sunt adecvate pentru a circula pe drumurile Uniunii pot fi exportate către	(69) Planul de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”[59] a subliniat necesitatea ca Comisia să propună noi măsuri pentru a aborda amprenta de mediu externă a Uniunii legată de exportul de vehicule scoase din uz și de vehicule rulate. Având în vedere că exportul de vehicule rulate aduce provocări importante în materie de mediu și de sănătate publică, astfel cum sunt documentate în Programul ONU pentru mediu[60], și că Uniunea este cel mai mare exportator de vehicule rulate la nivel mondial, este necesar să se stabilească cerințe specifice la nivelul Uniunii care să reglementeze exportul de vehicule rulate [din Uniune]. Cerințele ar trebui să se bazeze pe criterii obiective conform cărora un vehicul rulat nu este un vehicul scos din uz***, iar acesta*** trebuie să fie într-o stare tehnică conformă cerințelor, în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului[61]***, și să respecte anumite standarde de mediu/limite ale emisiilor***. Acest lucru ar trebui să garanteze că numai vehiculele

o țară terță, reducând astfel riscurile ca exportul de vehicule rulate din Uniune să contribuie la poluarea aerului sau la producerea de accidente rutiere în țările terțe. Pentru a permite autorităților vamale să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite la export, orice persoană care exportă un vehicul rulat ar trebui să aibă obligația de a furniza autorităților respective numărul de identificare al vehiculului ***și*** o declarație care să confirme că vehiculul rulat nu este un vehicul scos din uz și că acesta este ***considerat ca fiind*** într-o stare tehnică conformă cerințelor.	rulate care sunt adecvate pentru a circula pe drumurile Uniunii pot fi exportate către o țară terță, reducând astfel riscurile ca exportul de vehicule rulate din Uniune să contribuie la poluarea aerului sau la producerea de accidente rutiere în țările terțe. Pentru a permite autorităților vamale să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite la export, orice persoană care exportă un vehicul rulat ar trebui să aibă obligația de a furniza autorităților respective numărul de identificare al vehiculului***,*** o declarație care să confirme că vehiculul rulat nu este un vehicul scos din uz și ***o dovadă*** că acesta este într-o stare tehnică conformă cerințelor. ***În plus, ar trebui să se stabilească limite pentru vechimea vehiculelor care pot fi exportate. Se va preveni astfel exportarea către țări terțe a vehiculelor care sunt cele mai poluante și cele mai dăunătoare pentru sănătatea umană.***
[59] COM(2021) 400.	[59] COM(2021) 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] Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).	[61] Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 69

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(69) Planul de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”[59] a subliniat necesitatea ca Comisia să propună noi măsuri pentru a aborda amprenta de mediu externă a Uniunii legată de exportul de vehicule scoase din uz și de vehicule rulate. Având în vedere că exportul de vehicule rulate aduce provocări importante în materie de mediu și de sănătate publică, astfel cum sunt documentate în Programul ONU pentru mediu[60], și că Uniunea este cel mai mare exportator de vehicule rulate la nivel mondial, este necesar să se stabilească cerințe specifice la nivelul Uniunii care să reglementeze exportul de vehicule rulate [din Uniune]. Cerințele ar trebui să se bazeze pe criterii obiective conform cărora un vehicul rulat nu este un vehicul scos din uz și trebuie să fie într-o stare tehnică conformă cerințelor, în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului[61]. Acest lucru ar trebui să garanteze că numai vehiculele rulate care sunt adecvate pentru a circula pe drumurile Uniunii pot fi exportate către o țară terță, reducând astfel riscurile ca exportul de vehicule rulate din Uniune să contribuie la poluarea aerului sau la producerea de accidente rutiere în țările terțe. Pentru a permite autorităților vamale să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite la export, orice persoană care exportă un vehicul rulat ar trebui să aibă obligația de a furniza autorităților respective numărul de identificare al vehiculului și o declarație care să confirme că vehiculul rulat nu este un vehicul scos din uz și că acesta este considerat ca fiind într-o stare tehnică conformă cerințelor.	(69) Planul de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”[59] a subliniat necesitatea ca Comisia să propună noi măsuri pentru a aborda amprenta de mediu externă a Uniunii legată de exportul de vehicule scoase din uz și de vehicule rulate. Având în vedere că exportul de vehicule rulate aduce provocări importante în materie de mediu și de sănătate publică, astfel cum sunt documentate în Programul ONU pentru mediu[60], și că Uniunea este cel mai mare exportator de vehicule rulate la nivel mondial, este necesar să se stabilească cerințe specifice la nivelul Uniunii care să reglementeze exportul de vehicule rulate [din Uniune]. Cerințele ar trebui să se bazeze pe criterii obiective conform cărora un vehicul rulat nu este un vehicul scos din uz și trebuie să fie într-o stare tehnică conformă cerințelor, în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului[61]***, și să fie inclus într-un registru național al vehiculelor***. Acest lucru ar trebui să garanteze că numai vehiculele rulate care sunt adecvate pentru a circula pe drumurile Uniunii pot fi exportate către o țară terță, reducând astfel riscurile ca exportul de vehicule rulate din Uniune să contribuie la poluarea aerului sau la producerea de accidente rutiere în țările terțe. Pentru a permite autorităților vamale să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite la export, orice persoană care exportă un vehicul rulat ar trebui să aibă obligația de a furniza autorităților respective numărul de identificare al vehiculului și o declarație care să confirme că vehiculul rulat nu este un vehicul scos din uz și că acesta este considerat ca fiind într-o stare tehnică conformă cerințelor.
[59] COM(2021) 400.	[59] COM(2021) 400.
[60] https://www.unep.org/resources/report/glo	[60] https://www.unep.org/resources/report/glo

