Evropski parlament
2024-2029

Odbor za notranji trg in varstvo potrošnikov
Odbor za notranji trg in varstvo potrošnikov

2023/0284(COD)

24.2.2025

PREDLOGI SPREMEMB
212 - 418

Osnutek poročila
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Zahteve glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, spremembi uredb (EU) 2018/858 in (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi direktiv 2000/53/ES in 2005/64/ES

Predlog uredbe
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Predlog spremembe 212
Laurent Castillo

Predlog uredbe
Navedba sklicevanja 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe,	ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe ***ter člena 192(1) Pogodbe v povezavi s členi 14 do 45, členom 46 in členom 48 te uredbe***,

Or. en

Predlog spremembe 213
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Navedba sklicevanja 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti ***člena*** 114 Pogodbe,	ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti ***členov*** 114 ***in 192*** Pogodbe,

Or. en

Obrazložitev

Ta predlog združuje zakonodajo o homologaciji s členom 114 kot pravno podlago in zakonodajo o izrabljenih vozilih s členom 192 kot pravno podlago. Zato je primerna dvojna pravna podlaga, kot velja za uredbo o baterijah.

Predlog spremembe 214
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Navedba sklicevanja 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
ob upoštevanju Pogodbe o delovanju	ob upoštevanju Pogodbe o delovanju

Evropske unije in zlasti ***člena*** 114 Pogodbe,	Evropske unije in zlasti ***členov*** 114 ***in 192*** Pogodbe,
	Or. en

Predlog spremembe 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Predlog uredbe
Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(1) Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 Evropski zeleni dogovor[37] ***(v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor)*** je ***evropska*** strategija ***za rast, katere cilj*** je ***preobraziti Unijo v pravično*** in ***uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim*** in ***konkurenčnim gospodarstvom, ki leta 2050 ne bo ustvarjalo nobenih neto emisij toplogrednih plinov*** in v ***katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov***. ***Da bi politike Unije v zvezi*** z ***izdelki prispevale k zmanjševanju*** emisij ***ogljika na svetovni ravni***, ***je treba zagotoviti***, da ***se izdelki***, ki ***se tržijo*** in ***prodajajo v Uniji***, trajnostno ***pridobivajo***, ***proizvajajo*** in ***obdelajo ob koncu življenjske dobe***.	(1) Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 Evropski zeleni dogovor[37] je ***namenjeno oblikovanju bolj trajnostnega in z viri gospodarnega gospodarstva, vendar ni običajna*** strategija ***za rast, saj trajnostnosti in regulativnim posegom daje prednost pred gospodarsko rastjo***, ***ustvarjanjem delovnih mest*** in ***industrijsko konkurenčnostjo***. ***Ključnega pomena*** je ***njegov vpliv na evropsko avtomobilsko industrijo, kjer strogi cilji glede emisij*** in ***zahteve za elektrifikacijo pomenijo velik pritisk na proizvajalce avtomobilov. Evropski proizvajalci se spoprijemajo z močno svetovno konkurenco, zlasti Kitajsko in Združenimi državami Amerike***, ***kjer državne subvencije*** in ***industrijske politike zagotavljajo strateške prednosti. Visoki stroški prehoda na proizvodnjo električnih vozil bi lahko nesorazmerno obremenili mala*** in ***srednja podjetja (MSP)*** v ***avtomobilski dobavni verigi. Ta prehod pomeni tveganje za izgubo delovnih mest in gospodarske motnje, saj se zaradi regulativne negotovosti pojavljajo dodatni izzivi za dolgoročne naložbe***. ***Poleg tega so za proizvajalce, ki presegajo ciljne vrednosti emisij CO_2, zagrožene globe v višini 95 EUR na presežni gram na vozilo, kar lahko industrijo stane več milijard evrov. Čeprav naj bi se s temi kaznimi spodbujalo zmanjševanje*** emisij***, so te le še dodatna finančna obremenitev sektorja,***

	ovirajo naložbe v inovacije in ogrožajo konkurenčnost. Čeprav so okoljski vidiki pomembni, ***morajo biti politike zasnovane tako***, da ***ne ogrožajo moči trga, odpornosti industrije in cenovne dostopnosti za potrošnike. Potreben je uravnotežen pristop***, ki ***bo spodbujal inovacije in trajnost ter hkrati podpiral gospodarsko rast in blaginjo. Z revizijo direktive o izrabljenih vozilih bi bilo treba okrepiti obveznosti recikliranja*** in ***krožnega gospodarstva na način***, ***ki bo spodbujal konkurenčnost in*** trajnostno ***rast za proizvajalce***, ***dobavitelje, izvajalce razstavljanja*** in ***recikliranja, trge odpadnih kovin, potrošnike, regulativne organe, obdelovalce odpadkov, izvajalce recikliranja baterij za električna vozila in ponudnike logističnih storitev, namesto da se jim nalagajo previsoki stroški usklajevanja ali regulativna bremena***.
[37] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).	[37] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(1) Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 Evropski zeleni dogovor[37] (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor) je evropska strategija za rast, katere cilj je preobraziti Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim	(1) Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 Evropski zeleni dogovor[37] (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor) je evropska strategija za rast, katere cilj je preobraziti Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim

gospodarstvom, ki leta 2050 ne bo ustvarjalo nobenih neto emisij toplogrednih plinov in v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Da bi politike Unije v zvezi z izdelki prispevale k zmanjševanju emisij ogljika na svetovni ravni, je treba zagotoviti, da se izdelki, ki se tržijo in prodajajo v Uniji, trajnostno pridobivajo, proizvajajo in obdelajo ob koncu življenjske dobe.	gospodarstvom, ki ***najpozneje*** leta 2050 ne bo ustvarjalo nobenih neto emisij toplogrednih plinov ***(tako imenovana podnebna nevtralnost),ob upoštevanju zmogljivosti planeta,*** in v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Da bi politike Unije v zvezi z izdelki prispevale k zmanjševanju emisij ogljika na svetovni ravni, je treba zagotoviti, da se izdelki, ki se tržijo in prodajajo v Uniji, trajnostno pridobivajo, proizvajajo in obdelajo ob koncu življenjske dobe.
[37] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).	[37] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

Or. en

Predlog spremembe 217
Anja Arndt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(1) Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 Evropski zeleni dogovor[37] (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor) je evropska strategija za ***rast***, katere cilj je preobraziti Unijo v ***pravično in uspešno*** družbo ***s sodobnim***, ***z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, ki*** leta 2050 ***ne bo ustvarjalo nobenih neto emisij toplogrednih plinov*** in ***v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov***. ***Da bi politike*** Unije ***v zvezi z izdelki prispevale k zmanjševanju emisij ogljika na svetovni ravni, je treba zagotoviti***, da se izdelki***, ki se tržijo*** in ***prodajajo v Uniji, trajnostno pridobivajo, proizvajajo in obdelajo ob***	(1) Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 Evropski zeleni dogovor[37] (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor) je evropska strategija za ***nerast***, katere cilj je preobraziti Unijo v ***nizkoindustrijsko gospodarstvo z vse revnejšo*** družbo, ***v kateri naj se od*** leta 2050 ***z usmerjenim zmanjšanjem proizvodnje*** in ***porabe ne bi ustvarjale nobene neto emisije toplogrednih plinov***. ***Gospodarska politika*** Unije ***bo povzročila***, da se ***bodo potrebni*** izdelki ***proizvajali v tretjih državah*** in ***jih bo treba uvažati. Znatnega zmanjšanja emisij ogljika zato ni pričakovati***.

koncu življenjske dobe.

[37] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

[37] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

Or. de

Predlog spremembe 218
Beatrice Timgren

Predlog uredbe
Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji. ***Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijsko mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja, povezane s fazo uporabe vozil. Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil,*** bi ***se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj razširjene uporabe elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za oboje potrebna znatna***	(2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji. ***V dejanskem krožnem gospodarstvu*** bi ***bi bilo treba dati prednost podaljšanju življenjske dobe*** vozil***, ponovni uporabi*** delov in ***možnosti popravila pred prezgodnjim razrezom***. ***S spodbujanjem odgovorne obnove*** in ***izvoza delujočih rabljenih vozil namesto uveljavljanja togih klasifikacij*** izrabljenih vozil ***bi lahko dosegli boljše okoljske rezultate***, ***saj bi se zmanjšala potreba*** po ***novi proizvodnji*** in ***pretirano nastajanje odpadkov***.

količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil ***neoptimalna***, ***obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih*** delov in ***materialov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo ali recikliranje iz izrabljenih vozil***. ***Za obravnavo teh vplivov na okolje*** in ***prispevanje k razogljičenju sektorja je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo[38], v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo*** izrabljenih vozil***, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. Svet[39] in Parlament[40] sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja*** in ***predelave, ter o izrabljenih vozilih***.

---

[38] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

[39] Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

*[40] **Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.***

Or. en

Predlog spremembe 219
Anja Arndt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(2) Avtomobilski sektor ***pomembno*** prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji***, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji***. Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijsko mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je ***eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050***. ***Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja***, ***povezane s fazo uporabe vozil***. Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, ***jekla*** in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. ***To lahko*** pomembno ***vpliva*** na okolje***, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov***. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj razširjene uporabe elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za ***oboje*** potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. ***Poleg***	(2) Avtomobilski sektor prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji. Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijsko mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je ***zavajanje državljanov. Brezemisijska mobilnost ne obstaja. Tudi elektrificirana vozila povzročajo emisije, ki nastajajo pri proizvodnji***, ***proizvodnji električne energije in predelavi***. Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, ***elementov redke zemlje*** in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih ***elektrificiranih*** vozil, danih na trg Unije. ***Pridobivanje in predelava teh materialov*** pomembno ***vplivata*** na okolje. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj razširjene uporabe elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za ***elektrificirana vozila*** potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. Za ***ohranitev avtomobilske industrije*** in ***mobilnosti državljanov*** je treba ***zagotoviti*** delovanje enotnega trga ***pod pogoji prostega tržnega gospodarstva*** in ***podpreti*** prehod avtomobilske industrije na krožno

tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo ali recikliranje iz izrabljenih vozil. Za ***obravnavo teh vplivov na okolje*** in ***prispevanje k razogljičenju sektorja*** je treba ***izboljšati*** delovanje enotnega trga in ***okrepiti*** prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. ***To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 Novi akcijski načrt*** za ***krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo[38]***, ***v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil***, ***da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele***, ***tako da bi vprašanja zasnove povezala*** z ***obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“***. ***Svet[39] in Parlament[40] sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre*** za ponovno ***uporabnost***, ***možnost recikliranja*** in ***predelave, ter o izrabljenih vozilih***.

gospodarstvo. ***Prisilni prehod na električna vozila se je izkazal za škodljivega*** za ***okolje***, ***delavce***, ***ki kopljejo elemente redke zemlje***, ***in gospodinjstva*** z ***nizkimi dohodki***. ***Z manj predpisi se lahko avtomobilski sektor pri inovacijah usmeri v odgovorno*** ponovno ***uporabo, recikliranje*** in ***ravnanje z odpadki***.

---

[38] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

[39] Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

[40] Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.

Or. de

Predlog spremembe 220
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji. Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijsko mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja, povezane s fazo uporabe vozil. Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj razširjene uporabe elektronike ***v prihodnjih modelih***, pri čemer je ***za oboje*** potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za ponovno uporabo, ponovno	(2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji. Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijsko mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja, povezane s fazo uporabe vozil. ***Vendar vse pogostejša uporaba materialov in tehnik, ki ovirajo popravila, nerazpoložljivost nadomestnih delov in posodobitev programske opreme ter odsotnost ukrepov v zakonodaji Unije za spodbujanje popravil, ponovne izdelave, obnove, naknadnega opremljanja in zamenjave delov in sestavnih delov vozil povzročajo nizko stopnjo krožnosti v fazi uporabe vozil in zgodnjo zastarelost.*** Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka***, stalne rasti števila vozil, stalnega povečevanja velikosti in teže vozil*** in čedalje bolj razširjene uporabe ***in zapletenosti*** elektronike, pri čemer je

izdelavo, obnovo ali recikliranje iz ***izrabljenih*** vozil. Za obravnavo teh vplivov na okolje ***in*** prispevanje k razogljičenju sektorja je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo[38], v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. Svet[39] in Parlament[40] sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, ter o izrabljenih vozilih.

potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje***, ki jih dobavlja le ena ali nekaj držav***. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil ***in da bi se okoljski odtis v absolutnem smislu povečeval, industrija pa bi lahko postajala vse bolj odvisna od uvoza kritičnih surovin in občutljiva na motnje v dobavi, zaradi česar bi izgubila konkurenčnost***. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za ***popravilo,*** ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo***, naknadno opremljanje*** ali recikliranje iz vozil ***v fazi uporabe in ob koncu življenjske dobe***. Za obravnavo teh vplivov na okolje***,*** prispevanje k razogljičenju sektorja ***in podporo konkurenčnosti s povečanjem odpornosti avtomobilske industrije*** je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo[38], v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. ***To je tudi v skladu z Uredbo (EU) 2024/1252 o vzpostavitvi okvira za zanesljivo in trajnostno oskrbo s kritičnimi surovinami.*** Svet[39] in Parlament[40] sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in

predelave, ter o izrabljenih vozilih.

[38] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

[39] Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

[40] Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.

[38] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

[39] Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

[40] Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.

Or. en

Predlog spremembe 221
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji. Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijsko mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja, povezane s fazo uporabe vozil. Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na	(2) ***Evropska unija je močno odvisna od uvoženih materialov. Da bi izboljšala strateško samozadostnost in zmanjšala odvisnosti od tretjih držav, mora izpopolniti boljšo rabo virov in energije. Da bi se spoprijela s temi izzivi, mora EU sprejeti potrebne ukrepe za doseganje krožnosti materialov v okviru zaprte zanke, in sicer s povečanjem učinkovitosti rabe virov in energijske učinkovitosti ter z upoštevanjem načela kaskadne uporabe, načela preprečevanja nastajanja odpadkov z zasnovami, hierarhije ravnanja z odpadki in krovnih načel krožnosti. S tem bi koristila tudi evropskim industrijam, povečala trajnostno konkurenčnost in poskrbela za trajnostne poslovne modele za novo gospodarsko rast.*** Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih

okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj razširjene uporabe elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za oboje potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo ali recikliranje iz izrabljenih vozil. Za obravnavo teh vplivov na okolje in prispevanje k razogljičenju sektorja je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo[38], v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. Svet[39] in Parlament[40] sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, ter o izrabljenih vozilih.

in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji. Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijsko mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja, povezane s fazo uporabe vozil. Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj razširjene uporabe elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za oboje potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo ali recikliranje iz izrabljenih vozil. Za obravnavo teh vplivov na okolje in prispevanje k razogljičenju sektorja je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo[38], v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj

krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. Svet[39] in Parlament[40] sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, ter o izrabljenih vozilih.

---

[38] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

[39] Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

[40] Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.

[38] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

[39] Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

[40] Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar	(2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar

negativno vpliva na okolje v Uniji. ***Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijsko mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja, povezane s fazo uporabe vozil.*** Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj razširjene uporabe elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za oboje potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo ali recikliranje iz izrabljenih vozil. Za obravnavo teh vplivov na okolje in prispevanje k razogljičenju sektorja je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo[38] v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih

negativno vpliva na okolje v Uniji. Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj razširjene uporabe elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za oboje potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo ali recikliranje iz izrabljenih vozil. Za obravnavo teh vplivov na okolje in prispevanje k razogljičenju sektorja je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo[38] v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. Svet[39] in Parlament[40] sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, ter o izrabljenih

delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. Svet[39] in Parlament[40] sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, ter o izrabljenih vozilih.

vozilih.

---

[38] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

[39] Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

[40] Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.

[38] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

[39] Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

[40] Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.

Or. fr

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(3) Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta[41] določa harmonizirane zahteve za obdelavo izrabljenih vozil in cilje za ponovno uporabo in recikliranje ter ponovno uporabo in predelavo vozil. Določa obveznosti glede zbiranja izrabljenih vozil in obveznosti za gospodarske subjekte, zlasti v smislu omejevanja uporabe težkih kovin v vozilih. Določa tudi osnovna pravila o razširjeni odgovornosti proizvajalca, ki od proizvajalcev vozil	(3) Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta[41] določa harmonizirane zahteve za obdelavo izrabljenih vozil in cilje za ponovno uporabo in recikliranje ter ponovno uporabo in predelavo vozil. Določa obveznosti glede zbiranja izrabljenih vozil in obveznosti za gospodarske subjekte, zlasti v smislu omejevanja uporabe težkih kovin v vozilih. Določa tudi osnovna pravila o razširjeni odgovornosti proizvajalca, ki od proizvajalcev vozil

zahtevajo, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil.	zahtevajo, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil. ***V skladu z načelom onesnaževalec plača iz člena 191(2) PDEU bi morali proizvajalci prevzeti finančno in operativno odgovornost za ustrezno ravnanje z vozili, ki jih dajejo na trg, ter poskrbeti, da se stroški, povezani z ravnanjem s stroški izrabljenih vozil, ne prenesejo na potrošnike, javne organe ali službe za ravnanje z odpadki. Krepitev razširjene odgovornosti proizvajalca je bistvena za spodbujanje krožnosti in trajnostne zasnove ter preprečevanje posledic za okolje.***
[41] Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (UL L 269, 21.10.2000, str. 34).	[41] Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (UL L 269, 21.10.2000, str. 34).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(4) Ocena Direktive 2000/53/ES[42], ki jo je opravila Komisija, je pokazala, da je bila učinkovita pri doseganju številnih prvotnih ciljev, zlasti pri odpravi kadmija, svinca, živega srebra in šestvalentnega kroma iz vozil, povečanju števila zbirnih mest za izrabljena vozila ter doseganju ciljev predelave in recikliranja. Vendar je bilo v oceni ugotovljeno, da Direktiva ni dovolj obravnavala pomembnih vprašanj, povezanih z zbiranjem izrabljenih vozil, in ni več ustrezno prilagojena za zagotavljanje visoke kakovosti obdelave	(4) Ocena Direktive 2000/53/ES[42], ki jo je opravila Komisija, je pokazala, da je bila učinkovita pri doseganju številnih prvotnih ciljev, zlasti pri odpravi kadmija, svinca, živega srebra in šestvalentnega kroma iz vozil, povečanju števila zbirnih mest za izrabljena vozila ter doseganju ciljev predelave in recikliranja. Vendar je bilo v oceni ugotovljeno, da Direktiva ni dovolj obravnavala pomembnih vprašanj, povezanih z zbiranjem izrabljenih vozil, in ni več ustrezno prilagojena za zagotavljanje visoke kakovosti obdelave teh vozil. ***V oceni je bilo kot največja***

teh vozil.	***težava pri izvajanju direktive opredeljeno zlasti vprašanje „izginulih vozil“, ki vsako leto predstavljajo približno 35 % vseh odjavljenih vozil.***
[42] Ocena Direktive (ES) 2000/53 z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (SWD(2021) 61 final).	[42] Ocena Direktive (ES) 2000/53 z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (SWD(2021) 61 final).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(5) Direktiva 2005/64/ES Evropskega parlamenta in Sveta[43] ureja homologacijo vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, da bi ta vozila ob koncu življenjske dobe lahko izpolnila cilje iz Direktive 2000/53/ES. Navedena direktiva ni bila učinkovita pri znatnem izboljšanju možnosti ponovne uporabe, recikliranja in predelave novih vozil ter ni prilagojena značilnostim novih vozil, ki so se od začetka njene veljavnosti bistveno spremenile.	(5) Direktiva 2005/64/ES Evropskega parlamenta in Sveta[43] ureja homologacijo vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, da bi ta vozila ob koncu življenjske dobe lahko izpolnila cilje iz Direktive 2000/53/ES. Navedena direktiva ni bila učinkovita pri znatnem izboljšanju možnosti ponovne uporabe, recikliranja in predelave novih vozil ter ni prilagojena značilnostim novih vozil, ki so se od začetka njene veljavnosti bistveno spremenile***, zlasti električnih vozil, katerih baterije imajo nizko stopnjo možnosti recikliranja***.
[43] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/64/ES z dne 26. oktobra 2005 o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter o spremembi Direktive Sveta 70/156/EGS (UL L 310, 25.11.2005, str. 10).	[43] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/64/ES z dne 26. oktobra 2005 o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter o spremembi Direktive Sveta 70/156/EGS (UL L 310, 25.11.2005, str. 10).