bal-trade-used-vehicles-report.

[61] Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

bal-trade-used-vehicles-report.

[61] Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

Or. en

Amendamentul 405
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 70

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(70) Este important să se instituie un mecanism prin care conformitatea vehiculelor rulate cu cerințele de export să poată fi verificată în mod eficace***, fără a împiedica comerțul dintre Uniune și țările terțe***. Prin urmare, Comisia ar trebui să instituie un sistem electronic care să permită autorităților din statele membre să facă schimb de informații în timp real cu privire la numărul de identificare al vehiculului și la starea de conformitate tehnică a vehiculelor rulate care urmează să fie exportate. Având în vedere caracteristicile și funcționalitățile sale existente legate de partajarea, între autoritățile de înmatriculare a vehiculelor, a informațiilor referitoare la vehiculele înmatriculate în Uniune, MOVE-HUB, o platformă de schimb de mesaje, a fost dezvoltată de Comisie pentru schimbul de mesaje în vederea interconectării registrelor electronice naționale ale statelor membre. Platforma găzduiește în prezent interconectarea registrelor întreprinderilor de transport rutier (ERRU) și a registrelor permiselor de conducere (RESPER), interconectarea registrelor de formare a conducătorilor auto profesioniști	(70) Este important să se instituie un mecanism prin care conformitatea vehiculelor rulate cu cerințele de export să poată fi verificată în mod eficace. Prin urmare, Comisia ar trebui să instituie un sistem electronic care să permită autorităților din statele membre ***să verifice și*** să facă schimb de informații în timp real cu privire la numărul de identificare al vehiculului și la starea de conformitate tehnică a vehiculelor rulate care urmează să fie exportate. Având în vedere caracteristicile și funcționalitățile sale existente legate de partajarea, între autoritățile de înmatriculare a vehiculelor, a informațiilor referitoare la vehiculele înmatriculate în Uniune, MOVE-HUB, o platformă de schimb de mesaje, a fost dezvoltată de Comisie pentru schimbul de mesaje în vederea interconectării registrelor electronice naționale ale statelor membre. Platforma găzduiește în prezent interconectarea registrelor întreprinderilor de transport rutier (ERRU) și a registrelor permiselor de conducere (RESPER), interconectarea registrelor de formare a conducătorilor auto profesioniști (ProDriveNet), notificarea eșecurilor

(ProDriveNet), notificarea eșecurilor controalelor în trafic (RSI) și interconectarea registrelor cardurilor de tahograf ale conducătorilor auto (TACHOnet). Prin urmare, funcționalitățile MOVE-Hub ar trebui extinse în continuare pentru a permite schimbul de informații privind numărul de identificare al vehiculului ***și*** starea de conformitate tehnică ***a*** vehiculelor rulate care urmează să fie exportate. Pentru a permite autorităților vamale să verifice în mod electronic și automat dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele de export, sistemul electronic operat de MOVE-HUB ar trebui să fie interconectat la mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului[62]. Regulamentul respectiv prevede un cadru cuprinzător de controale automate, care se aplică unei formalități nevamale specifice a Uniunii. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească principalele elemente care urmează să fie controlate, în timp ce aspectele tehnice ale punerii în aplicare a acestui control ar fi stabilite în Regulamentul (UE) 2022/2399.

[62] Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 noiembrie 2022 de instituire a mediului aferent ghișeului unic al Uniunii Europene pentru vămi și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 (JO L 317, 9.12.2022, p. 1).

controalelor în trafic (RSI) și interconectarea registrelor cardurilor de tahograf ale conducătorilor auto (TACHOnet). Prin urmare, funcționalitățile MOVE-Hub ar trebui extinse în continuare pentru a permite schimbul ***și verificarea*** de informații privind numărul de identificare al vehiculului***,*** starea de conformitate tehnică ***și conformitatea cu anumite standarde de mediu a*** vehiculelor rulate care urmează să fie exportate. Pentru a permite autorităților vamale să verifice în mod electronic și automat dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele de export, sistemul electronic operat de MOVE-HUB ar trebui să fie interconectat la mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului[62]. Regulamentul respectiv prevede un cadru cuprinzător de controale automate, care se aplică unei formalități nevamale specifice a Uniunii. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească principalele elemente care urmează să fie controlate, în timp ce aspectele tehnice ale punerii în aplicare a acestui control ar fi stabilite în Regulamentul (UE) 2022/2399.

[62] Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 noiembrie 2022 de instituire a mediului aferent ghișeului unic al Uniunii Europene pentru vămi și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 (JO L 317, 9.12.2022, p. 1).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 73

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(73) Este important ca autoritățile vamale să poată efectua controale asupra vehiculelor rulate care urmează să fie exportate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[63]. O parte semnificativă a vehiculelor rulate care părăsesc Uniunea sunt destinate țărilor în care sunt stabilite sau ar putea fi stabilite cerințe de import, cum ar fi cerințe legate de vechimea vehiculului sau de ***emisiile*** acestuia. Este important ca autoritățile vamale să poată verifica în mod electronic și automat, prin intermediul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele respective, atunci când informațiile privind aceste cerințe sunt comunicate oficial Comisiei de către țările terțe în cauză. În vederea protejării mediului și a siguranței rutiere în țările terțe, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea acestor cerințe.	(73) Este important ca autoritățile vamale să poată efectua controale asupra vehiculelor rulate care urmează să fie exportate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[63]. ***Deși în prezent nu există condiții specifice pentru exportul de vehicule rulate din Uniune, țările terțe au introdus din ce în ce mai multe condiții specifice pentru importul de vehicule rulate, cum ar fi cerințe legate de vechimea și/sau standardele de emisii ale vehiculelor.*** O parte semnificativă a vehiculelor rulate care părăsesc Uniunea sunt destinate țărilor în care sunt stabilite sau ar putea fi stabilite cerințe de import, cum ar fi cerințe legate de vechimea vehiculului sau de ***standardul de emisii al*** acestuia. Este important ca autoritățile vamale să poată verifica în mod electronic și automat, prin intermediul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele respective, atunci când informațiile privind aceste cerințe sunt comunicate oficial Comisiei de către țările terțe în cauză. ***Comisia ar trebui să publice și să pună la dispoziție informații referitoare la aceste cerințe introduse de țările terțe.*** În vederea protejării mediului și a siguranței rutiere în țările terțe, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea acestor cerințe.
[63] Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).	[63] Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).