Or. fr

Predlog spremembe 226
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(7) Da bi se izboljšalo delovanje enotnega trga in ***hkrati*** zagotovila visoka raven varstva okolja, je bistveno harmonizirati pogoje za homologacijo vozil v smislu njihove ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave ter pogoje, ki urejajo ravnanje z odpadki v avtomobilskem sektorju. Faza proizvodnje in obdelava izrabljenih vozil ***sta*** neločljivo ***povezani***, saj je ***okolju prijazna obdelava*** izrabljenih vozil v veliki meri odvisna od tega, kako so vozila zasnovana in izdelana. Najučinkovitejši način za olajšanje prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo je torej vzpostavitev enotnega regulativnega okvira na ravni Unije, ki bo celovito in dosledno zajemal zasnovo in proizvodnjo vozil, njihovo dajanje na trg v Uniji in obdelavo izrabljenih vozil. To je bistveno tudi za razvoj trga Unije za sekundarne surovine, vključene v nova vozila, dana na trg, pa tudi za preprečevanje ovir v trgovini in izkrivljanja konkurence, zagotavljanje pravne jasnosti in izboljšanje okoljske učinkovitosti vseh gospodarskih subjektov, vključenih v zasnovo in proizvodnjo vozil ter obdelavo izrabljenih vozil. Za dosego teh ciljev in zaradi potrebe po enotnih pravilih za enotni trg, ki temeljijo na okoljskih vprašanjih, ***ter*** v skladu s splošno zakonodajo Unije o homologaciji motornih vozil bi bilo treba Direktivo 2000/53/ES in Direktivo 2005/64/ES na podlagi ***člena*** 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) nadomestiti z uredbo.	(7) Da bi se izboljšalo delovanje enotnega trga in zagotovila visoka raven varstva okolja, je bistveno harmonizirati ***in določiti nove*** pogoje za homologacijo vozil v smislu njihove ***zasnove za popravljivost,*** ponovne uporabnosti, ***ponovne izdelave, obnove, naknadnega opremljanja,*** možnosti recikliranja in predelave ter pogoje, ki urejajo ravnanje z odpadki v avtomobilskem sektorju. Faza proizvodnje***,*** ***faza uporabe*** in obdelava izrabljenih vozil ***so*** neločljivo ***povezane***, saj je ***izvedljivost popravila, ponovne uporabe, ponovne izdelave, obnove, naknadnega opremljanja in obdelave*** izrabljenih vozil ***na okolju prijazen način*** v veliki meri odvisna od tega, kako so vozila zasnovana in izdelana. Najučinkovitejši način za olajšanje prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo je torej vzpostavitev enotnega regulativnega okvira na ravni Unije, ki bo celovito in dosledno zajemal zasnovo in proizvodnjo vozil, njihovo dajanje na trg v Uniji in obdelavo izrabljenih vozil. To je bistveno tudi za razvoj trga Unije za sekundarne surovine, vključene v nova vozila, dana na trg, pa tudi za preprečevanje ovir v trgovini in izkrivljanja konkurence, zagotavljanje pravne jasnosti in izboljšanje okoljske učinkovitosti vseh gospodarskih subjektov, vključenih v zasnovo in proizvodnjo vozil ter obdelavo izrabljenih vozil. Za dosego teh ciljev in zaradi potrebe po enotnih pravilih za enotni trg, ki temeljijo na okoljskih vprašanjih, v skladu s splošno zakonodajo Unije o homologaciji motornih vozil ***ter skladno z dopolnilno in podobno zakonodajo, kot sta Uredba 2023/1542 o***

baterijah in odpadnih baterijah ter Uredba 2024/1781 o zahtevah za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke, bi bilo treba Direktivo 2000/53/ES in Direktivo 2005/64/ES na podlagi ***členov*** 114 ***in 192*** Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) nadomestiti z uredbo.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(7) Da bi se izboljšalo delovanje enotnega trga in hkrati zagotovila visoka raven varstva okolja, je bistveno harmonizirati pogoje za homologacijo vozil v smislu njihove ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave ter pogoje, ki urejajo ravnanje z odpadki v avtomobilskem sektorju. Faza proizvodnje in obdelava izrabljenih vozil sta neločljivo povezani, saj je okolju prijazna obdelava izrabljenih vozil v veliki meri odvisna od tega, kako so vozila zasnovana in izdelana. Najučinkovitejši način za olajšanje prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo je torej vzpostavitev enotnega regulativnega okvira na ravni Unije, ki bo celovito in dosledno zajemal zasnovo in proizvodnjo vozil, njihovo dajanje na trg v Uniji in obdelavo izrabljenih vozil. To je bistveno tudi za razvoj trga Unije za sekundarne surovine, vključene v nova vozila, dana na trg, pa tudi za preprečevanje ovir v trgovini in izkrivljanja konkurence, zagotavljanje pravne jasnosti in izboljšanje okoljske učinkovitosti vseh gospodarskih subjektov, vključenih v zasnovo in proizvodnjo vozil	(7) Da bi se izboljšalo delovanje enotnega trga in hkrati zagotovila visoka raven varstva okolja, je bistveno harmonizirati pogoje za homologacijo vozil v smislu njihove ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave ter pogoje, ki urejajo ravnanje z odpadki v avtomobilskem sektorju ***in izvoz rabljenih vozil***. Faza proizvodnje in obdelava izrabljenih vozil sta neločljivo povezani, saj je okolju prijazna obdelava izrabljenih vozil v veliki meri odvisna od tega, kako so vozila zasnovana in izdelana. Najučinkovitejši način za olajšanje prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo je torej vzpostavitev enotnega regulativnega okvira na ravni Unije, ki bo celovito in dosledno zajemal zasnovo in proizvodnjo vozil, njihovo dajanje na trg v Uniji in obdelavo izrabljenih vozil. To je bistveno tudi za razvoj trga Unije za sekundarne surovine, vključene v nova vozila, dana na trg, pa tudi za preprečevanje ovir v trgovini in izkrivljanja konkurence, zagotavljanje pravne jasnosti in izboljšanje okoljske učinkovitosti vseh gospodarskih subjektov,

ter obdelavo izrabljenih vozil. Za dosego teh ciljev in zaradi potrebe po enotnih pravilih za enotni trg, ki temeljijo na okoljskih vprašanjih, ter v skladu s splošno zakonodajo Unije o homologaciji motornih vozil bi bilo treba Direktivo 2000/53/ES in Direktivo 2005/64/ES na podlagi člena 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) nadomestiti z uredbo.

vključenih v zasnovo in proizvodnjo vozil ter obdelavo izrabljenih vozil. Za dosego teh ciljev in zaradi potrebe po enotnih pravilih za enotni trg, ki temeljijo na okoljskih vprašanjih, ter v skladu s splošno zakonodajo Unije o homologaciji motornih vozil bi bilo treba Direktivo 2000/53/ES in Direktivo 2005/64/ES na podlagi člena 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) nadomestiti z uredbo.

Or. en

Predlog spremembe 228
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(7) Da bi se izboljšalo delovanje enotnega trga in hkrati zagotovila visoka raven varstva okolja, je bistveno harmonizirati pogoje za homologacijo vozil v smislu njihove ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave ter pogoje, ki urejajo ravnanje z odpadki v avtomobilskem sektorju. Faza proizvodnje in obdelava izrabljenih vozil sta neločljivo povezani, saj je okolju prijazna obdelava izrabljenih vozil v veliki meri odvisna od tega, kako so vozila zasnovana in izdelana. Najučinkovitejši način za olajšanje prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo je torej vzpostavitev enotnega regulativnega okvira na ravni Unije, ki bo celovito in dosledno zajemal zasnovo in proizvodnjo vozil, njihovo dajanje na trg v Uniji in obdelavo izrabljenih vozil. To je bistveno tudi za razvoj trga Unije za sekundarne surovine, vključene v nova vozila, dana na trg, pa tudi za preprečevanje ovir v trgovini in izkrivljanja konkurence, zagotavljanje pravne jasnosti in izboljšanje okoljske učinkovitosti vseh gospodarskih subjektov,	(7) Da bi se izboljšalo delovanje enotnega trga in hkrati zagotovila visoka raven varstva okolja, je bistveno harmonizirati pogoje za homologacijo vozil v smislu njihove ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave ter pogoje, ki urejajo ravnanje z odpadki v avtomobilskem sektorju. Faza proizvodnje in obdelava izrabljenih vozil sta neločljivo povezani, saj je okolju prijazna obdelava izrabljenih vozil v veliki meri odvisna od tega, kako so vozila zasnovana in izdelana. Najučinkovitejši način za olajšanje prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo je torej vzpostavitev enotnega regulativnega okvira na ravni Unije, ki bo celovito in dosledno zajemal zasnovo ***ob upoštevanju načela preprečevanja nastajanja odpadkov z zasnovami*** in proizvodnjo vozil, njihovo dajanje na trg v Uniji in obdelavo izrabljenih vozil. To je bistveno tudi za razvoj trga Unije za sekundarne surovine, vključene v nova vozila, dana na trg, pa tudi za preprečevanje ovir v trgovini in izkrivljanja konkurence, zagotavljanje

vključenih v zasnovo in proizvodnjo vozil ter obdelavo izrabljenih vozil. Za dosego teh ciljev in zaradi potrebe po enotnih pravilih za enotni trg, ki temeljijo na okoljskih vprašanjih, ter v skladu s splošno zakonodajo Unije o homologaciji motornih vozil bi bilo treba Direktivo 2000/53/ES in Direktivo 2005/64/ES na podlagi člena 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) nadomestiti z uredbo.

pravne jasnosti in izboljšanje okoljske učinkovitosti vseh gospodarskih subjektov, vključenih v zasnovo in proizvodnjo vozil ter obdelavo izrabljenih vozil. Za dosego teh ciljev in zaradi potrebe po enotnih pravilih za enotni trg, ki temeljijo na okoljskih vprašanjih, ter v skladu s splošno zakonodajo Unije o homologaciji motornih vozil bi bilo treba Direktivo 2000/53/ES in Direktivo 2005/64/ES na podlagi člena 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) nadomestiti z uredbo.

Or. en

Predlog spremembe 229
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila razdrobljenost enotnega trga, bi se morala ta uredba uporabljati ne le za vozila kategorij M1 in N1, temveč ***delno*** tudi za nekatera vozila kategorije L (L3e–L7e), težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). ***Ni celovitih informacij o obdelavi takih vozil ob koncu njihove življenjske dobe v Uniji, zato zanje ni mogoče uporabiti enakega režima kot za vozila kategorij M1 in N1 ob začetku veljavnosti te uredbe. Vendar bi se morale***	(8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila razdrobljenost enotnega trga, bi se morala ta uredba uporabljati ne le za vozila kategorij M1 in N1, temveč tudi za nekatera vozila kategorije L (L3e–L7e), težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O).

zahteve glede zbiranja izrabljenih vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščene obrate za obdelavo in njihovega očiščenja uporabljati za vozila kategorije L (L3e–L7e) ter težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec pokriva stroške njihovega zbiranja in očiščenja ob koncu njihove življenjske dobe.

Or. en

Predlog spremembe 230
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila razdrobljenost enotnega trga, bi se morala ta uredba uporabljati ne le za vozila kategorij M1 in N1, temveč delno tudi za ***nekatera*** vozila kategorije L (L3e–L7e), težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). ***Ni celovitih informacij o***	(8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila razdrobljenost enotnega trga, bi se morala ta uredba uporabljati ne le za vozila kategorij M1 in N1, temveč delno tudi za vozila kategorije L (L3e–L7e), težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Zahteve glede zbiranja izrabljenih

obdelavi takih vozil ob koncu njihove življenjske dobe v Uniji, zato zanje ni mogoče uporabiti enakega režima kot za vozila kategorij M1 in N1 ob začetku veljavnosti te uredbe. Vendar bi se morale zahteve glede zbiranja izrabljenih vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščene obrate za obdelavo in njihovega očiščenja uporabljati za vozila kategorije L (L3e–L7e) ter težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec pokriva stroške njihovega zbiranja in očiščenja ob koncu njihove življenjske dobe.

vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščene obrate za obdelavo in njihovega očiščenja***, popravljivosti in nedestruktivne odstranljivosti sestavnih delov njihovih vgrajenih polnilnikov za električna vozila ter motorjev na električni pogon bi se morale*** uporabljati za vozila kategorije L (L3e–L7e) ter težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec pokriva stroške njihovega zbiranja in očiščenja ob koncu njihove življenjske dobe.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila	(8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila

razdrobljenost enotnega trga, bi se morala ta uredba uporabljati ne le za vozila kategorij M1 in N1, temveč delno tudi za ***nekatera*** vozila kategorije L ***(L3e–L7e)***, težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Ni celovitih informacij o obdelavi takih vozil ob koncu njihove življenjske dobe v Uniji, zato zanje ni mogoče uporabiti enakega režima kot za vozila kategorij M1 in N1 ob začetku veljavnosti te uredbe. Vendar bi se morale zahteve glede zbiranja izrabljenih vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščene obrate za obdelavo in njihovega očiščenja uporabljati za vozila kategorije L ***(L3e–L7e)*** ter težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec pokriva stroške njihovega zbiranja in očiščenja ob koncu njihove življenjske dobe.	razdrobljenost enotnega trga, bi se morala ta uredba uporabljati ne le za vozila kategorij M1 in N1, temveč delno tudi za vozila kategorije L, težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Ni celovitih informacij o obdelavi takih vozil ob koncu njihove življenjske dobe v Uniji, zato zanje ni mogoče uporabiti enakega režima kot za vozila kategorij M1 in N1 ob začetku veljavnosti te uredbe. Vendar bi se morale zahteve glede zbiranja izrabljenih vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščene obrate za obdelavo in njihovega očiščenja uporabljati za vozila kategorije L ter težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec pokriva stroške njihovega zbiranja in očiščenja ob koncu njihove življenjske dobe.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja	(8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja

nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila razdrobljenost enotnega trga, bi se morala ta uredba uporabljati ne le za vozila kategorij M1 in N1, temveč delno tudi za nekatera vozila kategorije L (L3e–L7e), težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Ni celovitih informacij o obdelavi takih vozil ob koncu njihove življenjske dobe v Uniji, zato zanje ni mogoče uporabiti enakega režima kot za vozila kategorij M1 in N1 ob začetku veljavnosti te uredbe. Vendar bi se morale zahteve glede zbiranja izrabljenih vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščene obrate za obdelavo in njihovega očiščenja uporabljati za vozila kategorije L (L3e–L7e) ter težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi ***in*** zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec pokriva stroške njihovega zbiranja in očiščenja ob koncu njihove življenjske dobe.	nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila razdrobljenost enotnega trga, bi se morala ta uredba uporabljati ne le za vozila kategorij M1 in N1, temveč delno tudi za nekatera vozila kategorije L (L3e–L7e), težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Ni celovitih informacij o obdelavi takih vozil ob koncu njihove življenjske dobe v Uniji, zato zanje ni mogoče uporabiti enakega režima kot za vozila kategorij M1 in N1 ob začetku veljavnosti te uredbe. Vendar bi se morale zahteve glede zbiranja izrabljenih vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščene obrate za obdelavo in njihovega očiščenja uporabljati za vozila kategorije L (L3e–L7e) ter težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi***,*** zamenjavi ***in digitalnem šifriranju*** delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec pokriva stroške njihovega zbiranja in očiščenja ob koncu njihove življenjske dobe.
	Or. fr

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 8 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(8a) Da bi zagotovili regulativno skladnost in preprečili razdrobljenost enotnega trga, je treba področje uporabe te uredbe razširiti na vozila kategorij L1 in L2, kot so opredeljena v Uredbi (EU) št. 168/2013. Kadar za te kategorije vozil v posamezni državi članici ne velja upravna registracija v skladu z Direktivo 1999/37/ES in da se zagotovi skladnost s to uredbo, bi morala registracija vključevati evidentiranje vozil v enakovrednem sistemu, ki omogoča njihovo identifikacijo, in sicer ob dajanju na trg, med uporabo in ob koncu življenjske dobe.

Or. en

Predlog spremembe 234
Beatrice Timgren

Predlog uredbe
Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(9) Težave z izvozom rabljenih vozil se ne nanašajo le na osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), temveč, kot kažejo študije[45], tudi na večja vozila. Zato bi se morale te določbe uporabljati tudi za težka vozila in njihove priklopnike ***(M2, M3, N2, N3, O)***.	(9) Težave z izvozom rabljenih vozil se ne nanašajo le na osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), temveč, kot kažejo študije[45], tudi na večja vozila. Zato bi se morale te določbe uporabljati tudi za težka vozila in njihove priklopnike. ***Vendar omejitve izvoza vozil ne bi smele ovirati zakonite trgovine v EU in zunaj nje. Rabljena vozila imajo pomembno vlogo na svetovnih trgih, samovoljne omejitve njihovega prenosa pa bi lahko povzročile izkrivljanje trga, škodile gospodarskim subjektom in zmanjšale cenovno dostopnost rabljenih vozil v EU in tujini. Z jasnimi, pravičnimi in sorazmernimi izvoznimi pravili se bo podprla gospodarska dejavnost, hkrati pa se bodo ohranili okoljski in varnostni***

	standardi.
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

Predlog spremembe 235
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(10) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje posebne funkcije in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni v celoti pod nadzorom proizvajalca. Zato ni mogoče pravilno izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave. Za navedena vozila bi se morale uporabljati samo določbe v zvezi z zbiranjem, očiščenjem ter obveznim odstranjevanjem delov in sestavnih delov. Stroške izvajanja teh dejavnosti bi morali kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Določbe o snoveh v vozilih bi se morale uporabljati tudi za vozila za posebne namene, kot je določeno v Direktivi 2000/53/ES. Proizvajalec na drugi stopnji dodelave vozil, homologiranih v večstopenjski homologaciji, ne more izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave za dodelana vozila. Zato je primerno, da se skladnost s to uredbo zahteva le za osnovno vozilo.	***črtano***

Or. en

Predlog spremembe 236
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(10) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje posebne funkcije in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni v celoti pod nadzorom proizvajalca. Zato ni mogoče pravilno izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave. Za navedena vozila bi se morale uporabljati samo določbe v zvezi z zbiranjem, očiščenjem ter obveznim odstranjevanjem delov in sestavnih delov. Stroške izvajanja teh dejavnosti bi morali kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Določbe o snoveh v vozilih bi se morale uporabljati tudi za vozila za posebne namene, kot je določeno v Direktivi 2000/53/ES. Proizvajalec na drugi stopnji dodelave vozil, homologiranih v večstopenjski homologaciji, ne more izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave za dodelana vozila. Zato je primerno, da se skladnost s to uredbo zahteva le za osnovno vozilo.	***črtano***

Or. en

Predlog spremembe 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(10) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje ***posebne funkcije*** in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni ***v celoti*** pod nadzorom	(10) Vozila za posebne namene***, vključno z reševalnimi in gasilskimi vozili, vojaškimi vozili in drugimi specializiranimi enotami,*** so zasnovana za

proizvajalca. ***Zato ni mogoče pravilno izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave.*** Za ***navedena*** vozila ***bi se morale uporabljati samo določbe v zvezi z zbiranjem***, ***očiščenjem ter obveznim odstranjevanjem delov*** in ***sestavnih delov. Stroške izvajanja teh dejavnosti bi morali kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Določbe o snoveh v vozilih bi se morale uporabljati tudi za*** vozila za posebne namene***, kot je določeno*** v ***Direktivi 2000/53/ES***. ***Proizvajalec na drugi stopnji dodelave vozil, homologiranih*** v ***večstopenjski homologaciji, ne more izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave za dodelana vozila***. ***Zato*** je ***primerno, da se skladnost s to uredbo zahteva le za osnovno vozilo***.

opravljanje ***posebnih funkcij*** in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ***pogosto*** ni pod nadzorom proizvajalca. Za ***ta*** vozila***, ki predstavljajo minimalen delež celotnega voznega parka***, ***veljajo posebne zahteve glede zasnove*** in ***delovanja, zaradi katerih je uporabnost standardnih meril krožnosti omejena***. ***Ker imajo*** vozila za posebne namene ***specializirane funkcije in se proizvajajo*** v ***majhnem obsegu, bi imela njihova vključitev*** v ***uredbo o izrabljenih vozilih zanemarljive okoljske koristi, hkrati pa bi povzročila nesorazmerne izzive, povezane s skladnostjo***. ***Za odpravo teh pomislekov*** je ***priporočljivo, da se vozila za posebne namene izrecno izključijo iz področja uporabe uredbe***.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(10) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje posebne funkcije in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni v celoti pod nadzorom proizvajalca. Zato ni mogoče pravilno izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave. Za navedena vozila bi se morale uporabljati samo določbe v zvezi z zbiranjem, očiščenjem ter obveznim odstranjevanjem delov in sestavnih delov. Stroške izvajanja teh dejavnosti bi morali kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Določbe o snoveh v vozilih bi se morale uporabljati tudi za vozila za	(10) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje posebne funkcije in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni v celoti pod nadzorom proizvajalca. Zato ni mogoče pravilno izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave. Za navedena vozila bi se morale uporabljati samo določbe v zvezi z zbiranjem, očiščenjem ter obveznim odstranjevanjem delov in sestavnih delov. Stroške izvajanja teh dejavnosti bi morali kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Določbe o snoveh v vozilih bi se morale uporabljati tudi za vozila za

posebne namene, kot je določeno v Direktivi 2000/53/ES. Proizvajalec na drugi stopnji dodelave vozil, homologiranih v večstopenjski homologaciji, ***ne more izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja*** in ***predelave za dodelana vozila***. ***Zato je primerno***, ***da se skladnost s to uredbo zahteva le za osnovno vozilo***.	posebne namene, kot je določeno v Direktivi 2000/53/ES. Proizvajalec na drugi stopnji dodelave vozil, homologiranih v večstopenjski homologaciji, ***bi moral biti odgovoren tudi za vozila, ki jih da na trg,*** in ***bi zato zanj morale veljati zahteve o razširjeni odgovornosti proizvajalca***. ***Vendar bi morala biti vozila za posebne namene, vključno s tistimi***, ***ki so homologirana v večstopenjski homologaciji, še naprej izvzeta, kot je navedeno v tej uredbi***.