Or. en

Amendamentul 407
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 73

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(73) Este important ca autoritățile vamale să poată efectua controale asupra vehiculelor rulate care urmează să fie exportate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[63]. O parte semnificativă a vehiculelor rulate care părăsesc Uniunea sunt destinate țărilor în care sunt stabilite sau ar putea fi stabilite cerințe de import, cum ar fi cerințe legate de vechimea vehiculului sau de emisiile acestuia. Este important ca autoritățile vamale să poată verifica în mod electronic și automat, prin intermediul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele respective, atunci când informațiile privind aceste cerințe sunt comunicate oficial Comisiei de către țările terțe în cauză. În vederea protejării mediului și a siguranței rutiere în țările terțe, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea acestor cerințe.	(73) Este important ca autoritățile vamale să poată efectua controale asupra vehiculelor rulate care urmează să fie exportate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[63]. ***Prin urmare, acest aspect ar trebui să fie desemnat drept domeniu de control prioritar, permițându-se consolidarea controalelor vamale și o acțiune coordonată între autoritățile vamale.*** O parte semnificativă a vehiculelor rulate care părăsesc Uniunea sunt destinate țărilor în care sunt stabilite sau ar putea fi stabilite cerințe de import, cum ar fi cerințe legate de vechimea vehiculului sau de emisiile acestuia. Este important ca autoritățile vamale să poată verifica în mod electronic și automat, prin intermediul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi ***sau prin intermediul unor controale vamale specifice***, dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele respective, atunci când informațiile privind aceste cerințe sunt comunicate oficial Comisiei de către țările terțe în cauză. În vederea protejării mediului și a siguranței rutiere în țările terțe, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea acestor cerințe.
[63] Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).	[63] Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 76

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(76) Inspecțiile ar trebui să vizeze respectarea dispozițiilor privind exportul de vehicule rulate și tratarea vehiculelor scoase din uz. În fiecare an, inspecțiile ar trebui să acopere cel puțin 10 % din instalațiile de tratare autorizate și din operatorii autorizați. Amplasamentele operatorilor de reparații și întreținere ar trebui, de asemenea, să fie supuse inspecțiilor. Trebuie subliniat faptul că inspecțiile efectuate în temeiul prezentului regulament ar trebui să fie complementare inspecțiilor privind transferurile de vehicule scoase din uz, care sunt reglementate în mod cuprinzător în Regulamentul [OP: noul regulament privind transferurile de deșeuri].	(76) Inspecțiile ar trebui să vizeze respectarea dispozițiilor privind exportul de vehicule rulate și tratarea vehiculelor scoase din uz. În fiecare an, inspecțiile ar trebui să acopere cel puțin 10 % din instalațiile de tratare autorizate și din operatorii autorizați. Amplasamentele operatorilor de reparații și întreținere***, punctele de colectare, precum și alte instalații și alți operatori economici care ar putea trata vehicule scoase din uz sau ar putea vinde vehicule sau piese de schimb ori componente ale acestora*** ar trebui, de asemenea, să fie supuse inspecțiilor. Trebuie subliniat faptul că inspecțiile efectuate în temeiul prezentului regulament ar trebui să fie complementare inspecțiilor privind transferurile de vehicule scoase din uz, care sunt reglementate în mod cuprinzător în Regulamentul [OP: noul regulament privind transferurile de deșeuri].

Or. en

Amendamentul 409
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 76

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(76) Inspecțiile ar trebui să vizeze	(76) Inspecțiile ar trebui să vizeze

respectarea dispozițiilor privind exportul de vehicule rulate și tratarea vehiculelor scoase din uz. În fiecare an, inspecțiile ar trebui să acopere cel puțin ***10 %*** din instalațiile de tratare autorizate și din operatorii autorizați. Amplasamentele operatorilor de reparații și întreținere ar trebui, de asemenea, să fie supuse inspecțiilor. Trebuie subliniat faptul că inspecțiile efectuate în temeiul prezentului regulament ar trebui să fie complementare inspecțiilor privind transferurile de vehicule scoase din uz, care sunt reglementate în mod cuprinzător în Regulamentul [OP: noul regulament privind transferurile de deșeuri].	respectarea dispozițiilor privind exportul de vehicule rulate și tratarea vehiculelor scoase din uz. În fiecare an, inspecțiile ar trebui să acopere cel puțin ***20 %*** din instalațiile de tratare autorizate și din operatorii autorizați. Amplasamentele operatorilor de reparații și întreținere ar trebui, de asemenea, să fie supuse inspecțiilor. Trebuie subliniat faptul că inspecțiile efectuate în temeiul prezentului regulament ar trebui să fie complementare inspecțiilor privind transferurile de vehicule scoase din uz, care sunt reglementate în mod cuprinzător în Regulamentul [OP: noul regulament privind transferurile de deșeuri].

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 77

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(77) Statele membre ar trebui să instituie mecanisme de cooperare la nivel național și internațional, astfel încât inspecțiile să poată avea loc în mod eficient. Aceste mecanisme ar trebui să permită schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor, necesare pentru urmărirea vehiculelor și pentru a se verifica dacă acestea au fost tratate în mod corespunzător atunci când au ajuns în etapa de sfârșit al ciclului de viață.	(77) Statele membre ar trebui să instituie mecanisme de cooperare la nivel național și internațional, astfel încât inspecțiile să poată avea loc în mod eficient***, cu obiectivul de a facilita prevenirea și detectarea tratării și exportului ilegal de vehicule scoase din uz și de a soluționa definitiv problema „vehiculelor dispărute”***. Aceste mecanisme ar trebui să permită schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor, necesare pentru urmărirea vehiculelor și pentru a se verifica dacă acestea au fost tratate în mod corespunzător atunci când au ajuns în etapa de sfârșit al ciclului de viață.

Or. en

Amendamentul 411
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 78

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(78) Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare de asigurare a respectării legislației pentru a combate tratarea ilegală a vehiculelor scoase din uz, în vederea prevenirii daunelor aduse mediului sau sănătății umane ca urmare a unor astfel de activități. Prin urmare, orice unitate sau întreprindere care tratează vehicule scoase din uz fără o autorizație valabilă sau care încalcă condițiile sau cerințele stabilite în autorizație ar trebui să facă obiectul unor sancțiuni. De asemenea, statele membre ar trebui să ia în considerare și alte măsuri, cum ar fi retragerea autorizației sau suspendarea operațiunilor unui operator, pentru a asigura respectarea efectivă a prezentului regulament.	(78) Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare de asigurare a respectării legislației pentru a combate tratarea ilegală a vehiculelor scoase din uz, în vederea prevenirii daunelor aduse mediului sau sănătății umane ca urmare a unor astfel de activități***, precum și a soluționării problemei vehiculelor dispărute și a vehiculelor neconforme exportate***. Prin urmare, orice unitate sau întreprindere care tratează vehicule scoase din uz fără o autorizație valabilă sau care încalcă condițiile sau cerințele stabilite în autorizație ar trebui să facă obiectul unor sancțiuni. De asemenea, statele membre ar trebui să ia în considerare și alte măsuri, cum ar fi retragerea autorizației sau suspendarea operațiunilor unui operator, pentru a asigura respectarea efectivă a prezentului regulament.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 78

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(78) Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare de asigurare a respectării legislației pentru a combate tratarea ilegală a vehiculelor scoase din uz, în vederea prevenirii daunelor aduse mediului sau sănătății ***umane*** ca urmare a unor astfel de activități. Prin urmare, orice unitate sau	(78) Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare de asigurare a respectării legislației pentru a combate tratarea ilegală a vehiculelor scoase din uz, în vederea prevenirii daunelor aduse mediului sau sănătății ca urmare a unor astfel de activități. Prin urmare, orice unitate sau

întreprindere care tratează vehicule scoase din uz fără o autorizație valabilă sau care încalcă condițiile sau cerințele stabilite în autorizație ar trebui să facă obiectul unor sancțiuni. De asemenea, statele membre ar trebui să ia în considerare și alte măsuri, cum ar fi retragerea autorizației sau suspendarea operațiunilor unui operator, pentru a asigura respectarea efectivă a prezentului regulament.	întreprindere care tratează vehicule scoase din uz fără o autorizație valabilă sau care încalcă condițiile sau cerințele stabilite în autorizație ar trebui să facă obiectul unor sancțiuni. De asemenea, statele membre ar trebui să ia în considerare și alte măsuri, cum ar fi retragerea autorizației sau suspendarea operațiunilor unui operator, pentru a asigura respectarea efectivă a prezentului regulament.