Or. en

Predlog spremembe 239
Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Letizia Moratti, Susana Solís Pérez

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(10) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje posebne funkcije in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni v celoti pod nadzorom proizvajalca. Zato ni mogoče pravilno izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave. Za navedena vozila bi se morale uporabljati samo določbe v zvezi z zbiranjem, očiščenjem ter obveznim odstranjevanjem delov in sestavnih delov. Stroške izvajanja teh dejavnosti bi morali kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Določbe o snoveh v vozilih bi se morale uporabljati tudi za vozila za posebne namene, kot je določeno v Direktivi 2000/53/ES. ***Proizvajalec na drugi stopnji dodelave vozil***, homologiranih v večstopenjski homologaciji, ***ne more izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja*** in ***predelave za dodelana vozila***. ***Zato*** je ***primerno, da se skladnost s***	(10) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje posebne funkcije in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni v celoti pod nadzorom proizvajalca. Zato ni mogoče pravilno izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave. Za navedena vozila bi se morale uporabljati samo določbe v zvezi z zbiranjem, očiščenjem ter obveznim odstranjevanjem delov in sestavnih delov. Stroške izvajanja teh dejavnosti bi morali kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Določbe o snoveh v vozilih bi se morale uporabljati tudi za vozila za posebne namene, kot je določeno v Direktivi 2000/53/ES. ***Pri vozilih***, homologiranih v večstopenjski homologaciji, ***se deli, ki jih je dodal proizvajalec na drugi stopnji dodelave vozil, na primer karoserija, zberejo*** in ***obravnavajo skupaj z osnovnim vozilom***. ***Posledično*** je ***karoserija vozil z večstopenjsko homologacijo del razširjene***

to uredbo zahteva le za osnovno vozilo.	***odgovornosti proizvajalca***.

Or. en

Predlog spremembe 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(10a) Bivalna vozila in bivalne prikolice, kot so opredeljeni v Prilogi I, del A, točka 5.1, k Uredbi (EU) 2018/858, se razlikujejo od običajnih vozil ali prikolic, saj so namenjeni predvsem bivanju in ne prevozu. Številne bivalne prikolice so trajno nameščene na mestu kot počitniške hiše, ki se uporabljajo za sezonsko nastanitev, in ostanejo funkcionalne več desetletij. Te enote ne bi smele biti razvrščene kot izrabljena vozila, saj se še naprej uporabljajo kot bivališča in so pogosto neregistrirane, kar povzroča napačno razvrstitev kot „izgubljena vozila“. Te prikolice so zgrajene iz neavtomobilskih sestavnih delov, kot so les, pohištvo, vodni sistemi in gospodinjski električni sistemi, ki ne spadajo na področje uporabe obratov za recikliranje vozil. Zaradi njihovega posebnega namena, posebne materialne sestave in stalne uporabe bi bilo treba bivalna vozila in bivalne prikolice izključiti iz predpisov o izrabljenih vozilih.

Or. en

Predlog spremembe 241
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Predlog uredbe
Uvodna izjava 10 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(10b) Zahteve glede krožnosti za pnevmatike bi bilo treba uvesti kot prednostno skupino izdelkov z uredbo o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke, kot je navedeno v njenem členu 18(5), točka (e). Zato se ne bi smelo šteti, da so zajete v poglavju II te uredbe.

Or. en

Predlog spremembe 242
Beatrice Timgren

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(11) Eden največjih praktičnih izzivov, povezanih z uporabo Direktive 2000/53/ES, se nanaša na ugotavljanje, ali je vozilo postalo izrabljeno vozilo ali ne, zlasti v primerih čezmejnih pošiljk vozil. Kljub izdaji smernic[46] o tem vprašanju je taka ocena še vedno problematična. ***Zato je*** treba ***določiti pravno zavezujoča in natančna merila***, ***ki bodo omogočala opredelitev izrabljenih vozil***. ***Navedena merila*** bi ***morali uporabljati vsi gospodarski subjekti in lastniki*** vozil, ki ***se ukvarjajo z izrabljenimi vozili***.	(11) Eden največjih praktičnih izzivov, povezanih z uporabo Direktive 2000/53/ES, se nanaša na ugotavljanje, ali je vozilo postalo izrabljeno vozilo ali ne, zlasti v primerih čezmejnih pošiljk vozil. Kljub izdaji smernic[46] o tem vprašanju je taka ocena še vedno problematična. ***Da se zagotovi, da lastniki vozil ohranijo svoje temeljne lastninske pravice, bi bilo*** treba ***vozilo razvrstiti kot izrabljeno vozilo samo, če je zapuščeno***, ***nepopravljivo poškodovano ali pomeni jasno in dokazljivo tveganje za javno varnost ali okolje***. ***S to uredbo*** bi ***bilo treba zagotoviti, da se odločitve o razvrstitvi izrabljenih*** vozil ***sprejemajo po preglednem postopku***, ki ***preprečuje samovoljne ali avtomatizirane upravne odločitve, s katerimi bi se lahko lastnikom neupravičeno odvzela njihova lastnina***.
[46] Smernice informatorjev št. 9 o pošiljkah odpadnih vozil, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.	[46] Smernice informatorjev št. 9 o pošiljkah odpadnih vozil, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.

pdf.	pdf.
	Or. en

Predlog spremembe 243
Christine Singer

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(11) Eden največjih praktičnih izzivov, povezanih z uporabo Direktive 2000/53/ES, se nanaša na ugotavljanje, ali je vozilo postalo izrabljeno vozilo ali ne, zlasti v primerih čezmejnih pošiljk vozil. Kljub izdaji smernic[46] o tem vprašanju je taka ocena še vedno problematična. Zato je treba določiti pravno zavezujoča in natančna merila, ki bodo omogočala opredelitev izrabljenih vozil. Navedena merila bi morali uporabljati vsi gospodarski subjekti in lastniki vozil, ki se ukvarjajo z izrabljenimi vozili.	(11) Eden največjih praktičnih izzivov, povezanih z uporabo Direktive 2000/53/ES, se nanaša na ugotavljanje, ali je vozilo postalo izrabljeno vozilo ali ne, zlasti v primerih čezmejnih pošiljk vozil. Kljub izdaji smernic[46] o tem vprašanju je taka ocena še vedno problematična. Zato je treba določiti pravno zavezujoča in natančna merila, ki bodo omogočala opredelitev izrabljenih vozil. Navedena merila bi morali uporabljati vsi gospodarski subjekti in lastniki vozil, ki se ukvarjajo z izrabljenimi vozili. ***Ne bi jih smela določiti Komisija, temveč skupina neodvisnih strokovnjakov.***
[46] Smernice informatorjev št. 9 o pošiljkah odpadnih vozil, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Smernice informatorjev št. 9 o pošiljkah odpadnih vozil, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.
	Or. en

Obrazložitev

Evropska komisija ne more določiti natančnih meril. Določiti jih morajo neodvisni strokovnjaki, ki imajo potrebno tehnično znanje in izkušnje.

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(11) Eden največjih praktičnih izzivov, povezanih z uporabo Direktive 2000/53/ES, se nanaša na ugotavljanje, ali je vozilo postalo izrabljeno vozilo ali ne, zlasti v primerih čezmejnih pošiljk vozil. Kljub izdaji smernic[46] o tem vprašanju je taka ocena še vedno problematična. Zato je treba določiti pravno zavezujoča in natančna merila, ki bodo omogočala opredelitev izrabljenih vozil. Navedena merila bi morali uporabljati vsi gospodarski subjekti in lastniki vozil, ki se ukvarjajo z izrabljenimi vozili.	(11) Eden največjih praktičnih izzivov, povezanih z uporabo Direktive 2000/53/ES, se nanaša na ugotavljanje, ali je vozilo postalo izrabljeno vozilo ali ne, zlasti v primerih čezmejnih pošiljk ***in izvoza*** vozil. Kljub izdaji smernic[46] o tem vprašanju je taka ocena še vedno problematična. Zato je treba določiti pravno zavezujoča in natančna merila, ki bodo ***temeljila na tehnoloških in tehničnih utemeljitvah in bodo*** omogočala opredelitev izrabljenih vozil. Navedena merila bi morali uporabljati vsi ***pristojni organi,*** gospodarski subjekti in lastniki vozil, ki se ukvarjajo z izrabljenimi vozili.
[46] Smernice informatorjev št. 9 o pošiljkah odpadnih vozil, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Smernice informatorjev št. 9 o pošiljkah odpadnih vozil, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Predlog spremembe 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Predlog uredbe
Uvodna izjava 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(12a) Izrabljena vozila niso le odpadki, temveč dragoceni viri z gospodarskim potencialom. Njihova ponovna uporaba, kadar je smiselna, je v skladu z gospodarskimi interesi podjetij. Poleg tega nezakoniti izvoz ne pomeni le okoljskega tveganja, temveč tudi gospodarsko izgubo

za EU.

Or. en

Predlog spremembe 246
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in ***njihovega*** konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi se moralo nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli, sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja enotno in ga je mogoče ***spremljati***, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno uporabo ***in*** predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. Za zagotovitev	(13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in ***njihove faze uporabe ter*** konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi se moralo nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli, sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ***modularnost, popravljivost,*** ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev ***skladnosti s hierarhijo ravnanja z odpadki bi bilo treba cilj glede ponovne uporabnosti v prihodnosti ločiti od ciljev glede možnosti recikliranja in predelave. Poleg tega bi bilo treba za nadaljnje zmanjšanje vplivov vozil na okolje določiti nov cilj glede trajnosti, s čimer bi poskrbeli, da bi proizvajalci svoja vozila zasnovali za daljšo življenjsko dobo. Da bi določili cilje glede ponovne uporabnosti in trajnosti ter zagotovili***, da se izračun

enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES.	stopenj ***trajnosti,*** ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja enotno in ga je mogoče ***preveriti***, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ***trajnosti,*** ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za ***daljšo življenjsko dobo in*** recikliranje, ponovno uporabo ***ter*** predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek***. Ta metodologija bi morala omogočiti ustrezno preverjanje skladnosti vozil, proizvedenih v Uniji in zunaj nje***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in njihovega konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi se moralo nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli,	(13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in njihovega konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi se moralo nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli,

sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja enotno in ga je mogoče spremljati, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno uporabo in predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES.	sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja enotno in ga je mogoče spremljati, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno uporabo in predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES. ***Poleg tega bi morala Komisija oceniti tudi, ali bi bilo treba vključiti ločen cilja glede minimalnega deleža ponovne uporabnosti.***

Or. en

Predlog spremembe 248
Christine Singer

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in njihovega konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi se moralo nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli, sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja enotno in ga je mogoče spremljati, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno uporabo in predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. ***Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije.*** Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES.	(13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in njihovega konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi se moralo nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli, sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja enotno in ga je mogoče spremljati, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno uporabo in predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES.

Or. en

Obrazložitev

Evropska komisija ne bi smela biti pristojna za zagotavljanje metodologije za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Namesto tega bi jo morala oceniti skupina neodvisnih strokovnjakov z ustreznim znanjem in izkušnjami.

Predlog spremembe 249
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in njihovega konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi se moralo nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli, sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja enotno in ga je mogoče spremljati, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno	(13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in njihovega konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi se moralo ***z izvajanjem načela preprečevanja nastajanja odpadkov z zasnovami*** nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli, sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja enotno in ga je mogoče spremljati, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi

uporabo in predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES.

morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno uporabo in predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES.

Or. en

Predlog spremembe 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Predlog uredbe
Uvodna izjava 13 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(13a) Popravljivost vozil v njihovi celotni življenjski dobi je temeljni steber resnično trajnostnega in krožnega gospodarstva na področju avtomobilske industrije. Vozila se ne bi smela prezgodaj razvrstiti kot izrabljena, če so še vedno popravljiva, saj bi to povzročilo nepotrebne odpadke, gospodarsko neučinkovitost in nepotrebno breme za lastnike vozil. Vozilo bi bilo treba šteti za izrabljeno šele, ko ga ni mogoče razumno obnoviti, da bi izpolnjevalo zahteve tehničnih pregledov, in tako pomeni varnostno tveganje za udeležence v prometu. Življenjska doba vozil ni odvisna le od njihove prvotne zasnove, temveč tudi od razpoložljivosti cenovno dostopnih in konkurenčnih storitev popravil in vzdrževanja. Neodvisni serviserji morajo imeti možnost delovati pod poštenimi in preglednimi pogoji, da potrošniki ne bi bili odvisni le od servisnih mrež pod nadzorom proizvajalca, saj bi

bila lahko v tem primeru konkurenca omejena, stroški višji, razpoložljivost storitev pa manjša. Preprečiti je treba ovire za popravilo, vključno z omejitvami dostopa do rezervnih delov, diagnostičnih orodij, neupravičenim povezovanjem delov z določenim vozilom in tehničnimi informacijami, da se zaščiti izbira potrošnikov in zagotovi učinkovita raba virov. Zmožnost popravila in vzdrževanja vozil je posebno družbeno in gospodarsko pomembno, zlasti za posameznike in družine z nižjimi dohodki, ki so odvisni od cenovno dostopnih rabljenih vozil kot svojega glavnega prevoznega sredstva. Omejitev možnosti popravila nesorazmerno vpliva na posameznike na podeželju ali v gospodarsko prikrajšanih regijah, kjer infrastruktura javnega prevoza ni zadostna, kar omejuje njihovo neodvisnost, mobilnost ter dostop do zaposlitve, izobraževanja in osnovnih storitev. Zagotavljanje popravljivosti torej ni le okoljska in gospodarska nujnost, temveč tudi vprašanje enakega dostopa do priložnosti. Poleg tega je treba nekaterim kategorijam vozil nameniti posebno pozornost, da se zagotovi njihova nadaljnja uporabnost in ohranitev. Mednje spadajo terenska vozila, vozila za prosti čas ter starodobna ali klasična vozila, ki se pogosto vzdržujejo dlje od standardnih komercialnih življenjskih ciklov in potrebujejo nenehna, pogosto večja popravila, da se ohranijo njihova predvidena funkcija, kulturna vrednost in uporabnost. Navdušenci in mala podjetja ta vozila pogosto obnavljajo in vzdržujejo dlje časa, kar prispeva h gospodarski dejavnosti in zaposlovanju v specializiranih sektorjih obnove in popravil. S to uredbo bi bilo treba poskrbeti, da taka vozila ne bodo neupravičeno razvrščena kot izrabljena, s čimer bi se ohranila njihova nadaljnja uporaba in obnova.

Or. en

Predlog spremembe 251
Pietro Fiocchi

Predlog uredbe
Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(14) Vozila bi morala biti zasnovana in izdelana tako, da se omeji prisotnost snovi, ki vzbujajo skrb. Komisija je v svojem sporočilu z dne 14. oktobra 2020 Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (v nadaljnjem besedilu: trajnostna strategija za kemikalije)[47] navedla, da je treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati in po možnosti nadomeščati ter pri najnevarnejših med njimi postopoma opustiti uporabo, ki ni bistvenega pomena za družbo, zlasti v izdelkih za široko porabo. Zato bi bilo treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati kot sestavine materialov, uporabljenih v vozilih, ali sestavine katerih koli delov ali sestavnih delov vozil, da se ***zagotovi, da vozila in materiali***, ***reciklirani iz vozil, v celotnem življenjskem ciklu nimajo škodljivih učinkov*** na zdravje ljudi ali okolje.	(14) Vozila bi morala biti zasnovana in izdelana tako, da se omeji prisotnost snovi, ki vzbujajo skrb. Komisija je v svojem sporočilu z dne 14. oktobra 2020 Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (v nadaljnjem besedilu: trajnostna strategija za kemikalije)[47] navedla, da je treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati in po možnosti nadomeščati ter pri najnevarnejših med njimi postopoma opustiti uporabo, ki ni bistvenega pomena za družbo, zlasti v izdelkih za široko porabo. Zato bi bilo treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati kot sestavine materialov, uporabljenih v vozilih, ali sestavine katerih koli delov ali sestavnih delov vozil, ***če je to potrebno***, da se ***preprečijo škodljivi učinki*** na zdravje ljudi ali okolje ***v njihovem celotnem življenjskem ciklu***.
[47] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 14. oktobra 2020, Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (COM(2020) 667 final).	[47] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 14. oktobra 2020, Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (COM(2020) 667 final).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 14

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(14) Vozila bi morala biti zasnovana in izdelana tako, da se omeji prisotnost snovi, ki vzbujajo skrb. Komisija je v svojem sporočilu z dne 14. oktobra 2020 Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (v nadaljnjem besedilu: trajnostna strategija za kemikalije)[47] navedla, da je treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati in po možnosti nadomeščati ter pri najnevarnejših med njimi postopoma opustiti uporabo, ki ni bistvenega pomena za družbo, zlasti v izdelkih za široko porabo. Zato bi bilo treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati kot sestavine materialov, uporabljenih v vozilih, ali sestavine katerih koli delov ali sestavnih delov vozil, da se zagotovi, da vozila in materiali, reciklirani iz vozil, v celotnem življenjskem ciklu nimajo škodljivih učinkov na zdravje ***ljudi*** ali okolje.	(14) Vozila bi morala biti zasnovana in izdelana tako, da se omeji prisotnost snovi, ki vzbujajo skrb. Komisija je v svojem sporočilu z dne 14. oktobra 2020 Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (v nadaljnjem besedilu: trajnostna strategija za kemikalije)[47] navedla, da je treba snovi, ki vzbujajo skrb, ***v skladu s pristopom „eno zdravje“*** čim manj uporabljati in po možnosti nadomeščati ter pri najnevarnejših med njimi postopoma opustiti uporabo, ki ni bistvenega pomena za družbo, zlasti v izdelkih za široko porabo. Zato bi bilo treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati kot sestavine materialov, uporabljenih v vozilih, ali sestavine katerih koli delov ali sestavnih delov vozil, da se zagotovi, da vozila in materiali, reciklirani iz vozil, v celotnem življenjskem ciklu nimajo škodljivih učinkov na zdravje ali okolje.
[47] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 14. oktobra 2020, Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (COM(2020) 667 ***final***).	[47] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 14. oktobra 2020, Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (COM(2020)***0***667).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(15) Direktiva 2000/53/ES že omejuje uporabo svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih ter določa izjeme, v katerih se take snovi lahko uporabljajo za določene namene. Ta uredba bi morala prevzeti ta obstoječa pravila. Da pa bi se zagotovila skladnost zakonodaje o kemikalijah, bi se morale omejitve v zvezi z dajanjem na trg in uporabo drugih snovi v vozilih obravnavati v okviru Uredbe (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta[48]. Podobno bi bilo treba na podlagi določb navedene uredbe uvesti omejitve uporabe snovi, ki jih ureja Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta[49]. ***Zato ta uredba ne bi smela omogočati, da se v vozilih omejijo druge snovi razen svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma.***	(15) Direktiva 2000/53/ES že omejuje uporabo svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih ter določa izjeme, v katerih se take snovi lahko uporabljajo za določene namene. Ta uredba bi morala prevzeti ta obstoječa pravila. Da pa bi se zagotovila skladnost zakonodaje o kemikalijah, bi se morale omejitve v zvezi z dajanjem na trg in uporabo drugih snovi v vozilih obravnavati v okviru Uredbe (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta[48]. Podobno bi bilo treba na podlagi določb navedene uredbe uvesti omejitve uporabe snovi, ki jih ureja Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta[49].
[48] Uredba (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2006 o registraciji, evalvaciji, avtorizaciji in omejevanju kemikalij (REACH) ter o ustanovitvi Evropske agencije za kemikalije in o spremembi Direktive 1999/45/ES ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 793/93 in Uredbe Komisije (ES) št. 1488/94 ter Direktive Sveta 76/769/EGS in direktiv Komisije 91/155/EGS, 93/67/EGS, 93/105/ES in 2000/21/ES (UL L 396, 30.12.2006, str. 1).	[48] Uredba (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2006 o registraciji, evalvaciji, avtorizaciji in omejevanju kemikalij (REACH) ter o ustanovitvi Evropske agencije za kemikalije in o spremembi Direktive 1999/45/ES ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 793/93 in Uredbe Komisije (ES) št. 1488/94 ter Direktive Sveta 76/769/EGS in direktiv Komisije 91/155/EGS, 93/67/EGS, 93/105/ES in 2000/21/ES (UL L 396, 30.12.2006, str. 1).
[49] Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o obstojnih organskih onesnaževalih (UL L 169, 25.6.2019, str. 45).	[49] Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o obstojnih organskih onesnaževalih (UL L 169, 25.6.2019, str. 45).