Or. en

Amendamentul 413
Sara Matthieu, David Cormand

Propunere de regulament
Considerentul 78 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(78a) În vederea asigurării unei cooperări eficace între statele membre, ar trebui să se instituie o rețea de coordonare pentru asigurarea respectării legislației, care să fie supervizată de Comisie. Această rețea ar trebui să aibă ca scop discutarea problemelor recurente legate de asigurarea respectării legislației, schimbul de bune practici și analizarea posibilității de a institui un cadru armonizat pentru adoptarea de măsuri de remediere și sancțiuni.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 86

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(86) Vehiculele dispărute au fost recunoscute ca fiind una dintre principalele provocări legate de punerea în aplicare a Directivei 2000/53/CE. Absența unui sistem eficient care să permită schimbul de informații în timp real între statele membre cu privire la statutul înmatriculării vehiculelor împiedică trasabilitatea și a fost identificată ca fiind un motiv pentru numărul mare de „vehicule dispărute” din Uniune. Pentru a soluționa această problemă, Comisia ar trebui să propună o revizuire a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule[67]. Această revizuire ar trebui să impună statelor membre să înregistreze electronic, pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor, date care să permită documentarea corespunzătoare a motivelor de anulare a înmatriculării unui vehicul, în special în cazul în care un vehicul a fost tratat ca vehicul scos din uz într-o instalație de tratare autorizată, reînmatriculat în alt stat membru, exportat într-o țară terță din afara Uniunii sau furat. În plus, pentru a preveni dezmembrarea ilegală sau exportul ilegal de vehicule care au fost radiate temporar, proprietarii de vehicule ar trebui să fie obligați să raporteze imediat autorității naționale de înmatriculare a vehiculelor orice modificare a dreptului lor de proprietate. Aceste modificări completează și se bazează pe cerințele existente care obligă statele membre să înregistreze electronic datele referitoare la toate vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor.	(86) Vehiculele dispărute au fost recunoscute ca fiind una dintre principalele provocări legate de punerea în aplicare a Directivei 2000/53/CE. Absența unui sistem eficient care să permită schimbul de informații în timp real între statele membre cu privire la statutul înmatriculării vehiculelor împiedică trasabilitatea și a fost identificată ca fiind un motiv pentru numărul mare de „vehicule dispărute” din Uniune. Pentru a soluționa această problemă, Comisia ar trebui să propună***, într-un termen rezonabil,*** o revizuire a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule[67]. Această revizuire ar trebui să impună statelor membre să înregistreze electronic, pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor, date care să permită documentarea corespunzătoare a motivelor de anulare a înmatriculării unui vehicul, în special în cazul în care un vehicul a fost tratat ca vehicul scos din uz într-o instalație de tratare autorizată, reînmatriculat în alt stat membru, exportat într-o țară terță din afara Uniunii sau furat. În plus, pentru a preveni dezmembrarea ilegală sau exportul ilegal de vehicule care au fost radiate temporar, proprietarii de vehicule ar trebui să fie obligați să raporteze imediat autorității naționale de înmatriculare a vehiculelor orice modificare a dreptului lor de proprietate. Aceste modificări completează și se bazează pe cerințele existente care obligă statele membre să înregistreze electronic datele referitoare la toate vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor.
[67] Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).	[67] Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 87

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(87) Având în vedere necesitatea de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului și de a ține seama de progresele științifice, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament și impactul acestuia asupra funcționării pieței unice și asupra mediului. Comisia ar trebui să includă în raportul său o evaluare a dispozițiilor privind proiectarea vehiculelor noi, inclusiv obiectivele privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, gestionarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv obiectivele de reciclare, și privind sancțiunile, precum și o evaluare a necesității și fezabilității extinderii în continuare a domeniului de aplicare al prezentului regulament la anumite vehicule din categoria L, la vehiculele grele și la remorcile acestora. Această evaluare ar trebui să se concentreze nu numai asupra aspectelor legate de tratarea vehiculelor scoase din uz, ci și asupra relevanței și valorii adăugate a stabilirii unor cerințe de proiectare.	(87) Având în vedere necesitatea de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului și de a ține seama de progresele științifice, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament și impactul acestuia asupra funcționării pieței unice și asupra mediului. Comisia ar trebui să includă în raportul său o evaluare a dispozițiilor privind proiectarea vehiculelor noi, inclusiv obiectivele privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, gestionarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv obiectivele de reciclare, și privind sancțiunile, precum și o evaluare a necesității și fezabilității extinderii în continuare a domeniului de aplicare al prezentului regulament la anumite vehicule din categoria L, la vehiculele grele și la remorcile acestora. Această evaluare ar trebui să se concentreze nu numai asupra aspectelor legate de tratarea vehiculelor scoase din uz, ci și asupra relevanței și valorii adăugate a stabilirii unor cerințe de proiectare ***și asupra impactului măsurilor menite să soluționeze problema „vehiculelor dispărute” și, în special, să combată tratarea și exportul ilegal de vehicule scoase din uz***.

Or. en

Amendamentul 416
Laurent Castillo

Propunere de regulament
Considerentul 87

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(87) Având în vedere necesitatea de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului și de a ține seama de progresele științifice, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament și impactul acestuia asupra funcționării pieței unice și asupra mediului. Comisia ar trebui să includă în raportul său o evaluare a dispozițiilor privind proiectarea vehiculelor noi, inclusiv obiectivele privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, gestionarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv obiectivele de reciclare, și privind sancțiunile, precum și o evaluare a necesității și fezabilității extinderii în continuare a domeniului de aplicare al prezentului regulament la anumite vehicule din categoria L, la vehiculele grele și la remorcile acestora. Această evaluare ar trebui să se concentreze nu numai asupra aspectelor legate de tratarea vehiculelor scoase din uz, ci și asupra relevanței și valorii adăugate a stabilirii unor cerințe de proiectare.	(87) Având în vedere necesitatea de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului și de a ține seama de progresele științifice, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament și impactul acestuia asupra funcționării pieței unice și asupra mediului***, ținând seama și de export, inclusiv de transferul ilegal***. Comisia ar trebui să includă în raportul său o evaluare a dispozițiilor privind proiectarea vehiculelor noi, inclusiv obiectivele privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, gestionarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv obiectivele de reciclare, și privind sancțiunile, precum și o evaluare a necesității și fezabilității extinderii în continuare a domeniului de aplicare al prezentului regulament la anumite vehicule din categoria L, la vehiculele grele și la remorcile acestora. Această evaluare ar trebui să se concentreze nu numai asupra aspectelor legate de tratarea vehiculelor scoase din uz, ci și asupra relevanței și valorii adăugate a stabilirii unor cerințe de proiectare.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 95

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(95) Aplicarea tuturor dispozițiilor privind vehiculele din categoriile ***L_3e-L_7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 și O ar trebui amânată	(95) Aplicarea tuturor dispozițiilor privind vehiculele din categoriile ***L_1e-L_7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 și O ar trebui amânată

pentru a oferi operatorilor suficient timp pentru a se conforma noilor cerințe. Acest lucru este deosebit de important în ceea ce privește autorizațiile pentru instalațiile de tratare autorizate care sunt capabile să efectueze depoluarea și tratarea ulterioară a acestor vehicule.	pentru a oferi operatorilor suficient timp pentru a se conforma noilor cerințe. Acest lucru este deosebit de important în ceea ce privește autorizațiile pentru instalațiile de tratare autorizate care sunt capabile să efectueze depoluarea și tratarea ulterioară a acestor vehicule.

Or. en

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

Propunere de regulament
Considerentul 97

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(97) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume de a contribui la funcționarea pieței unice, de a preveni și a reduce efectele negative ale gestionării vehiculelor scoase din uz și de a asigura un nivel ridicat de protecție a sănătății ***umane*** și a mediului, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci mai degrabă, având în vedere nevoia de armonizare, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,	(97) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume de a contribui la funcționarea pieței unice, de a preveni și a reduce efectele negative ale gestionării vehiculelor scoase din uz și de a asigura un nivel ridicat de protecție a sănătății și a mediului, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci mai degrabă, având în vedere nevoia de armonizare, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

Or. en