Or. en

Predlog spremembe 254
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Predlog uredbe
Uvodna izjava 15 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(15a) Da bi nadalje omejili snovi, ki so prisotne v vozilih ali se uporabljajo pri njihovi proizvodnji, je primerno evidentirati snovi, ki vzbujajo skrb in so v trajnostni strategiji za kemikalije opredeljene kot snovi s kroničnim učinkom na zdravje in okolje, na primer snovi na seznamu kandidatnih snovi za morebitno vključitev v Prilogo XIV k Uredbi (ES) št. 1907/2006 in Prilogo VI k Uredbi (ES) št. 1272/2008, pa tudi snovi, ki ovirajo recikliranje za varne in visokokakovostne sekundarne surovine, v okviru ocene snovi iz Skupnega akcijskega načrta za oceno uredbe REACH, objavljenega na spletišču Evropske agencije za kemikalije, ustanovljene na podlagi Uredbe (ES) št. 1907/2006 (v nadaljnjem besedilu: Agencija).

Or. en

Predlog spremembe 255
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 16

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(16) Direktiva 2000/53/ES določa izjeme od omejitev uporabe svinca in kadmija v baterijah, uporabljenih v vozilih, ki jih prevzema ta uredba. Vendar je uporaba snovi v baterijah celovito urejena z Uredbo (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta[50]. Zato bi se morale take snovi obravnavati z navedeno uredbo, njihove omejitve in z njimi povezane	*(Ne zadeva slovenske različice.)*

izjeme pa bi bilo treba po potrebi prenesti vanjo ter se ne bi smele urejati s to uredbo. Pred uvedbo takih omejitev v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542 bi bilo treba v okviru navedene uredbe izvesti celovito oceno, ali je izjema še vedno potrebna in v kakšnem obsegu.

---

[50] Uredba (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2023 o baterijah in odpadnih baterijah, spremembi Direktive 2008/98/ES in Uredbe (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi Direktive 2006/66/ES (UL L 191, 28.7.2023, str. 1).

Or. en

Predlog spremembe 256
Christine Singer

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(17) Da bi se upošteval znanstveni in tehnični napredek, bi morala biti Komisija še naprej pooblaščena, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo izjem od omejitev uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih v skladu s to uredbo. Pred spreminjanjem ali črtanjem takih izjem bi bilo treba opraviti oceno socialno-ekonomskih učinkov take spremembe, ki je v Direktivi 2000/53/ES ni, vključno z upoštevanjem razpoložljivosti alternativnih snovi ter vplivov na zdravje ljudi in okolje v celotnem življenjskem ciklu vozil. Da bi se zagotovilo učinkovito odločanje, usklajevanje in upravljanje tehničnih, znanstvenih in upravnih vidikov spremembe te uredbe v zvezi z omejitvami	(17) Da bi se upošteval znanstveni in tehnični napredek, bi morala biti Komisija še naprej pooblaščena, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo izjem od omejitev uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih v skladu s to uredbo. Pred spreminjanjem ali črtanjem takih izjem bi bilo treba opraviti oceno socialno-ekonomskih učinkov take spremembe, ki je v Direktivi 2000/53/ES ni, vključno z upoštevanjem razpoložljivosti alternativnih snovi ter vplivov na zdravje ljudi in okolje v celotnem življenjskem ciklu vozil. ***Preden Komisija sprejme tak delegirani akt, bi se morala posvetovati z ustreznimi strokovnjaki in deležniki, s čimer bi zagotovila, da se bodo poleg učinkov na***

uporabe snovi v vozilih, bi morala Evropska agencija za kemikalije pomagati Komisiji pri taki oceni.	***zdravje ljudi in okolje upoštevali tudi širši socialno-ekonomski učinki.*** Da bi se zagotovilo učinkovito odločanje, usklajevanje in upravljanje tehničnih, znanstvenih in upravnih vidikov spremembe te uredbe v zvezi z omejitvami uporabe snovi v vozilih, bi morala Evropska agencija za kemikalije pomagati Komisiji pri taki oceni.

Or. en

Obrazložitev

Komisija nima vedno potrebnega strokovnega znanja, zlasti v primeru tehničnih podrobnosti in uporabe v praksi.

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 17 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(17a) Da se omogoči ustrezno obravnavanje snovi, ki pomenijo nesprejemljivo tveganje za zdravje ljudi ali okolje, kadar so uporabljene v vozilih ali prisotne v izrabljenih vozilih, bi bilo treba v skladu s členom 290 PDEU na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v zvezi s spremembo omejitev snovi v vozilih.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(18) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako ***zmanjšuje odvisnost*** od surovin in energije, povezano z oskrbo s primarnimi surovinami, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.	(18) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako ***povečuje strateško avtonomijo in konkurenčnost Unije z zmanjšanjem odvisnosti*** od surovin in energije, ***povezane*** z oskrbo s primarnimi surovinami***, zlasti s prispevanjem k ohranjanju dragocenih kritičnih surovin v Uniji***, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.

Or. en

Predlog spremembe 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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(18) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako zmanjšuje odvisnost od surovin in energije, povezano z oskrbo s primarnimi surovinami, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.	(18) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale***, pod pogojem, da se zaradi vsebnosti recikliranih materialov ne bi spremenile varnostne lastnosti vozil***. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako zmanjšuje odvisnost od surovin in energije, povezano z oskrbo s primarnimi surovinami, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.

Or. en

Obrazložitev

Vozila se strogo ocenjujejo z vidika varnosti in zmogljivosti, da se zagotovi njihova homologacija za potnike. Pri obsežni uporabi recikliranih materialov je treba predhodno oceniti njihov vpliv na splošno varnost in kakovost vozila.

Predlog spremembe 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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(18) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako zmanjšuje odvisnost od surovin in energije, povezano z oskrbo s primarnimi surovinami, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.	(18) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale***, pod pogojem, da se zaradi vsebnosti recikliranih materialov ne bi spremenile varnostne lastnosti vozil***. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako zmanjšuje odvisnost od surovin in energije, povezano z oskrbo s primarnimi surovinami, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.

Or. en

Predlog spremembe 261
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(18) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako zmanjšuje odvisnost od surovin in energije, povezano z oskrbo s primarnimi surovinami, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.	(18) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako zmanjšuje odvisnost od surovin in energije, povezano z oskrbo s primarnimi surovinami, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ***tudi prek spletnih tržnic,*** ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 18 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(18a) Prehod na krožno gospodarstvo v avtomobilskem sektorju bi morali spremljati ukrepi, s katerimi bi se zavarovala delovna mesta in ustvarile nove zaposlitvene možnosti. S to uredbo bi bilo treba delavce podpreti pri pravičnem prehodu z vključevanjem socialnih, gospodarskih in okoljskih vidikov trajnostnosti.

Or. en

Predlog spremembe 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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te	***črtano***

obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.

Or. en

Predlog spremembe 264
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba ***pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko***, ***reciklirano*** iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati ***25*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba ***določiti obvezne cilje v zvezi z zahtevo, da se v nova vozila vključijo minimalne količine plastike***, ***reciklirane*** iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila***, homologiran 48 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe,*** vsebovati ***20*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. ***72 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe bi moral cilj znašati trideset odstotkov,*** petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike ***pa*** bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. ***Ta dvostopenjski pristop bo omogočil vstop v industrijo, zagotovil postopne izboljšave in sprostil naložbe.*** Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je

prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj. ***Metodologija za preverjanje bi morala zagotavljati enake pogoje za ravnanje z odpadki in recikliranje v Uniji in zunaj nje ter lahko zahteva dokazovanje skladnosti s potrdilom, ki ga izda neodvisna in akreditirana tretja oseba z ustreznimi kvalifikacijami.***

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj. ***Da bi se omogočili enaki konkurenčni pogoji, je treba povezana okoljska vprašanja obravnavati nediskriminatorno tako v zvezi z doma proizvedeno kot uvoženo reciklirano plastiko. V ta namen bi morali za reciklirano plastiko, vgrajeno v vozila,***

uvožena v Unijo, veljati enaki pogoji glede emisij in ločenega zbiranja ter meril glede trajnostnosti za tehnologije recikliranja.

Or. en

Predlog spremembe 266
Christine Singer

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, ***zlasti*** iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti ***obvezen*** cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov ***te ciljne vsebnosti reciklirane*** plastike bi bilo treba doseči z ***vključitvijo*** plastike***, reciklirane*** iz izrabljenih vozil***,*** v ***zadevni*** tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi ***bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije*** za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov ***oziroma*** izrabljenih vozil, ki je ***prisotna*** v ***tipu*** vozila ***in vgrajena vanj***.	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, ***predvsem*** iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti ***zavezujoč*** cilj za plastiko, reciklirano iz ***predpotrošniških in*** popotrošniških ***tokov*** odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz ***predpotrošniških in*** popotrošniških ***tokov*** plastičnih odpadkov***, vključno s plastiko na biološki osnovi***. Petindvajset odstotkov ***tega deleža recikliranja*** plastike bi bilo treba doseči z ***recikliranjem*** plastike ***iz tokov odpadkov*** iz izrabljenih vozil ***in njeno vključitvijo*** v ***posamezni*** tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi ***morala neodvisna skupina strokovnjakov določiti metodologijo*** za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz ***predpotrošniških in*** popotrošniških odpadkov ***ter*** izrabljenih vozil, ki je ***vgrajena*** v ***zadevni tip*** vozila***, pri čemer bi bilo treba upoštevati najboljšo razpoložljivo tehnologijo recikliranja, vključno s kemičnim recikliranjem***.

Or. en

Obrazložitev

Komisija ne bi smela biti odgovorna za razvoj metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz predpotrošniških in popotrošniških odpadkov ter iz izrabljenih vozil. Za to bi bila primernejša neodvisna skupina strokovnjakov z najboljšim znanjem.

Predlog spremembe 267
Laurent Castillo

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz ***predpotrošniških in*** popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz ***predpotrošniških in*** popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz ***predpotrošniških in*** popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj***, pri čemer bi bilo treba upoštevati najboljšo razpoložljivo tehnologijo recikliranja, vključno s kemičnim recikliranjem***.

Or. en

Predlog spremembe 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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati ***25*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov**.** ***Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih ***72 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe*** vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak ***nov*** tip vozila vsebovati ***10*** odstotkov plastike, reciklirane iz ***predpotrošniških in*** popotrošniških plastičnih odpadkov. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.

Or. en

Obrazložitev

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.

Predlog spremembe 269
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati ***25*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. ***Petindvajset*** odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati ***40*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. ***Štirideset*** odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.

Or. en

Predlog spremembe 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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati ***25*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. ***Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila.*** Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža ***plastike,*** predelane ***iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna*** v ***tipu vozila in vgrajena vanj***.	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih ***72 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe ali 48 mesecev po začetku veljavnosti izvedbenega akta iz člena 6(2), pri čemer se upošteva rok, ki nastopi pozneje,*** vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak ***nov*** tip vozila vsebovati ***10*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških ***in predpotrošniških*** plastičnih odpadkov. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža predelane ***plastike*** v ***skladu s tehnološko nevtralnim pristopom***.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila

vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti ***izvedbena*** pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.	vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila ***za sprejemanje delegiranih aktov*** za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.
	Or. en

Predlog spremembe 272
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati ***25*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati ***30*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je

prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.	prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati ***25*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. ***Petindvajset*** odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.	(19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati ***15*** odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. ***Petnajst*** odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.

Or. fr

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(19a) Da bi spodbudila inovacije in trg za rešitve na biološki osnovi, bi morala Komisija 96 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe objaviti pregled stanja tehnološkega razvoja in okoljske učinkovitosti plastike na biološki osnovi v vozilih ter po potrebi predložiti zakonodajni predlog za uvedbo zahtev glede trajnostnosti in posebnih ciljev.

Or. en

Predlog spremembe 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Predlog uredbe
Uvodna izjava 19 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(19b) Najmanjša ciljna vsebnost reciklirane plastike iz te uredbe je sestavljena iz plastičnih odpadkov, recikliranih v EU, ali plastičnih odpadkov iz tretjih držav, ki uporabljajo prakse ravnanja z odpadki in recikliranja v skladu z ustrezno zakonodajo EU. Skladnost preveri in dokumentira akreditirana tretja oseba.

Or. en

Obrazložitev

Določitev ciljev glede reciklirane vsebine ne bo imela pozitivnih učinkov na okolje niti na konkurenčnost in strateško avtonomijo EU, če reciklirana vsebina ne izvira iz EU ali tretje države, ki proizvaja reciklirano vsebino v skladu s preverjenimi socialnimi, okoljskimi in varnostnimi standardi EU. Uvoz neobdelanih materialov, materialov, za katere se uporablja zeleno zavajanje, ali nekakovostnih recikliranih materialov iz tretjih držav škoduje ciljem in nalogam EU.

Predlog spremembe 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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.	***črtano***

Or. en

Obrazložitev

Vsak predlog uvedbe cilja za reciklirano jeklo bi nesorazmerno vplival na cenovno dostopnost vozil.

Predlog spremembe 277
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, ***bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte*** v ***zvezi z določitvijo minimalnega deleža*** jekla, recikliranega iz popotrošniških ***jeklenih odpadkov***, ***ki mora biti prisotno v tipih vozil*** in ***vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo***, ***ki*** bi ***zajemala vse ustrezne tehnične***, ***okoljske in gospodarske dejavnike***, ***povezane z izvedljivostjo takega cilja***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških ***jeklenih*** odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.	(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, ***zmanjšala poraba energije in znižali stroški ter povečala odpornost z zmanjšanjem odvisnosti od dobave primarnih surovin, je primerno povečati uporabo recikliranega jekla*** v ***vozilih. V ta namen bi bilo treba določiti cilje za vključitev minimalnih količin*** jekla, recikliranega iz popotrošniških ***odpadkov***, ***v nova vozila. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila, homologiran 48 mesecev*** in ***108 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe, vsebovati 30 oziroma 40 odstotkov jekla***, ***recikliranega iz popotrošniškega recikliranega jekla. Petinsedemdeset odstotkov te ciljne vsebnosti recikliranega jekla*** bi ***bilo treba doseči z vključitvijo jekla***, ***recikliranega iz izrabljenih vozil***, ***v zadevni tip vozila***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških odpadkov ***oziroma iz izrabljenih vozil***, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj. ***Metodologija za preverjanje bi morala zagotavljati enake pogoje za ravnanje z odpadki in recikliranje v Uniji in zunaj nje ter lahko zahteva dokazovanje skladnosti s potrdilom, ki ga izda neodvisna in akreditirana tretja oseba z ustreznimi kvalifikacijami.***

Or. en

Predlog spremembe 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, ***recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov***, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti ***izvedbena*** pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.	(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba ***določiti cilj za vključitev recikliranega jekla iz popotrošniških odpadkov v nova vozila. Poleg tega bi bilo treba*** na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža ***maloogljičnega*** jekla, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila ***za sprejemanje delegiranih aktov*** za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov***, in maloogljičnega jekla***, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.

Or. en

Predlog spremembe 279
Dennis Radtke

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.	(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža ***jekla z nizkimi emisijami CO_2 in*** jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja***, vključno z vplivi na druge sektorje, ki uporabljajo jeklo, in svetovne emisije toplogrednih plinov***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.

Or. en

Obrazložitev

Povečanje vsebnosti recikliranega jekla v avtomobilskem sektorju brez splošnega povečanja razpoložljivosti odpadkov bi negativno vplivalo na druge sektorje, ki uporabljajo jeklo in v katerih odpadki ne bi bili več na voljo, v smislu vsebnosti recikliranih materialov in tudi emisij toplogrednih plinov (učinek zamenjave).

Predlog spremembe 280
Susana Solís Pérez

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.	(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja***, vključno z vplivi na druge sektorje, ki uporabljajo jeklo, in svetovne emisije toplogrednih plinov***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.

Or. en

Predlog spremembe 281
Laurent Castillo

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.	(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja***, vključno z vplivi na druge sektorje, ki uporabljajo jeklo, in svetovne emisije toplogrednih plinov***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v	(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v

novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba ***na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega*** iz popotrošniških ***jeklenih*** odpadkov, ***ki mora biti prisotno*** v ***tipih vozil in vgrajeno vanje***. ***Pred določitvijo prihodnjega cilja*** bi ***morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične***, ***okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti ***izvedbena*** pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.

novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba ***določiti obvezen cilj za jeklo*** iz popotrošniških odpadkov, ***vključeno*** v ***nova vozila***. ***V skladu s tem*** bi ***moral vsak tip vozila vsebovati 30 odstotkov jekla***, ***recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila ***za sprejemanje delegiranih aktov*** za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj. ***Da bi se upoštevalo tveganje težav pri dobavi jekla ter ocenila razpoložljivost teh surovin, bi bilo treba v skladu s členom 290 PDEU na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v zvezi s spreminjanjem cilja za minimalni delež recikliranega jekla v vozilu.***

Or. en

Predlog spremembe 283
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ***ogljičnega odtisa***, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba ***na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z***	(20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ***vpliva na okolje***, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba ***določiti obvezen cilj za vključitev recikliranega jekla iz popotrošniških odpadkov v nova vozila. V skladu s tem bi moral vsak tip***

določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov***, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje***. ***Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične***, ***okoljske in gospodarske dejavnike***, ***povezane z izvedljivostjo takega cilja***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.

vozila vsebovati 40 odstotkov teže jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov. ***Petinsedemdeset odstotkov te ciljne vsebnosti recikliranega jekla*** bi ***bilo treba doseči z vključitvijo jekla***, ***recikliranega iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila***. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.

Or. en

Predlog spremembe 284
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(20a) Avtomobilski sektor je prav tako eden največjih uporabnikov aluminija, saj predstavlja več kot štirideset odstotkov celotnega povpraševanja, uporaba pa se še povečuje. Trenutno je uporaba recikliranega aluminija v novih vozilih majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, zmanjšala poraba energije in stroški ter povečala odpornost z zmanjšanjem odvisnosti od dobave primarnih surovin, je primerno povečati uporabo recikliranega aluminija v vozilih. V ta namen bi bilo treba določiti cilje za obvezno vključitev minimalnih količin aluminija, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, v nova vozila. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila, homologiran

48 mesecev in 108 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe, vsebovati 30 oziroma 50 odstotkov aluminija, recikliranega iz popotrošniškega recikliranega aluminija. Deset oziroma dvajset odstotkov te ciljne vsebnosti recikliranega aluminija bi bilo treba doseči z vključitvijo aluminija, recikliranega iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža aluminija, pridobljenega iz popotrošniških odpadkov oziroma iz izrabljenih vozil, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj. Metodologija za preverjanje bi morala zagotavljati enake pogoje za ravnanje z odpadki in recikliranje v Uniji in zunaj nje ter lahko zahteva dokazovanje skladnosti s potrdilom, ki ga izda neodvisna in akreditirana tretja oseba z ustreznimi kvalifikacijami. Določitev ciljnih vsebnosti recikliranih materialov bi morala biti povezana z zahtevami glede zasnove in obdelave, ki omogočajo razstavljanje, odstranjevanje in ločevanje materialov, tako da lahko ohranijo enako kakovost in se prepreči manjvrednostno recikliranje.

Or. en

Predlog spremembe 285
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 20 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(20a) Aluminij je eden od materialov, katerih uporaba se v avtomobilskem sektorju pri proizvodnji vozil najhitreje povečuje. Da bi prispevali k zmanjšanju vpliva na okolje, povezanega s

proizvodnjo novih vozil, in podprli prehod avtomobilske industrije na podnebno nevtralnost, bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj glede aluminija, recikliranega iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati 50 odstotkov aluminija, recikliranega glede na težo iz popotrošniških odpadkov aluminija. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti recikliranega aluminija bi bilo treba doseči z vključitvijo aluminija, recikliranega iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža aluminija, predelanega iz popotrošniških odpadkov aluminija, ki je prisoten v tipu vozila in vgrajen vanj.

Or. en

Predlog spremembe 286
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(21) Obstaja potencial za povečanje uporabe recikliranih drugih materialov v vozilih, ki se po navadi uporabljajo v avtomobilski industriji in za katere so trgi sekundarnih surovin premalo razviti, odtis, povezan s proizvodnjo primarnih surovin, velik ali pa so ravni recikliranja omejene, tehnologije razvrščanja in recikliranja pa se izboljšujejo. Zato je primerno, da Komisija oceni zaželenost, izvedljivost in učinke določitve ciljev glede vsebnosti recikliranega neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, bora, ki se uporabljajo v trajnih magnetih, ter aluminija in njegovih zlitin ***ali*** magnezija	(21) Obstaja potencial za povečanje uporabe recikliranih drugih materialov v vozilih, ki se po navadi uporabljajo v avtomobilski industriji in za katere so trgi sekundarnih surovin premalo razviti, odtis, povezan s proizvodnjo primarnih surovin, velik ali pa so ravni recikliranja omejene, tehnologije razvrščanja in recikliranja pa se izboljšujejo. Zato je primerno, da Komisija oceni zaželenost, izvedljivost in učinke določitve ciljev glede vsebnosti recikliranega neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, ***niklja, kobalta in*** bora, ki se uporabljajo v trajnih magnetih, ter aluminija in njegovih zlitin**,**

in njegovih zlitin. Da bi bilo mogoče določiti cilje za posebne vrste aluminijevih in magnezijevih zlitin, bi bilo treba v študiji obravnavati, ali je ponudba sekundarnih surovin dovolj velika za izpolnitev povpraševanja na splošno ter zlasti preučiti kompromis med čim večjim povečanjem ekonomije obsega z določitvijo najmanjšega števila družin zlitin in čim večjim povečanjem ohranjanja vrednosti z razvrščanjem v širši nabor posebnih vrst zlitin.

magnezija in njegovih zlitin***, stekla in gume***. Da bi bilo mogoče določiti cilje za posebne vrste aluminijevih in magnezijevih zlitin, bi bilo treba v študiji obravnavati, ali je ponudba sekundarnih surovin dovolj velika za izpolnitev povpraševanja na splošno ter zlasti preučiti kompromis med čim večjim povečanjem ekonomije obsega z določitvijo najmanjšega števila družin zlitin in čim večjim povečanjem ohranjanja vrednosti z razvrščanjem v širši nabor posebnih vrst zlitin.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(21) Obstaja potencial za povečanje uporabe recikliranih drugih materialov v vozilih, ki se po navadi uporabljajo v avtomobilski industriji in za katere so trgi sekundarnih surovin premalo razviti, odtis, povezan s proizvodnjo primarnih surovin, velik ali pa so ravni recikliranja omejene, tehnologije razvrščanja in recikliranja pa se izboljšujejo. Zato je primerno, da Komisija oceni zaželenost, izvedljivost in učinke določitve ciljev glede vsebnosti recikliranega neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, bora, ki se uporabljajo v trajnih magnetih, ter aluminija in njegovih zlitin ali magnezija in njegovih zlitin. Da bi bilo mogoče določiti cilje za posebne vrste aluminijevih in magnezijevih zlitin, bi bilo treba v študiji obravnavati, ali je ponudba sekundarnih surovin dovolj velika za izpolnitev povpraševanja na splošno ter zlasti preučiti kompromis med čim večjim povečanjem ekonomije obsega z	(21) Obstaja potencial za povečanje uporabe recikliranih drugih materialov v vozilih, ki se po navadi uporabljajo v avtomobilski industriji in za katere so trgi sekundarnih surovin premalo razviti, odtis, povezan s proizvodnjo primarnih surovin, velik ali pa so ravni recikliranja omejene, tehnologije razvrščanja in recikliranja pa se izboljšujejo. Zato je primerno, da Komisija oceni zaželenost, izvedljivost in učinke določitve ciljev glede vsebnosti recikliranega neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, ***niklja, kobalta,*** bora, ki se uporabljajo v trajnih magnetih, ter aluminija in njegovih zlitin***, bakra*** ali magnezija in njegovih zlitin. Da bi bilo mogoče določiti cilje za posebne vrste aluminijevih in magnezijevih zlitin, bi bilo treba v študiji obravnavati, ali je ponudba sekundarnih surovin dovolj velika za izpolnitev povpraševanja na splošno ter zlasti preučiti kompromis med čim večjim povečanjem ekonomije obsega z

določitvijo najmanjšega števila družin zlitin in čim večjim povečanjem ohranjanja vrednosti z razvrščanjem v širši nabor posebnih vrst zlitin.	določitvijo najmanjšega števila družin zlitin in čim večjim povečanjem ohranjanja vrednosti z razvrščanjem v širši nabor posebnih vrst zlitin.

Or. en

Predlog spremembe 288
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(21) Obstaja potencial za povečanje uporabe recikliranih drugih materialov v vozilih, ki se po navadi uporabljajo v avtomobilski industriji in za katere so trgi sekundarnih surovin premalo razviti, odtis, povezan s proizvodnjo primarnih surovin, velik ali pa so ravni recikliranja omejene, tehnologije razvrščanja in recikliranja pa se izboljšujejo. Zato je primerno, da Komisija oceni zaželenost, izvedljivost in učinke določitve ciljev glede vsebnosti recikliranega neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, bora, ki se uporabljajo v trajnih magnetih, ter ***aluminija in njegovih zlitin ali*** magnezija in njegovih zlitin. Da bi bilo mogoče določiti cilje za posebne vrste ***aluminijevih in*** magnezijevih zlitin, bi bilo treba v študiji obravnavati, ali je ponudba sekundarnih surovin dovolj velika za izpolnitev povpraševanja na splošno ter zlasti preučiti kompromis med čim večjim povečanjem ekonomije obsega z določitvijo najmanjšega števila družin zlitin in čim večjim povečanjem ohranjanja vrednosti z razvrščanjem v širši nabor posebnih vrst zlitin.	(21) Obstaja potencial za povečanje uporabe recikliranih drugih materialov v vozilih, ki se po navadi uporabljajo v avtomobilski industriji in za katere so trgi sekundarnih surovin premalo razviti, odtis, povezan s proizvodnjo primarnih surovin, velik ali pa so ravni recikliranja omejene, tehnologije razvrščanja in recikliranja pa se izboljšujejo. Zato je primerno, da Komisija oceni zaželenost, izvedljivost in učinke določitve ciljev glede vsebnosti recikliranega neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, bora, ki se uporabljajo v trajnih magnetih, ter magnezija in njegovih zlitin. Da bi bilo mogoče določiti cilje za posebne vrste magnezijevih zlitin, bi bilo treba v študiji obravnavati, ali je ponudba sekundarnih surovin dovolj velika za izpolnitev povpraševanja na splošno ter zlasti preučiti kompromis med čim večjim povečanjem ekonomije obsega z določitvijo najmanjšega števila družin zlitin in čim večjim povečanjem ohranjanja vrednosti z razvrščanjem v širši nabor posebnih vrst zlitin.

Or. en

Predlog spremembe 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Predlog uredbe
Uvodna izjava 22

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.	***črtano***

Or. es

Predlog spremembe 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Predlog uredbe
Uvodna izjava 22

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.	(22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina. ***Pred določitvijo tega cilja Komisija opravi posebno oceno učinka, ki zajema vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja.***

Or. es

Predlog spremembe 291
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 22

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ***ali*** bora, ***recikliranega*** iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.	(22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija***, niklja, kobalta,*** bora, ***stekla in gume, recikliranih*** iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 22

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti ***izvedbena*** pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.	(22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, ***bakra,*** magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija***, niklja, kobalta*** ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastila ***za sprejemanje delegiranih aktov*** za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.

Or. en

Predlog spremembe 293
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 22

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža ***aluminija in njegovih zlitin,*** magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.	(22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljičenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.

Or. en

Predlog spremembe 294
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 23

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(23) V skladu z zahtevami Uredbe (EU) ***[akt o kritičnih surovinah]*** Evropskega	(23) V skladu z zahtevami Uredbe (EU) ***2024/1252*** Evropskega parlamenta in

parlamenta in Sveta[51] ter ob upoštevanju, da je treba v tej uredbi določiti določbe o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih in o kritičnih surovinah, ki se uporabljajo v delih in sestavnih delih vozil, bi se morale navedene določbe uporabljati kot sektorsko izvajanje določb iz Uredbe (EU) ***[akt o kritičnih surovinah]***. To bo zagotovilo racionalizacijo in povezovanje različnih obveznosti obveščanja, označevanja in odstranjevanja v okviru postopkov iz te uredbe z obveznostmi za druge dele, sestavne dele in materiale.

Sveta[51] ter ob upoštevanju, da je treba v tej uredbi določiti določbe o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih in o kritičnih surovinah, ki se uporabljajo v delih in sestavnih delih vozil, bi se morale navedene določbe uporabljati kot sektorsko izvajanje določb iz Uredbe (EU) ***2024/1252***. To bo zagotovilo racionalizacijo in povezovanje različnih obveznosti obveščanja, označevanja in odstranjevanja v okviru postopkov iz te uredbe z obveznostmi za druge dele, sestavne dele in materiale.

---

[51] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za zagotavljanje zanesljive in trajnostne oskrbe s kritičnimi surovinami ter spremembi uredb (EU) št. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 in (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 ***final***).

[51] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za zagotavljanje zanesljive in trajnostne oskrbe s kritičnimi surovinami ter spremembi uredb (EU) št. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 in (EU) 2019/1020 (COM(2023)***0***160).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(24) Za zagotovitev, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/1542 ter da se lahko motorji na električni pogon, ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje, tudi zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščeni obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro odstranijo te baterije in motorje na električni pogon. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega	(24) Za zagotovitev, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/1542 ter da se lahko motorji na električni pogon, ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje, tudi zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščeni obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro odstranijo te baterije in ***njihove baterijske sklope ter*** motorje na električni pogon***. Komisija bi morala***

napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.

spodbujati razvoj standardov za tehnike zasnove in sestavljanja, ki olajšujejo vzdrževanje, popravilo in spremembo namena baterij in baterijskih sklopov. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.

Or. en

Predlog spremembe 296
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(24) Za zagotovitev, da se ***baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/1542 ter da se lahko*** motorji na električni pogon, ***ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje***, ***tudi*** zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščeni obrati za obdelavo ali izvajalci popravil ***in*** vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro odstranijo te ***baterije in motorje na električni pogon***. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za	(24) Za zagotovitev, da se ***lahko deli in sestavni deli vozil, vključno z baterijami in*** motorji na električni pogon, ***odstranijo, popravijo, ponovno izdelajo, obnovijo, naknadno opremijo***, zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščeni obrati za obdelavo ali izvajalci popravil***,*** vzdrževanja ***in naknadnega opremljanja*** v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro ***in nedestruktivno*** odstranijo te ***dele in sestavne dele. Zahteve glede zasnove bi morale omogočati, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/1542***. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v

zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.	zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(24) Za zagotovitev, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/[baterije] ter da se lahko motorji na električni pogon, ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje, tudi zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščeni obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro odstranijo te baterije in motorje na električni pogon. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.	(24) Za zagotovitev, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/[baterije] ter da se lahko motorji na električni pogon, ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje, tudi zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove ***ter dostopa do tehničnih in digitalnih informacij*** za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščeni obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro odstranijo te baterije in motorje na električni pogon. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.

Or. fr

Predlog spremembe 298
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(24) Za zagotovitev, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/1542 ter da se lahko motorji na električni pogon, ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje, tudi zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščeni obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro odstranijo te baterije in motorje na električni pogon. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.	(24) Za zagotovitev, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/1542 ter da se lahko motorji na električni pogon, ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje, tudi zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščeni obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro odstranijo te baterije in ***njihove sestavne dele ter*** motorje na električni pogon. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.

Or. en

Predlog spremembe 299
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 24 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(24a) Da bi podprli bolj krožne pristope v avtomobilskem sektorju in potrošnikom

omogočili sprejemanje informiranih odločitev, bi bilo treba določiti obvezen indeks popravljivosti za električna vozila. Indeks popravljivosti bi moral zajemati ključne vidike popravila in vzdrževanja vozil, kot sta razpoložljivost in cena nadomestnih delov in orodij za popravilo. Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo takega indeksa na podlagi ocene najprimernejše zasnove.

Or. en

Predlog spremembe 300
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 24 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(24b) Razpoložljivost in cenovna dostopnost nadomestnih delov sta bistveni za popravljivost, dolgo življenjsko dobo in trajnostnost vozil ter sta ključni za spodbujanje krožnega gospodarstva v skladu s cilji iz akcijskega načrta za krožno gospodarstvo. Da bi zmanjšali število prezgodnjih zamenjav vozil in čim bolj zmanjšali vplive na okolje, povezane z nastajanjem odpadkov, je treba zagotoviti, da kritični sestavni deli, vključno z baterijami, motorji na električni pogon in drugimi bistvenimi deli, ostanejo dostopni minimalno obdobje po tem, ko je vozilo dano na trg. Da se podpreta trajnost in popravljivost vozil, bi bilo treba s to uredbo od proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo razpoložljivost nadomestnih delov 20 let po koncu dajanja na trg.

Or. en

Predlog spremembe 301
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 26

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(26) Da bi se zagotovilo, da proizvajalci ***osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil*** uvedejo ukrepe za zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede krožnosti iz te uredbe, ter da bi jih spodbudili k izboljšanju krožnosti tipov vozil, ki jih dajejo na trg, bi morali ti pripraviti celovito strategijo krožnosti za vsak nov tip in jo predložiti homologacijskemu organu. Ta strategija bi morala temeljiti na preizkušenih tehnologijah, ki so na voljo ali se razvijajo v času vložitve vloge za homologacijo vozila, in bi se morala redno posodabljati. Komisija bi morala redno poročati o krožnosti avtomobilskega sektorja na podlagi strategij krožnosti, ki jih zagotavljajo proizvajalci. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka pri proizvodnji vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoja trga v avtomobilskem sektorju in regulativnih sprememb bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo priloge, ki vsebuje zahteve glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev.	(26) Da bi se zagotovilo, da proizvajalci uvedejo ukrepe za zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede krožnosti iz te uredbe, ter da bi jih spodbudili k izboljšanju krožnosti tipov vozil, ki jih dajejo na trg, bi morali ti pripraviti celovito strategijo krožnosti za vsak nov tip in jo predložiti homologacijskemu organu. Ta strategija bi morala temeljiti na preizkušenih tehnologijah, ki so na voljo ali se razvijajo v času vložitve vloge za homologacijo vozila, in bi se morala redno posodabljati. ***Komisija bi morala sprejeti izvedbene akte, s katerimi bi proizvajalcem zagotovila skupno dogovorjene standarde, ki bi jih morali uporabiti za oceno življenjskega cikla, v kateri se kvantificirajo vplivi na okolje in poraba virov pri proizvodnji vozil in ravnanju ob koncu življenjske dobe v okviru njihovih strategij krožnosti.*** Komisija bi morala redno poročati o krožnosti avtomobilskega sektorja na podlagi strategij krožnosti, ki jih zagotavljajo proizvajalci. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka pri proizvodnji vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoja trga v avtomobilskem sektorju in regulativnih sprememb bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo priloge, ki vsebuje zahteve glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev.

Or. en

Predlog spremembe 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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 26

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(26) Da bi se zagotovilo, da proizvajalci osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil uvedejo ukrepe za zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede krožnosti iz te uredbe, ter da bi jih spodbudili k izboljšanju krožnosti tipov vozil, ki jih dajejo na trg, bi morali ti pripraviti celovito strategijo krožnosti ***za vsak nov tip*** in jo predložiti homologacijskemu organu. Ta strategija bi morala temeljiti na preizkušenih tehnologijah***, ki so na voljo ali se razvijajo v času vložitve vloge za homologacijo vozila, in*** bi se morala redno posodabljati. Komisija bi morala redno poročati o krožnosti avtomobilskega sektorja na podlagi strategij krožnosti, ki jih zagotavljajo proizvajalci. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka pri proizvodnji vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoja trga v avtomobilskem sektorju in regulativnih sprememb bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo priloge, ki vsebuje zahteve glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev.	(26) Da bi se zagotovilo, da proizvajalci osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil uvedejo ukrepe za zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede krožnosti iz te uredbe, ter da bi jih spodbudili k izboljšanju krožnosti tipov vozil, ki jih dajejo na trg, bi morali ti pripraviti celovito strategijo krožnosti in jo predložiti homologacijskemu organu. Ta strategija bi morala ***biti pripravljena na ravni podjetja in*** temeljiti na preizkušenih tehnologijah. ***Strategija krožnosti*** bi se morala redno posodabljati. Komisija bi morala redno poročati o krožnosti avtomobilskega sektorja na podlagi strategij krožnosti, ki jih zagotavljajo proizvajalci. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka pri proizvodnji vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoja trga v avtomobilskem sektorju in regulativnih sprememb bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo priloge, ki vsebuje zahteve glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev.

Or. en

Obrazložitev

Priprava ločenih strategij krožnosti za vsak model vozila bi povzročila odvečne postopke, višje stroške in operativne neučinkovitosti. En sam poenoten pristop na ravni celotnega podjetja omogoča standardizirane postopke pri pridobivanju materialov, recikliranju in ravnanju ob koncu življenjske dobe, s tem pa se dosežeta ekonomija obsega in učinkovitejša raba virov.

Predlog spremembe 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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 26

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(26) Da bi se zagotovilo, da proizvajalci osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil uvedejo ukrepe za zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede krožnosti iz te uredbe, ter da bi jih spodbudili k izboljšanju krožnosti tipov vozil, ki jih dajejo na trg, bi morali ti pripraviti celovito strategijo krožnosti ***za vsak nov tip*** in jo predložiti homologacijskemu organu. Ta strategija bi morala temeljiti na preizkušenih tehnologijah***, ki so na voljo ali se razvijajo v času vložitve vloge za homologacijo vozila, in*** bi se morala redno posodabljati. Komisija bi morala redno poročati o krožnosti avtomobilskega sektorja na podlagi strategij krožnosti, ki jih zagotavljajo proizvajalci. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka pri proizvodnji vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoja trga v avtomobilskem sektorju in regulativnih sprememb bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo priloge, ki vsebuje zahteve glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev.	(26) Da bi se zagotovilo, da proizvajalci osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil uvedejo ukrepe za zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede krožnosti iz te uredbe, ter da bi jih spodbudili k izboljšanju krožnosti tipov vozil, ki jih dajejo na trg, bi morali ti pripraviti celovito strategijo krožnosti in jo predložiti homologacijskemu organu. Ta strategija bi morala ***biti pripravljena na ravni podjetja in*** temeljiti na preizkušenih tehnologijah***. Strategija krožnosti*** bi se morala redno posodabljati. Komisija bi morala redno poročati o krožnosti avtomobilskega sektorja na podlagi strategij krožnosti, ki jih zagotavljajo proizvajalci. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka pri proizvodnji vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoja trga v avtomobilskem sektorju in regulativnih sprememb bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo priloge, ki vsebuje zahteve glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 27

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(27) Da bi se povečala preglednost uporabe recikliranih materialov v avtomobilskem sektorju in zagotovile spodbude za povečanje vsebnosti recikliranih materialov, bi morali biti proizvajalci vozil obvezani predložiti tehnično dokumentacijo, iz katere je razviden delež recikliranih materialov, prisotnih v novih tipih vozil, ki se predložijo v homologacijo. Ta zahteva bi se morala uporabljati za izbor materialov, pri katerih bi povečanje vsebnosti recikliranih materialov v vozilih prineslo posebej pomembne okoljske koristi. Obvezno izjavo bi bilo treba skupaj z drugimi dokumenti predložiti homologacijskemu organu v okviru vloge za homologacijo.	***črtano***

Or. fr

Predlog spremembe 305
Maria Grapini

Predlog uredbe
Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v ***celotni*** avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop	(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil***, izvajalci razstavljanja, ponovne izdelave, popravil*** in ***vzdrževanja ter*** izvajalci ravnanja z odpadki v avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ***razstavljanja, izvajalcem*** ravnanja z odpadki ter

do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij ***iz odstavka 66 dopolnilnih smernic Komisije o vertikalnih omejitvah v sporazumih o prodaji in popravilih motornih vozil ter distribuciji rezervnih delov za motorna vozila***, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

Or. ro

Predlog spremembe 306
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim ***večjo ponovno uporabo***, ***ponovno izdelavo*** in ***obnovo*** delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja	(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ***popravil, vzdrževanja, naknadnega opremljanja in*** ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim ***več popravil, ponovne uporabe***, ***ponovne izdelave, naknadnega opremljanja*** in ***obnove*** delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem ***naknadnega opremljanja,*** popravil in vzdrževanja zagotoviti ***pravočasen,*** neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno ***in nedestruktivno*** odstranitev***, popravilo, obnovo, naknadno opremljanje, ponovno izdelavo*** in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu***, in sicer še vsaj 20 let po datumu konca dajanja na trg***. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce ***naknadnega opremljanja,*** popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih

z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem ***naknadnega opremljanja,*** popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

Or. en

Predlog spremembe 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Predlog uredbe
Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na	(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na

električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.	električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. ***Pomembno je ustrezno upoštevati pravice intelektualne lastnine, da zaradi dostopa do tehničnih informacij ne bi bile ogrožene lastniške tehnologije ali poslovne skrivnosti.*** To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni	(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil***, izvajalci popravil*** in ***vzdrževanja ter*** izvajalci ravnanja z

verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, ***takojšen, brezplačen,*** standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno ***in nedestruktivno*** odstranitev in zamenjavo ***ter po potrebi popravilo, ponovno izdelavo in obnovo*** nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in ***njihovih baterijskih sklopov ter*** motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s

spremembo Priloge V.

Or. en

Predlog spremembe 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Predlog uredbe
Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) ***[akt o kritičnih surovinah]***. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih	(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil***, izvajalci razstavljanja, ponovne izdelave, popravil, naknadnega opremljanja*** in ***vzdrževanja ter*** izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ***razstavljanja, naknadnega opremljanja in ponovne izdelave, izvajalcem*** ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in ***njihovih sestavnih delov ter*** motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo

vzpostavijo proizvajalci, ***z izjemo upravnih stroškov*** pa bi morale biti ***informacije*** zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) ***2024/1252***. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, ***informacije*** pa bi morale biti zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

Or. en

Predlog spremembe 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Predlog uredbe
Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij	(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem ***naknadnega opremljanja,*** popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu***, na primer prek obstoječih orodij, ki se uporabljajo v avtomobilski industriji***. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter

ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.	izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

Or. en

Obrazložitev

Izvajalci naknadnega opremljanja so pomembni izvajalci na poprodajnem trgu.

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila ***in motorjev na električni pogon,*** ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s	(28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje***, informacijami o digitalnem šifriranju delov ter informacijami za dostop do motorjev na električni pogon in njihovo odstranjevanje***. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in

členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

Or. fr

Predlog spremembe 312
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 28 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(28a) Uredba (EU) 2024/1781 določa zavezujoče zahteve za spodbujanje trajnosti izdelka, vključno s prepovedjo nekaterih praks zgodnje zastarelosti, kot so uporaba nesorazmerno krhkih sestavnih delov, ovire za razstavljanje ali nezdružljivost programske opreme. Ta pristop bi bilo treba uporabiti tudi v tej uredbi, da bi podprli daljšo življenjsko dobo vozil. Dolgoročno funkcionalnost, kibernetsko varnost in tehnološko združljivost električnih vozil bi bilo zato treba zaščititi z obveznostjo proizvajalcev, da zagotavljajo redne, varne in dostopne posodobitve operacijskega sistema. Te posodobitve so namreč ključne za ohranjanje delovanja vozila, obvladovanje nastajajočih tveganj za kibernetsko varnost ter omogočanje združljivosti z razvijajočo se infrastrukturo in standardi polnjenja.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 28 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(28a) Da bi proizvajalce spodbudili, da izboljšajo popravljivost vozil, in potrošnikom zagotovili preglednejše informacije o stroških vzdrževanja in popravila vozil, ki jih kupijo, bi morali proizvajalci dati na voljo informacije o popravljivosti za vsak nov tip vozila.

Or. en

Predlog spremembe 314
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 29

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se ***od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti*** digitalno ***šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako*** šifriranje ***preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu***.	(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se ***to*** digitalno šifriranje ***prepove***.

Or. en

Predlog spremembe 315
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 29

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se ***od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti*** digitalno ***šifrirani deli in sestavni deli v vozilu***, ***kadar tako šifriranje*** preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v ***drugem*** vozilu.	(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se ***to*** digitalno ***šifriranje prepove glede na to***, ***da*** preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v vozilu.

Or. en

Predlog spremembe 316
Alexander Bernhuber

Predlog uredbe
Uvodna izjava 29

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.	(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu. ***Poleg izvajalcev ravnanja z odpadki bodo dostop***

do teh informacij imela tudi podjetja za popravila in vzdrževanje.

Or. en

Obrazložitev

Zelo pomembno je, da imajo dostop do teh informacij tudi podjetja za popravila in vzdrževanje, tako da lahko v novo vozilo nemoteno vgradijo dele, ki jih dobijo od izvajalcev ravnanja z odpadki.

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 29

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.	(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki ***ter izvajalcem popravil in vzdrževanja*** omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.

Or. en

Predlog spremembe 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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 29

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.	(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki ***ter izvajalcem popravil in vzdrževanja*** omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.

Or. en

Obrazložitev

Pravico do dostopa do informacij bi morali imeti tudi izvajalci popravil in vzdrževanja, tak dostop pa bi moral vključevati tudi dostop do šifriranja za ponovno vgradnjo delov v nova vozila.

Predlog spremembe 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Predlog uredbe
Uvodna izjava 29

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije,	(29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije,

ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.	ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki ***ter izvajalcem popravil in vzdrževanja*** omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.

Or. en

Predlog spremembe 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Predlog uredbe
Uvodna izjava 31

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(31) Da bi proizvajalci vozil olajšali obdelavo izrabljenih vozil, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o varni odstranitvi in zamenjavi delov in sestavnih delov vozila. Krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju okoljske učinkovitosti vozil, ter z ustreznimi določbami Uredbe (EU) 2023/1542, Uredbe [o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke] Evropskega parlamenta[54] in Sveta ter Uredbe [Euro 7] Evropskega parlamenta in Sveta[55]. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila.	***črtano***

[54] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke in razveljavitvi Direktive 2009/125/ES.

[55] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009.

Or. en

Predlog spremembe 321
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 31

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(31) Da bi proizvajalci vozil olajšali obdelavo izrabljenih vozil, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o ***varni odstranitvi in zamenjavi delov*** in ***sestavnih delov*** vozila. Krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju okoljske učinkovitosti vozil, ter z ustreznimi določbami Uredbe (EU) 2023/1542, Uredbe [o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke] Evropskega parlamenta in Sveta[54] ter Uredbe [Euro 7] Evropskega parlamenta in Sveta[55]. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in	(31) Da bi proizvajalci vozil olajšali ***popravilo, obnovo, ponovno izdelavo, naknadno opremljanje in*** obdelavo izrabljenih vozil ***ter njihovih delov, sestavnih delov in materialov***, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o ***delih, sestavnih delih*** in ***materialih*** vozila. Krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, ***ki je*** skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju okoljske učinkovitosti vozil, ***jih dopolnjuje in je povezan z njimi*** ter ***je usklajen*** z ustreznimi določbami Uredbe (EU) 2023/1542, Uredbe [o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke] Evropskega parlamenta in Sveta[54] ter Uredbe [Euro 7] Evropskega parlamenta in Sveta[55]. Za

delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila.	zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila.
[54] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke in razveljavitvi Direktive 2009/125/ES.	[54] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke in razveljavitvi Direktive 2009/125/ES.
[55] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009.	[55] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009.
	Or. en

Predlog spremembe 322
Christine Singer, Andreas Glück

Predlog uredbe
Uvodna izjava 31

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(31) Da bi proizvajalci vozil olajšali obdelavo izrabljenih vozil, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o varni odstranitvi in zamenjavi delov in sestavnih delov vozila. Krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju	(31) Da bi proizvajalci vozil olajšali obdelavo izrabljenih vozil, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o varni odstranitvi in zamenjavi delov in sestavnih delov vozila. Krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju

okoljske učinkovitosti vozil, ter z ustreznimi določbami Uredbe (EU) 2023/1542, Uredbe [o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke] Evropskega parlamenta in Sveta[54] ter Uredbe [Euro 7] Evropskega parlamenta in Sveta[55]. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila.	okoljske učinkovitosti vozil, ter z ustreznimi določbami Uredbe (EU) 2023/1542, Uredbe [o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke] Evropskega parlamenta in Sveta[54] ter Uredbe [Euro 7] Evropskega parlamenta in Sveta[55]. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila. ***Vendar mora Komisija čim bolj zmanjšati upravno breme.***
[54] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke in razveljavitvi Direktive 2009/125/ES.	[54] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke in razveljavitvi Direktive 2009/125/ES.
[55] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009.	[55] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009.

Or. en

Obrazložitev

Upravno breme bi moralo ostati čim manjše.

Predlog spremembe 323
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 31

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(31) Da bi proizvajalci vozil olajšali	(31) Da bi proizvajalci vozil olajšali

obdelavo izrabljenih vozil, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o varni odstranitvi in zamenjavi delov in sestavnih delov vozila. Krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju okoljske učinkovitosti vozil, ter z ustreznimi določbami Uredbe (EU) 2023/1542, Uredbe ***[o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke]*** Evropskega parlamenta in Sveta[54] ter Uredbe [Euro 7] Evropskega parlamenta in Sveta[55]. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila.

obdelavo izrabljenih vozil, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o varni odstranitvi in zamenjavi delov in sestavnih delov vozila. ***Digitalni*** krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju okoljske učinkovitosti vozil, ter z ustreznimi določbami Uredbe (EU) 2023/1542, Uredbe ***2024/1781*** Evropskega parlamenta in Sveta[54] ter Uredbe [Euro 7] Evropskega parlamenta in Sveta[55]. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila.

---

[54] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke in razveljavitvi Direktive 2009/125/ES.

[55] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009.

[54] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke in razveljavitvi Direktive 2009/125/ES.

[55] Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 31 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(31a) Komisija bi morala pri določanju zasnove in zahtev za potni list zagotoviti, da viri informacij temeljijo na obstoječih platformah v avtomobilskem sektorju, med drugim na sistemu IDIS za razstavljanje, sistemu IMDS za deklaracije o materialih ali platformah posameznih skupin proizvajalcev za spremljanje razpoložljivosti nadomestnih delov.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 33

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(33) Za zagotovitev varne in okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil bi moral vsak obrat ali podjetje, ki namerava izvajati postopke obdelave odpadkov za ta vozila, pridobiti dovoljenje pristojnega organa. Dovoljenje bi moralo biti izdano le, če ima obrat ali podjetje tehnične, finančne in organizacijske zmogljivosti, potrebne za izvajanje postopkov obdelave izrabljenih vozil na način, ki je v skladu z veljavno zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo, vključno s posebnimi zahtevami za obdelavo, določenimi v tej uredbi. Poleg tega bi morali biti pooblaščeni obrati za obdelavo pristojni za izdajanje potrdil o uničenju v skladu s to uredbo.	(33) ***Ta uredba temelji na pravilih ravnanja z odpadki in splošnih načelih iz Direktive 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta, ki bi jih bilo treba prilagoditi, da bi se v njih upoštevala posebna narava izrabljenih vozil.*** Za zagotovitev varne in okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil bi moral vsak obrat ali podjetje, ki namerava izvajati postopke obdelave odpadkov***, vključno z zbiranjem,*** za ta vozila, pridobiti dovoljenje pristojnega organa. Dovoljenje bi moralo biti izdano le, če ima obrat ali podjetje tehnične, finančne in organizacijske zmogljivosti, potrebne za izvajanje postopkov obdelave izrabljenih vozil na način, ki je v skladu z veljavno zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo, vključno s posebnimi zahtevami za obdelavo, določenimi v tej uredbi. Poleg

tega bi morali biti pooblaščeni obrati za obdelavo pristojni za izdajanje potrdil o uničenju v skladu s to uredbo.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 33 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(33a) Državam članicam bi bilo treba dovoliti, da v okviru svoje nacionalne zakonodaje sprejmejo ukrepe, na podlagi katerih morajo proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev skleniti pogodbe s pooblaščenimi obrati za obdelavo za namene izpolnjevanja svojih obveznosti glede odgovornosti proizvajalcev. Da bi se dosegli cilji te uredbe, vključno s spodbujanjem krožnega gospodarstva, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev podrobnih pravil, s katerimi bo zagotovljeno, da lahko take pogodbe delujejo pod poštenimi, preglednimi in nediskriminatornimi pogoji v zvezi z različnimi kategorijami proizvajalcev in organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.

Or. en

Predlog spremembe 327
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 34

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(34) Direktiva 2000/53/ES določa osnovno obveznost proizvajalcev vozil, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil. Na podlagi te obveznosti ter v skladu z načelom „onesnaževalec plača“ in splošnimi minimalnimi zahtevami za sisteme razširjene odgovornosti proizvajalca iz Direktive 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta[56] je primerno na ravni Unije določiti zahteve glede odgovornosti proizvajalcev vozil v zvezi z ravnanjem z ***izrabljenimi*** vozili***. Za proizvajalce bi se morala uporabljati razširjena odgovornost proizvajalca za vozila, ki so jih dali na trg, ko ta dosežejo fazo konca življenjske dobe***. Razširjena odgovornost proizvajalca bi morala zajemati obveznosti zagotavljanja, da se vozila, katerih dostopnost omogočijo proizvajalci na trgu v državi članici, zbirajo in obdelujejo v skladu s to uredbo ter da izvajalci ravnanja z odpadki, ki obdelujejo taka vozila, izpolnjujejo cilje recikliranja, določene v tej uredbi.	(34) Direktiva 2000/53/ES določa osnovno obveznost proizvajalcev vozil, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil. Na podlagi te obveznosti ter v skladu z načelom „onesnaževalec plača“ in splošnimi minimalnimi zahtevami za sisteme razširjene odgovornosti proizvajalca iz Direktive 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta[56] je primerno na ravni Unije določiti zahteve glede odgovornosti proizvajalcev vozil v zvezi z ravnanjem z vozili ***v njihovi celotni življenjski dobi***. Razširjena odgovornost proizvajalca bi morala zajemati obveznosti zagotavljanja, da se vozila, katerih dostopnost omogočijo proizvajalci na trgu v državi članici, zbirajo in obdelujejo v skladu s to uredbo ter da izvajalci ravnanja z odpadki, ki obdelujejo taka vozila, izpolnjujejo cilje recikliranja, določene v tej uredbi.
[56] Direktiva 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv (UL L 312, 22.11.2008, str. 3).	[56] Direktiva 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv (UL L 312, 22.11.2008, str. 3).

Or. en

Predlog spremembe 328
Beatrice Timgren

Predlog uredbe
Uvodna izjava 35

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(35) Da bi se olajšalo spremljanje skladnosti proizvajalcev z njihovimi	(35) Da bi se olajšalo spremljanje skladnosti proizvajalcev z njihovimi

obveznostmi razširjene odgovornosti proizvajalca, bi morale države članice vzpostaviti register proizvajalcev. Za olajšanje registracije bi se morale zahteve za registracijo uskladiti po vsej Uniji, zlasti kadar proizvajalci omogočijo dostopnost vozil v različnih državah članicah. ***Register bi se moral uporabljati tudi za namene poročanja pristojnim organom o izpolnjevanju obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca. Značilnosti in postopkovni vidiki***, ***povezani s tem registrom***, ***bi morali biti skladni tudi z registrom proizvajalcev, vzpostavljenim z Uredbo (EU) 2023/1542, da*** se ***proizvajalcem vozil*** in ***proizvajalcem baterij omogoči uporaba istega registra***.	obveznostmi razširjene odgovornosti proizvajalca, bi morale države članice vzpostaviti register proizvajalcev. Za olajšanje registracije bi se morale zahteve za registracijo uskladiti po vsej Uniji, zlasti kadar proizvajalci omogočijo dostopnost vozil v različnih državah članicah. ***Državam članicam z obstoječimi nacionalnimi registri proizvajalcev, ki izpolnjujejo ali presegajo zahteve iz te uredbe***, ***bi bilo treba dovoliti***, ***da jih še naprej uporabljajo, namesto da ustvarjajo nove odvečne registre. S tem*** se ***zagotovi regulativna učinkovitost*** in ***zmanjšajo nepotrebna upravna bremena za podjetja***.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 36

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(36) Če proizvajalec prvič omogoči dostopnost vozil na trgu na ozemlju države članice, v kateri nima registriranega sedeža, bi moral imenovati zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca.	(36) Če proizvajalec prvič omogoči dostopnost vozil na trgu na ozemlju države članice, v kateri nima registriranega sedeža, bi moral imenovati ***pooblaščenega*** zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 37

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(37) Proizvajalci bi morali imeti možnost izbire, ali bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izvajali posamično ali kolektivno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ustreznega upoštevanja interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečitev, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju zaradi odločitev, sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, bi bilo treba zagotoviti pravično zastopanost proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki v upravnih organih takih organizacij.	(37) Proizvajalci bi morali imeti možnost izbire, ali bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izvajali posamično ali kolektivno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu. ***Države članice bi morale imeti možnost sprejeti ukrepe, s katerimi imenovanje organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev določijo za obvezno.*** Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ustreznega upoštevanja interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečitev, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju zaradi odločitev, sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, bi bilo treba zagotoviti pravično zastopanost proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki v upravnih organih takih organizacij. ***Za izvajalce ravnanja z odpadki bi morali veljati nediskriminatorni izbirni postopki, organizacije za izpolnjevaje obveznosti proizvajalcev pa bi morale v ta namen tudi javno objaviti informacije v zvezi z izbirnim postopkom za izvajalce ravnanja z odpadki.***

Or. en

Predlog spremembe 331
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 37

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(37) ***Proizvajalci bi morali imeti možnost izbire, ali bodo svoje obveznosti***	(37) Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale

razširjene odgovornosti proizvajalca izvajali posamično ali kolektivno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ustreznega upoštevanja interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečitev, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju zaradi odločitev, sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, bi bilo treba zagotoviti pravično zastopanost proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki v upravnih organih takih organizacij.

zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ustreznega upoštevanja interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečitev, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju zaradi odločitev, sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, bi bilo treba zagotoviti pravično zastopanost proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki v upravnih organih takih organizacij.

Or. en

Predlog spremembe 332
Beatrice Timgren

Predlog uredbe
Uvodna izjava 37

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(37) Proizvajalci bi morali imeti možnost izbire, ali bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izvajali posamično ali kolektivno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ***ustreznega upoštevanja interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečitev, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju zaradi odločitev***, ***sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca,*** bi ***bilo treba zagotoviti pravično zastopanost proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z***	(37) Proizvajalci bi morali imeti možnost izbire, ali bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izvajali posamično ali kolektivno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ***pravne varnosti se izrabljena vozila ne bi smela razvrstiti na podlagi subjektivnih ali avtomatiziranih meril, temveč na podlagi pregledne, pravno zavezujoče odločitve***, ***ki bi temeljila na ustreznem postopku. Avtomatizirane upravne odločitve ali predpostavljene razvrstitve se ne*** bi ***smele uporabljati,***

odpadki v upravnih organih takih organizacij.	***lastniki vozil pa morajo imeti pravico, da izpodbijajo razvrstitve izrabljenih vozil, preden morajo odstraniti svoja vozila***.

Or. en

Predlog spremembe 333
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 37

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(37) Proizvajalci bi morali ***imeti možnost izbire, ali bodo*** svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca ***izvajali posamično ali*** kolektivno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ustreznega upoštevanja interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečitev, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju zaradi odločitev, sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, bi bilo treba zagotoviti ***pravično*** zastopanost proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki v upravnih organih takih organizacij.	(37) Proizvajalci bi morali svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca ***izvajati*** kolektivno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ustreznega upoštevanja interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečitev, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju zaradi odločitev, sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, bi bilo treba zagotoviti ***enakopravno*** zastopanost proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki v upravnih organih takih organizacij.

Or. en

Predlog spremembe 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Predlog uredbe
Uvodna izjava 38

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(38) ***Proizvajalci*** bi morali financirati del stroškov zbiranja ***in obdelave*** izrabljenih vozil, potrebnih za izpolnjevanje zahtev iz te uredbe***, zlasti obveznosti za zagotavljanje višje kakovosti sekundarnih surovin, pridobljenih iz vozil. Točno višino stroškov takih dejavnosti, ki bi jih morali kriti proizvajalci, bi bilo treba določiti ob upoštevanju prihodkov pooblaščenih obratov za obdelavo in drugih izvajalcev ravnanja z odpadki, ki so ustvarjeni s prodajo rabljenih nadomestnih delov ali sestavnih delov in sekundarnih surovin, pridobljenih iz izrabljenih vozil. V ta namen bi morali pristojni organi v sodelovanju s proizvajalci in izvajalci ravnanja z odpadki spremljati povprečne stroške postopkov zbiranja, recikliranja in obdelave ter višino finančnih prispevkov, ki jih plačajo proizvajalci, da bi zagotovili pravično porazdelitev stroškov med vsemi zainteresiranimi izvajalci.***	(38) ***Na podlagi razširjene odgovornosti proizvajalca*** bi morali ***proizvajalci*** financirati del stroškov zbiranja ***za obdelavo*** izrabljenih vozil, potrebnih za izpolnjevanje zahtev iz te uredbe.

Or. es

Predlog spremembe 335
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 39

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(39) Finančni prispevki proizvajalcev bi morali kriti tudi stroške za izobraževalne kampanje, katerih cilj je povečati zbiranje izrabljenih vozil, vzpostavitev sistema obveščanja za izdajanje in prenos potrdil o uničenju ter zbiranje in sporočanje podatkov pristojnim organom. Vsi ti ukrepi so nujni za zagotavljanje ustreznega ravnanja z izrabljenimi vozili, zlasti za sledenje vozilom, za katera so v skladu s to	(39) Finančni prispevki proizvajalcev bi morali kriti tudi stroške za izobraževalne kampanje, katerih cilj je ***zmanjšati vplive uporabe vozil na okolje in*** povečati zbiranje izrabljenih vozil, vzpostavitev sistema obveščanja za izdajanje in prenos potrdil o uničenju ter zbiranje in sporočanje podatkov pristojnim organom. Vsi ti ukrepi so nujni za ***zmanjšanje vpliva uporabe vozil na okolje in*** zagotavljanje

uredbo odgovorni proizvajalci.	ustreznega ravnanja z izrabljenimi vozili, zlasti za sledenje vozilom, za katera so v skladu s to uredbo odgovorni proizvajalci. ***Finančne prispevke bi bilo tudi treba prilagoditi tako, da bi proizvajalce spodbudili k proizvodnji vozil, ki so učinkovitejša z viri in materiali ter bolj krožna. Teža in velikost vozil bi se morala med drugimi merili uporabljati za preprečevanje vse večje teže in velikosti modelov vozil. Vendar bi morale države članice razmisliti o dodatnih spodbudah za reševanje tega vprašanja, Komisija pa bi morala razmisliti o uvedbi najvišjih mejnih vrednosti za ogljični odtis vozil v skladu z zahtevami glede ogljičnega odtisa iz člena 7 Uredbe (EU) 2024/1252.***
	Or. en

Predlog spremembe 336
Christine Singer

Predlog uredbe
Uvodna izjava 39

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(39) ***Finančni prispevki proizvajalcev*** bi ***morali*** kriti ***tudi stroške*** za izobraževalne kampanje, katerih cilj je povečati zbiranje izrabljenih vozil, vzpostavitev sistema obveščanja za izdajanje in prenos potrdil o uničenju ter zbiranje in sporočanje podatkov pristojnim organom. Vsi ti ukrepi so nujni za zagotavljanje ustreznega ravnanja z izrabljenimi vozili, zlasti za sledenje vozilom, za katera so v skladu s to uredbo odgovorni proizvajalci.	(39) ***Proizvajalci ne*** bi ***smeli sami*** kriti ***stroškov*** za izobraževalne kampanje, katerih cilj je povečati zbiranje izrabljenih vozil, vzpostavitev sistema obveščanja za izdajanje in prenos potrdil o uničenju ter zbiranje in sporočanje podatkov pristojnim organom. Vsi ti ukrepi so nujni za zagotavljanje ustreznega ravnanja z izrabljenimi vozili, zlasti za sledenje vozilom, za katera so v skladu s to uredbo odgovorni proizvajalci. ***Vendar jih proizvajalci ne morejo obvladovati sami. Zato je potrebna znatna podpora iz drugih virov.***
	Or. en

Obrazložitev

Od proizvajalcev zahtevati, da prevzamejo ne le celoten birokratski del, ampak tudi vse stroške, ni realno. Proizvajalce je treba pri tem podpreti.

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 39

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(39) Finančni prispevki proizvajalcev bi morali kriti tudi stroške za izobraževalne kampanje, katerih cilj je povečati zbiranje izrabljenih vozil, vzpostavitev sistema obveščanja za izdajanje in prenos potrdil o uničenju ter zbiranje in sporočanje podatkov pristojnim organom. Vsi ti ukrepi so nujni za zagotavljanje ustreznega ravnanja z izrabljenimi vozili, zlasti za sledenje vozilom, za katera so v skladu s to uredbo odgovorni proizvajalci.	(39) Finančni prispevki proizvajalcev bi morali kriti tudi stroške za izobraževalne kampanje, katerih cilj je ***obveščati javnost in*** povečati zbiranje izrabljenih vozil, vzpostavitev sistema obveščanja za izdajanje in prenos potrdil o uničenju ter zbiranje in sporočanje podatkov pristojnim organom. Vsi ti ukrepi so nujni za zagotavljanje ustreznega ravnanja z izrabljenimi vozili, zlasti za sledenje vozilom, za katera so v skladu s to uredbo odgovorni proizvajalci.

Or. en

Predlog spremembe 338
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 40

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(40) Proizvajalci, ki se odločijo, da bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izpolnili posamično, bi morali zagotoviti tudi jamstvo za kritje stroškov ravnanja z izrabljenimi vozili. Taka jamstva se lahko uporabijo zlasti, kadar zadevni proizvajalci postanejo plačilno nesposobni	***črtano***

ali trajno prenehajo poslovati.

Or. en

Predlog spremembe 339
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 41

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(41) Če proizvajalec izvaja svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca skupaj z organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, bi se morali finančni prispevki, ki jih plača proizvajalec, prilagoditi na podlagi usklajenih meril. Taka merila bi morala ustvarjati gospodarske spodbude za proizvajalce, da povečajo krožnost pri zasnovi in proizvodnji novih vozil, pri čemer bi bilo treba upoštevati količino primarnih in recikliranih materialov v vozilu, obseg, v katerem vozilo vsebuje dele, sestavne dele in materiale, ki jih je težko odstraniti, razstaviti, ponovno uporabiti ali reciklirati, ter količino nevarnih snovi v vozilu. Da bi se preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z dopolnitvijo te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril za prilagajanje finančnih prispevkov, plačanih organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.	(41) Če proizvajalec izvaja svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca skupaj z organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, bi se morali finančni prispevki, ki jih plača proizvajalec, prilagoditi na podlagi usklajenih meril. Taka merila bi morala ustvarjati gospodarske spodbude za proizvajalce, da povečajo krožnost pri zasnovi in proizvodnji novih vozil, pri čemer bi bilo treba upoštevati količino primarnih in recikliranih materialov v vozilu, obseg, v katerem vozilo vsebuje dele, sestavne dele in materiale, ki jih je težko odstraniti, razstaviti, ponovno uporabiti ali reciklirati, ter količino nevarnih snovi v vozilu. ***Izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev in organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev glede zbiranja in predelave ne bi smelo povzročiti izkrivljanj skupnega trga. Dogovori in sporazumi, sklenjeni za izpolnjevanje obveznosti, morajo omogočati komercialne dejavnosti. Odgovornost proizvajalca sama po sebi ne pomeni pravne pravice lastništva za proizvajalca izrabljenega vozila, temveč se lastništvo določi na enak način kot pri drugih premičninah.*** Da bi se preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z dopolnitvijo te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril za

prilagajanje finančnih prispevkov, plačanih organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.

Or. en

Predlog spremembe 340
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 41

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(41) ***Če*** proizvajalec ***izvaja svoje*** obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca ***skupaj z organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev***, bi se morali ***finančni prispevki, ki jih plača proizvajalec,*** prilagoditi na podlagi usklajenih meril. Taka merila bi morala ustvarjati gospodarske spodbude za proizvajalce, da povečajo krožnost pri zasnovi in proizvodnji novih vozil, pri čemer bi bilo treba upoštevati količino primarnih in recikliranih materialov v vozilu, obseg, v katerem vozilo vsebuje dele, sestavne dele in materiale, ki jih je težko odstraniti, razstaviti, ponovno uporabiti ali reciklirati, ter količino nevarnih snovi v vozilu. Da bi se preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z dopolnitvijo te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril za prilagajanje finančnih prispevkov, plačanih organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.	(41) ***Finančni prispevki, ki jih*** proizvajalec ***plača za*** obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, bi se morali prilagoditi na podlagi usklajenih meril. Taka merila bi morala ustvarjati gospodarske spodbude za proizvajalce, da povečajo krožnost pri zasnovi in proizvodnji novih vozil, pri čemer bi bilo treba upoštevati količino primarnih in recikliranih materialov v vozilu, obseg, v katerem vozilo vsebuje dele, sestavne dele in materiale, ki jih je težko odstraniti, razstaviti, ponovno uporabiti ali reciklirati, ter količino nevarnih snovi v vozilu. Da bi se preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z dopolnitvijo te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril za prilagajanje finančnih prispevkov, plačanih organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.

Or. en

Predlog spremembe 341
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 41

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(41) ***Če proizvajalec izvaja svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca skupaj z organizacijo*** za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, bi se morali ***finančni prispevki, ki jih plača proizvajalec,*** prilagoditi na podlagi usklajenih meril. Taka merila bi morala ustvarjati gospodarske spodbude za proizvajalce, da povečajo krožnost pri zasnovi in proizvodnji novih vozil, pri čemer bi bilo treba upoštevati količino primarnih in recikliranih materialov v vozilu, obseg, v katerem vozilo vsebuje dele, sestavne dele in materiale, ki jih je težko odstraniti, razstaviti, ponovno uporabiti ali reciklirati, ter količino nevarnih snovi v vozilu. Da bi se preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z dopolnitvijo te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril za prilagajanje finančnih prispevkov, plačanih organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.	(41) ***Finančni prispevki, ki jih proizvajalec plača organizacijam*** za izpolnjevanje obveznosti ***razširjene odgovornosti*** proizvajalcev, bi se morali prilagoditi na podlagi usklajenih meril. Taka merila bi morala ustvarjati gospodarske spodbude za proizvajalce, da ***zmanjšajo porabo materialov pri proizvodnji novih vozil,*** povečajo krožnost pri zasnovi in proizvodnji novih vozil, pri čemer bi bilo treba upoštevati količino primarnih in recikliranih materialov v vozilu, obseg, v katerem vozilo vsebuje dele, sestavne dele in materiale, ki jih je težko odstraniti, ***popraviti,*** razstaviti, ponovno uporabiti ali reciklirati, ter količino nevarnih snovi v vozilu ***in trajnost delov in sestavnih delov***. Da bi se preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z dopolnitvijo te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril za prilagajanje finančnih prispevkov, plačanih organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.

Or. en

Predlog spremembe 342
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 42

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(42) Ker vozila pogosto postanejo izrabljena vozila v državi članici, ki ni država članica, v kateri so bila prvič	(42) Ker vozila pogosto postanejo izrabljena vozila v državi članici, ki ni država članica, v kateri so bila prvič

registrirana, je treba uvesti pravila o čezmejni razširjeni odgovornosti proizvajalca. Ta pravila bi morala zagotoviti, da odgovornost proizvajalca ustrezno krije stroške zbiranja in obdelave, ki jih imajo izvajalci ravnanja z odpadki v državi članici, kjer vozilo postane izrabljeno vozilo. V ta namen bi moral proizvajalec imenovati zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca v vsaki državi članici in vzpostaviti mehanizme za čezmejno sodelovanje z ustreznimi izvajalci ravnanja z odpadki. Uvedba takega mehanizma prispeva k ustvarjanju enakih konkurenčnih pogojev med pooblaščenimi obrati za obdelavo po vsej Uniji in olajšuje razvoj pristopov na ravni Unije v primeru odgovornosti posameznega proizvajalca.

registrirana, je treba uvesti pravila o čezmejni razširjeni odgovornosti proizvajalca. Ta pravila bi morala zagotoviti, da odgovornost proizvajalca ustrezno krije stroške zbiranja in obdelave, ki jih imajo izvajalci ravnanja z odpadki v državi članici, kjer vozilo postane izrabljeno vozilo. V ta namen bi moral proizvajalec imenovati zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca v vsaki državi članici in vzpostaviti mehanizme za čezmejno sodelovanje z ustreznimi izvajalci ravnanja z odpadki. Uvedba takega mehanizma prispeva k ustvarjanju enakih konkurenčnih pogojev med pooblaščenimi obrati za obdelavo po vsej Uniji in olajšuje razvoj pristopov na ravni Unije v primeru odgovornosti posameznega proizvajalca. ***Ker se izrabljena vozila pogosto izvažajo v tretje države, bi morala odgovornost proizvajalca ustrezno kriti tudi stroške zbiranja in obdelave, ki jih imajo izvajalci ravnanja z odpadki v tretjih državah.***

Or. en

Predlog spremembe 343
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 43

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(43) Da bi se zagotovilo izpolnjevanje teh obveznosti ***in preprečilo izkrivljanje enotnega trga***, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo nadaljnjih podrobnih pravil o obveznostih proizvajalcev, držav članic in izvajalcev ravnanja z odpadki ter značilnostih čezmejnih mehanizmov.	(43) Da bi se zagotovilo izpolnjevanje teh obveznosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo nadaljnjih podrobnih pravil o obveznostih proizvajalcev, držav članic in izvajalcev ravnanja z odpadki ter značilnostih čezmejnih mehanizmov***, da se prepreči izkrivljanje enotnega trga, in v zvezi z določitvijo podrobnih pravil za plačilo stroškov izvajalcev ravnanja z odpadki v***

tretjih državah s strani organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 44

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(44) Zbiranje vseh izrabljenih vozil je ključni pogoj za njihovo ustrezno obdelavo. Zato bi morala ta uredba naložiti nekatere obveznosti, povezane z zbiranjem, predvsem proizvajalcem in nato državam članicam. Proizvajalci bi morali vzpostaviti sisteme zbiranja ali pri njih sodelovati, države članice pa bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so sistemi vzpostavljeni in da omogočajo doseganje ciljev te uredbe. Sistemi zbiranja bi morali lastnikom vozil in drugim imetnikom vozil omogočati dostavo vozila pooblaščenemu objektu brez nepotrebnega napora ali stroškov. To v praksi pomeni, da bi morali taki sistemi ustrezno pokrivati celotno ozemlje vsake države članice. Omogočati bi morali tudi zbiranje vseh blagovnih znamk izrabljenih vozil in odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilu vozil.	(44) Zbiranje vseh izrabljenih vozil je ključni pogoj za njihovo ustrezno obdelavo. Zato bi morala ta uredba naložiti nekatere obveznosti, povezane z zbiranjem, predvsem proizvajalcem in nato državam članicam. Proizvajalci ***ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev*** bi morali ***zagotoviti, da zberejo vsa izrabljena vozila, ki so jih dali na voljo na trgu na ozemlju države članice. V ta namen bi morali proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev*** vzpostaviti sisteme zbiranja ali pri njih sodelovati, države članice pa bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so sistemi vzpostavljeni in da omogočajo doseganje ciljev te uredbe. Sistemi zbiranja bi morali lastnikom vozil in drugim imetnikom vozil omogočati dostavo vozila pooblaščenemu objektu brez nepotrebnega napora ali stroškov. To v praksi pomeni, da bi morali taki sistemi ustrezno pokrivati celotno ozemlje vsake države članice ***ter zagotavljati ustrezno razpoložljivost pooblaščenih obratov za obdelavo in zbirnih mest***. Omogočati bi morali tudi zbiranje vseh blagovnih znamk izrabljenih vozil in odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilu vozil.

Or. en

Predlog spremembe 345
Christine Singer

Predlog uredbe
Uvodna izjava 44

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(44) Zbiranje vseh izrabljenih vozil je ključni pogoj za njihovo ustrezno obdelavo. Zato bi morala ta uredba naložiti nekatere obveznosti, povezane z zbiranjem, predvsem proizvajalcem in nato državam članicam. Proizvajalci ***bi morali vzpostaviti sisteme*** zbiranja ***ali pri njih sodelovati***, države članice pa bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so sistemi vzpostavljeni in da omogočajo doseganje ciljev te uredbe. Sistemi zbiranja bi morali lastnikom vozil in drugim imetnikom vozil omogočati dostavo vozila pooblaščenemu objektu brez nepotrebnega napora ali stroškov. To v praksi pomeni, da bi morali taki sistemi ustrezno pokrivati celotno ozemlje vsake države članice. Omogočati bi morali tudi zbiranje vseh blagovnih znamk izrabljenih vozil in odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilu vozil.	(44) Zbiranje vseh izrabljenih vozil je ključni pogoj za njihovo ustrezno obdelavo. Zato bi morala ta uredba naložiti nekatere obveznosti, povezane z zbiranjem, predvsem proizvajalcem in nato državam članicam. Proizvajalci ***sodelujejo pri vzpostavitvi sistemov*** zbiranja, države članice pa bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so sistemi vzpostavljeni in da omogočajo doseganje ciljev te uredbe. Sistemi zbiranja bi morali lastnikom vozil in drugim imetnikom vozil omogočati dostavo vozila pooblaščenemu objektu brez nepotrebnega napora ali stroškov. To v praksi pomeni, da bi morali taki sistemi ustrezno pokrivati celotno ozemlje vsake države članice. Omogočati bi morali tudi zbiranje vseh blagovnih znamk izrabljenih vozil in odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilu vozil.

Or. en

Obrazložitev

Zahteve za proizvajalce so prevelike. Ti namreč ne morejo sami vzpostaviti sistemov zbiranja, temveč pri tem potrebujejo podporo.

Predlog spremembe 346
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 45

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(45) Izrabljena vozila bi se morala obdelovati le v pooblaščenih obratih za	(45) Izrabljena vozila bi se morala obdelovati le v pooblaščenih obratih za

obdelavo, zato imajo taki obrati ključno vlogo pri zbiranju izrabljenih vozil. Ta uredba omogoča vzpostavitev zbirnih mest za olajšanje zbiranja in zagotovitev ustrezne razpoložljivosti obratov za zbiranje izrabljenih vozil. Vloga navedenih mest bi bila omejena na zbiranje izrabljenih vozil, njihovo skladiščenje v ustreznih pogojih in njihov prevoz v pooblaščeni obrat za obdelavo. Za obratovanje takega mesta je potrebno posebno dovoljenje. Od zbirnih mest bi bilo treba zahtevati, da vsa zbrana izrabljena vozila dostavijo pooblaščenim obratom za obdelavo.	obdelavo, ***pri čemer so pooblaščeni izvajalci razstavljanja prva vstopna točka za vsa izrabljena vozila, preden se dostavijo v drobljenje. Pooblaščeni izvajalci razstavljanja in izvajalci drobljenja so ločeni izvajalci zaradi zagotovitve, da so izrabljena vozila ustrezno in učinkovito razstavljena ter da so bili pred drobljenjem odstranjeni vsi potrebni deli in sestavni deli, s čimer se prepreči, da bi izvajalec drobljenja zdrobil kakršne koli materiale ali sestavne dele, ki jih je mogoče ponovno uporabiti, reciklirati ali ponovno izdelati.*** Zato imajo taki obrati ključno vlogo pri zbiranju izrabljenih vozil. Ta uredba omogoča vzpostavitev zbirnih mest za olajšanje zbiranja in zagotovitev ustrezne razpoložljivosti obratov za zbiranje izrabljenih vozil. Vloga navedenih mest bi bila omejena na zbiranje izrabljenih vozil, njihovo skladiščenje v ustreznih pogojih in njihov prevoz v pooblaščeni obrat za obdelavo. Za obratovanje takega mesta je potrebno posebno dovoljenje. Od zbirnih mest bi bilo treba zahtevati, da vsa zbrana izrabljena vozila dostavijo pooblaščenim obratom za obdelavo***, pri čemer so pooblaščeni izvajalci razstavljanja prva vstopna točka za vsa izrabljena vozila***.
	Or. en

Obrazložitev

Če je izvajalec drobljenja odgovoren, da pred drobljenjem razstavi in odstrani materiale in sestavne dele, ki jih je mogoče ponovno uporabiti, reciklirati ali ponovno izdelati, obstaja tveganje nepravilnega ravnanja in malomarnosti. Zato so pooblaščeni obrati za obdelavo razdeljeni na izvajalce razstavljanja in izvajalce drobljenja kot ločene izvajalce, pri čemer so izvajalci razstavljanja prva vstopna točka za vsa izrabljena vozila. To se vključi v celotno besedilo.

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 45

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(45) Izrabljena vozila bi se morala obdelovati le v pooblaščenih obratih za obdelavo, zato imajo taki obrati ključno vlogo pri zbiranju izrabljenih vozil. Ta uredba omogoča vzpostavitev zbirnih mest za olajšanje zbiranja in zagotovitev ustrezne razpoložljivosti obratov za zbiranje izrabljenih vozil. Vloga navedenih mest bi bila omejena na zbiranje izrabljenih vozil, njihovo skladiščenje v ustreznih pogojih in njihov prevoz v pooblaščeni obrat za obdelavo. Za obratovanje takega mesta je potrebno posebno dovoljenje. Od zbirnih mest bi bilo treba zahtevati, da vsa zbrana izrabljena vozila dostavijo pooblaščenim obratom za obdelavo.	(45) Izrabljena vozila bi se morala obdelovati le v pooblaščenih obratih za obdelavo, zato imajo taki obrati ključno vlogo pri zbiranju izrabljenih vozil. Ta uredba omogoča vzpostavitev zbirnih mest za olajšanje zbiranja in zagotovitev ustrezne razpoložljivosti obratov za zbiranje izrabljenih vozil. Vloga navedenih mest bi bila omejena na zbiranje izrabljenih vozil, njihovo skladiščenje v ustreznih pogojih in njihov prevoz v pooblaščeni obrat za obdelavo. Za obratovanje takega mesta je potrebno posebno dovoljenje. Od zbirnih mest bi bilo treba zahtevati, da vsa zbrana izrabljena vozila dostavijo pooblaščenim obratom za obdelavo. ***Pooblaščeni obrat za obdelavo bi se moral šteti za zbirno mesto in zanj ne bi smela veljati obveznost pridobitve dovoljenja.***

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 46

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(46) Za učinkovito zbiranje vseh izrabljenih vozil je treba javnost obvestiti o obstoju sistemov zbiranja. Lastniki vozil bi morali vedeti, da lahko načeloma brezplačno dostavijo izrabljeno vozilo z baterijo za električna vozila ali brez nje do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo. Poleg tega bi morale izobraževalne kampanje proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti	(46) Za učinkovito zbiranje vseh izrabljenih vozil je treba javnost obvestiti o obstoju sistemov zbiranja ***in pooblaščenih obratov za obdelavo. Proizvajalci bi morali na svojih spletnih mestih objaviti posodobljen seznam zbirnih mest in pooblaščenih obratov za obdelavo***. Lastniki vozil bi morali vedeti, da lahko načeloma brezplačno dostavijo izrabljeno vozilo z baterijo za električna vozila ali

proizvajalcev predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje ***ljudi***.	brez nje do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo. ***Če bi v električnem vozilu manjka baterija, bi morala biti dostava izrabljenega vozila še vedno brezplačna, če bi zadnji lastnik predložil dokumentacijo, ki bi dokazovala, da je z baterijo ravnal strokovni izvajalec v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542.*** Poleg tega bi morale izobraževalne kampanje proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje.
	Or. en

Predlog spremembe 349
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 46

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(46) Za učinkovito zbiranje vseh izrabljenih vozil je treba javnost obvestiti o obstoju sistemov zbiranja. Lastniki vozil bi morali vedeti, da lahko načeloma brezplačno dostavijo izrabljeno vozilo z baterijo za električna vozila ali brez nje do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo. Poleg tega bi morale izobraževalne kampanje proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje ljudi.	(46) Za učinkovito zbiranje vseh izrabljenih vozil je treba javnost obvestiti o obstoju sistemov zbiranja. Lastniki vozil bi morali vedeti, da lahko načeloma brezplačno dostavijo izrabljeno vozilo z baterijo za električna vozila ali brez nje do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo***, pri čemer so pooblaščeni izvajalci razstavljanja prva vstopna točka***. Poleg tega bi morale izobraževalne kampanje proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje ljudi.
	Or. en

Predlog spremembe 350
Christine Singer

Predlog uredbe
Uvodna izjava 46

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(46) Za učinkovito zbiranje vseh izrabljenih vozil je treba javnost obvestiti o obstoju sistemov zbiranja. Lastniki vozil bi morali vedeti, da lahko načeloma brezplačno dostavijo izrabljeno vozilo z baterijo za električna vozila ali brez nje do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo. Poleg tega bi morale izobraževalne kampanje proizvajalcev ***ali*** organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje ljudi.	(46) Za učinkovito zbiranje vseh izrabljenih vozil je treba javnost obvestiti o obstoju sistemov zbiranja. Lastniki vozil bi morali vedeti, da lahko načeloma brezplačno dostavijo izrabljeno vozilo z baterijo za električna vozila ali brez nje do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo. Poleg tega bi morale izobraževalne kampanje proizvajalcev**,** organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev***, pa tudi institucij EU in nacionalnih institucij*** predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje ljudi.

Or. en

Obrazložitev

Izobraževalne kampanje ne bi smele biti omejene na proizvajalce in organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev. Tudi institucije EU in nacionalne institucije bi morale predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje ljudi.

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 47

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(47) Pooblaščeni obrat za obdelavo bi moral ***izdati potrdilo*** o uničenju, ki dokazuje, da je bilo izrabljeno vozilo obdelano. To je potrebno za zagotovitev ustreznega nadzora nad ravnanjem z izrabljenimi vozili. Minimalne zahteve za to potrdilo so trenutno določene v Odločbi Komisije 2002/151/ES[57], katere vsebino bi	(47) Pooblaščeni obrat za obdelavo bi moral ***biti odgovoren za izdajo potrdila*** o uničenju, ki dokazuje, da je bilo izrabljeno vozilo obdelano. To je potrebno za zagotovitev ustreznega nadzora nad ravnanjem z izrabljenimi vozili. Minimalne zahteve za to potrdilo so trenutno določene v Odločbi Komisije 2002/151/ES[57], katere

bilo treba s potrebnimi prilagoditvami vključiti v to uredbo. To potrdilo bi bilo treba izdati v elektronski obliki in predložiti zadnjemu lastniku izrabljenega vozila, nato pa bi ga pooblaščeni obrati za obdelavo in zadnji lastnik poslali ustreznim organom države članice, saj njegova predložitev omogoča razveljavitev registracije vozila. Elektronski sistem obveščanja bi moral omogočati pošiljanje dokumenta, ki potrjuje zbiranje izrabljenega vozila, in potrdila o uničenju.

[57] Odločba Komisije 2002/151/ES z dne 19. februarja 2002 o minimalnih zahtevah za potrdilo o uničenju, izdano v skladu s členom 5(3) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/53/ES o izrabljenih vozilih (UL L 50, 21.2.2002, str. 94).

vsebino bi bilo treba s potrebnimi prilagoditvami vključiti v to uredbo. To potrdilo bi bilo treba izdati v elektronski obliki in predložiti zadnjemu lastniku izrabljenega vozila, nato pa bi ga pooblaščeni obrati za obdelavo in zadnji lastnik poslali ustreznim organom države članice, saj njegova predložitev omogoča razveljavitev registracije vozila. Elektronski sistem obveščanja bi moral omogočati pošiljanje dokumenta, ki potrjuje zbiranje izrabljenega vozila, in potrdila o uničenju.

[57] Odločba Komisije 2002/151/ES z dne 19. februarja 2002 o minimalnih zahtevah za potrdilo o uničenju, izdano v skladu s členom 5(3) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/53/ES o izrabljenih vozilih (UL L 50, 21.2.2002, str. 94).

Or. en

Predlog spremembe 352
Susana Solís Pérez

Predlog uredbe
Uvodna izjava 47

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(47) Pooblaščeni obrat za obdelavo bi moral izdati potrdilo o uničenju, ki dokazuje, da je bilo izrabljeno vozilo ***obdelano***. To je potrebno za zagotovitev ustreznega nadzora nad ravnanjem z izrabljenimi vozili. Minimalne zahteve za to potrdilo so trenutno določene v Odločbi Komisije 2002/151/ES[57], katere vsebino bi bilo treba s potrebnimi prilagoditvami vključiti v to uredbo. To potrdilo bi bilo treba izdati v elektronski obliki in predložiti zadnjemu lastniku izrabljenega vozila, nato pa bi ga pooblaščeni obrati za obdelavo ***in*** zadnji lastnik poslali ustreznim	(47) Pooblaščeni obrat za obdelavo bi moral izdati potrdilo o uničenju, ki dokazuje, da je bilo izrabljeno vozilo ***sprejeto***. To je potrebno za zagotovitev ustreznega nadzora nad ravnanjem z izrabljenimi vozili. Minimalne zahteve za to potrdilo so trenutno določene v Odločbi Komisije 2002/151/ES[57], katere vsebino bi bilo treba s potrebnimi prilagoditvami vključiti v to uredbo. To potrdilo bi bilo treba izdati v elektronski obliki in predložiti zadnjemu lastniku ***po dostavi*** izrabljenega vozila, nato pa bi ga pooblaščeni obrati za obdelavo ***ali*** zadnji

organom države članice, saj njegova predložitev omogoča razveljavitev registracije vozila. Elektronski sistem obveščanja bi moral omogočati pošiljanje dokumenta, ki potrjuje zbiranje izrabljenega vozila, in potrdila o uničenju.

lastnik poslali ustreznim organom države članice, saj njegova predložitev omogoča razveljavitev registracije vozila. Elektronski sistem obveščanja bi moral omogočati pošiljanje dokumenta, ki potrjuje zbiranje izrabljenega vozila, in potrdila o uničenju.

---

[57] Odločba Komisije 2002/151/ES z dne 19. februarja 2002 o minimalnih zahtevah za potrdilo o uničenju, izdano v skladu s členom 5(3) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/53/ES o izrabljenih vozilih (UL L 50, 21.2.2002, str. 94).

[57] Odločba Komisije 2002/151/ES z dne 19. februarja 2002 o minimalnih zahtevah za potrdilo o uničenju, izdano v skladu s členom 5(3) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/53/ES o izrabljenih vozilih (UL L 50, 21.2.2002, str. 94).

Or. en

Obrazložitev

Potrdilo o uničenju je ključni element za zagotovitev, da bo vozilo obdelano v skladu s predpisi, in se (v sedanji obliki) izda ob dostavi v pooblaščeni obrat za obdelavo. Z obveznostjo, da potrdilo o uničenju organom predložita tako pooblaščeni obrat za obdelavo kot tudi zadnji lastnik, se po nepotrebnem poveča upravno breme. To še zlasti velja, kadar se odjava vozila obdeluje elektronsko iz pooblaščenega obrata za obdelavo.

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 48

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(48) Kljub obveznosti iz Direktive 2000/53/ES, da je treba vsa izrabljena vozila za obdelavo prenesti v pooblaščeni obrat za obdelavo, obstaja zelo velik delež vozil, katerih lokacija ni znana in ki so bila morda nezakonito obdelana ali izvožena kot izrabljena vozila ali katerih status ni ustrezno prijavljen organom držav članic za registracijo. Taka vozila se imenujejo „izginula vozila“. Države članice ***bi*** morale okrepiti sodelovanje, da	(48) Kljub obveznosti iz Direktive 2000/53/ES, da je treba vsa izrabljena vozila za obdelavo prenesti v pooblaščeni obrat za obdelavo, obstaja zelo velik delež vozil, katerih lokacija ni znana in ki so bila morda nezakonito obdelana ali izvožena kot izrabljena vozila ali katerih status ni ustrezno prijavljen organom držav članic za registracijo. Taka vozila se imenujejo „izginula vozila“. ***Cilj te uredbe bi morala biti vzpostavitev jasnega okvira***

bi zmanjšale število izginulih vozil. Priznavanje potrdil o uničenju, izdanih v drugi državi članici, in obveznost obveščanja organov držav članic, v katerih je vozilo registrirano, da je bilo izdano potrdilo o uničenju, bi morala omogočiti boljše sledenje lokaciji izrabljenih vozil.

za celotno Unijo, namenjenega reševanju vprašanja izginulih vozil. Vendar bi tudi države članice morale okrepiti ***nacionalne ukrepe in*** sodelovanje, da bi zmanjšale število izginulih vozil. Priznavanje potrdil o uničenju, izdanih v drugi državi članici, in obveznost obveščanja organov držav članic, v katerih je vozilo registrirano, da je bilo izdano potrdilo o uničenju, bi morala omogočiti boljše sledenje lokaciji izrabljenih vozil.

Or. en

Predlog spremembe 354
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 48 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(48a) Da se zagotovi visoka raven zbiranja izrabljenih vozil in doseže visoka raven recikliranja, vključno z recikliranjem odpadkov, ne da bi to negativno vplivalo na delovanje enotnega trga, lahko države članice uporabijo različne ekonomske in organizacijske spodbude, vključno z ukrepi po vzoru sistemov kavcije, s katerimi se zadnjega lastnika vozila spodbudi, da vozilo pošlje v razstavljanje kot celotno vozilo. V skladu s poročili držav članic o izvajanju uredbe bi morala Komisija redno ocenjevati učinek pravnih in ekonomskih mehanizmov na dostavo celotnih vozil v odstranjevanje kot dejavnik, ki dokazuje izvajanje politik krožnega gospodarstva.

Or. en

Predlog spremembe 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Predlog uredbe
Uvodna izjava 49

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(49) Za zagotovitev učinkovitega zbiranja izrabljenih vozil bi bilo treba lastnikom vozil naložiti izrecne obveznosti. Ko vozilo doseže fazo konca življenjske dobe, bi ga morali dostaviti zbirnim mestom ali pooblaščenim obratom za obdelavo in organom za registracijo predložiti potrdilo o uničenju, da se razveljavi registracija vozila.	(49) Za zagotovitev učinkovitega zbiranja izrabljenih vozil bi bilo treba lastnikom vozil naložiti izrecne obveznosti. Ko vozilo doseže fazo konca življenjske dobe, bi ga morali dostaviti zbirnim mestom ali pooblaščenim obratom za obdelavo in organom za registracijo predložiti potrdilo o uničenju, da se razveljavi registracija vozila. ***Vendar ima vsak lastnik pravico, da svobodno odloča o svoji lastnini. Zato se lastnik izrabljenega vozila sam odloči, ali bo izrabljeno vozilo dostavil na zbirno mesto ali v pooblaščeni obrat za obdelavo ali pa bo izrabljeno vozilo popravil ali shranil. Če bo izrabljeno vozilo shranil, mora pristojnemu organu dokazati, da vozilo ne pomeni nevarnosti za okolje.***

Or. en

Predlog spremembe 356
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 49

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(49) Za zagotovitev učinkovitega zbiranja izrabljenih vozil bi bilo treba lastnikom vozil naložiti izrecne obveznosti. Ko vozilo doseže fazo konca življenjske dobe, bi ga morali dostaviti zbirnim mestom ali pooblaščenim obratom za obdelavo in organom za registracijo predložiti potrdilo o uničenju, da se razveljavi registracija vozila.	(49) Za zagotovitev učinkovitega zbiranja izrabljenih vozil bi bilo treba lastnikom vozil naložiti izrecne obveznosti. Ko vozilo doseže fazo konca življenjske dobe, bi ga morali dostaviti zbirnim mestom ali pooblaščenim obratom za obdelavo***, pri čemer so pooblaščeni razstavljavci prva vstopna točka za vsa izrabljena vozila,*** in organom za registracijo predložiti potrdilo o uničenju, da se razveljavi registracija vozila.

Or. en

Predlog spremembe 357
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 49

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(49) Za zagotovitev učinkovitega zbiranja izrabljenih vozil bi bilo treba lastnikom vozil naložiti izrecne obveznosti. Ko vozilo doseže fazo konca življenjske dobe, bi ga morali dostaviti zbirnim mestom ali pooblaščenim obratom za obdelavo in organom za registracijo predložiti potrdilo o uničenju, da se razveljavi registracija vozila.	(49) Za zagotovitev učinkovitega zbiranja izrabljenih vozil bi bilo treba lastnikom vozil naložiti izrecne obveznosti. Ko vozilo doseže fazo konca življenjske dobe, bi ga morali dostaviti zbirnim mestom ali pooblaščenim obratom za obdelavo in organom za registracijo predložiti potrdilo o uničenju, da se razveljavi registracija vozila ***in ustavi plačevanje davka na vozila***.

Or. en

Predlog spremembe 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Predlog uredbe
Uvodna izjava 49 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(49a) Da se zagotovita pravna varnost in zaščita nekdanjih lastnikov vozil pred neupravičeno odgovornostjo, je treba določiti jasne določbe, ki bodo omogočale odjavo vozil ob njihovi zakoniti prodaji, ne glede na prisotnost kupca. Trenutno lahko nekdanji lastniki ostanejo navedeni v registrih lastnikov vozil, čeprav so zakonito prenesli lastništvo, zaradi česar so izpostavljeni morebitnim pravnim in finančnim tveganjem, če se novi lastnik ukvarja z nezakonitimi dejavnostmi ali ne izpolnjuje regulativnih zahtev. Za rešitev tega vprašanja je treba nekdanjim lastnikom dodeliti pravico do odjave vozila ob predložitvi potrjene kupoprodajne

	pogodbe in dokazila o finančni transakciji. Ta ukrep zagotavlja, da je v registrih vozil natančno prikazano trenutno stanje lastništva, s čimer se prepreči neupravičeno pripisovanje odgovornosti posameznikom, ki vozila nimajo več v lasti ali pod nadzorom.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 51

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(51) Glede na ključno vlogo pooblaščenih obratov za obdelavo v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili na način, ki ne vpliva negativno na okolje ali zdravje ljudi in prispeva k doseganju ciljev krožnega gospodarstva Unije, je treba določiti obveznosti, ki veljajo za take obrate ter zajemajo vse njihove dejavnosti, od sprejetja in skladiščenja izrabljenega vozila do njegove končne obdelave.	***črtano***

Or. fr

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 52

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(52) Pooblaščeni obrati za obdelavo bi morali za zagotovitev sledljivosti svojih dejavnosti dokumentirati izvedene postopke obdelave in elektronsko hraniti	***črtano***

evidenco najmanj tri leta ter jo na zahtevo predložiti ustreznim nacionalnim organom.

Or. fr

Predlog spremembe 361
Susana Solís Pérez

Predlog uredbe
Uvodna izjava 52

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(52) Pooblaščeni obrati za obdelavo bi morali za zagotovitev sledljivosti svojih dejavnosti dokumentirati izvedene postopke obdelave in elektronsko hraniti evidenco najmanj tri leta ter jo na zahtevo predložiti ustreznim nacionalnim organom.	(52) Pooblaščeni obrati za obdelavo bi morali za zagotovitev sledljivosti svojih dejavnosti***, vključno s kakovostjo odpadkov ali drugih ustreznih vhodnih materialov,*** dokumentirati izvedene postopke obdelave in elektronsko hraniti evidenco najmanj tri leta ter jo na zahtevo predložiti ustreznim nacionalnim organom.

Or. en

Predlog spremembe 362
Laurent Castillo

Predlog uredbe
Uvodna izjava 52

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(52) Pooblaščeni obrati za obdelavo bi morali za zagotovitev sledljivosti svojih dejavnosti dokumentirati izvedene postopke obdelave in elektronsko hraniti evidenco najmanj tri leta ter jo na zahtevo predložiti ustreznim nacionalnim organom.	(52) Pooblaščeni obrati za obdelavo bi morali za zagotovitev sledljivosti svojih dejavnosti***, vključno s kakovostjo odpadkov ali drugih ustreznih vhodnih materialov,*** dokumentirati izvedene postopke obdelave in elektronsko hraniti evidenco najmanj tri leta ter jo na zahtevo predložiti ustreznim nacionalnim organom.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 53

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(53) Očiščenje izrabljenega vozila je prvi korak k preprečevanju škode za okolje in zdravje ***ljudi*** ter tveganja za varnost pri delu. Zato je bistveno, da se potrebni postopki očiščenja izrabljenega vozila opravijo ***čim prej*** po dostavi v pooblaščeni obrat za obdelavo, nato pa se izrabljeno vozilo nadalje obdela. V tej fazi bi bilo treba odpadna olja zbirati in skladiščiti ločeno od drugih tekočin ter jih nadalje obdelati v skladu z Direktivo 2008/98/ES. Poleg tega bi bilo treba dele, sestavne dele in materiale, ki vsebujejo svinec, kadmij, živo srebro in šestvalentni krom, odstraniti iz izrabljenega vozila, da se preprečijo škodljivi učinki na ***ljudi*** ali okolje.	(53) Očiščenje izrabljenega vozila je prvi korak k preprečevanju škode za okolje in zdravje ter tveganja za varnost pri delu. Zato je bistveno, da se potrebni postopki očiščenja izrabljenega vozila opravijo ***v 15 dneh*** po dostavi v pooblaščeni obrat za obdelavo, nato pa se izrabljeno vozilo nadalje obdela. V tej fazi bi bilo treba odpadna olja zbirati in skladiščiti ločeno od drugih tekočin ter jih nadalje obdelati v skladu z Direktivo 2008/98/ES. Poleg tega bi bilo treba dele, sestavne dele in materiale, ki vsebujejo svinec, kadmij, živo srebro in šestvalentni krom, odstraniti iz izrabljenega vozila, da se preprečijo škodljivi učinki na ***zdravje*** ali okolje.

Or. en

Predlog spremembe 364
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 53 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(53a) 1234yf, najpogostejše hladilno sredstvo, ki se uporablja v mobilnih klimatskih sistemih za avtomobile, je per- in polifluoroalkilna snov (PFAS). To vzbuja veliko zaskrbljenost glede na vse več dokazov o tveganjih, ki jih PFAS pomenijo za okolje in zdravje ljudi. Poleg tega se 1234yf razgradi v trifluoroocetno kislino (TFA), ki je obstojna in mobilna snov. Vse več dokazov kaže, da bi lahko bila TFA strupena za ljudi, po vsem svetu

pa je v zaskrbljujoče naraščajočih količinah prisotna v vodnih telesih, pitni vodi in celo v človeški krvi. Čeprav so vir TFA tudi nekateri pesticidi, znanstveniki ocenjujejo, da bi lahko vsaj 50 % TFA, ki jo najdemo v naših vodah in krvi, izviralo iz hladilnih sredstev v mobilnih klimatskih sistemih. Visoke stopnje uhajanja, zlasti iz starih vozil, so stalna težava, ki predstavlja dodaten izziv pri servisiranju avtomobilov ter varnem recikliranju, predelavi in ponovni uporabi tega hladilnega sredstva PFAS. Vendar je mogoče mobilne klimatske sisteme zasnovati z uporabo naravnih hladilnih sredstev, pri teh tehnologijah pa so evropska podjetja vodilna. Zato bi morala Komisija razmisliti o odločnem ukrepanju za omejitev ali celo prepoved uporabe 1234yf v mobilnih klimatskih sistemih za vsa nova vozila, brez odstopanj ali vrzeli pri homologaciji, s čimer bi zagotovili popoln prehod na varnejše alternative. Komisija bi morala razmisliti tudi o prepovedi izvoza vozil, ki uporabljajo 1234yf ali katero koli drugo hladilno sredstvo PFAS, v tretje države, ki nimajo ustrezne zakonodaje za obravnavanje tveganj, povezanih z onesnaževanjem s PFAS.

Or. en

Predlog spremembe 365
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 54

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(54) Za zagotovitev pravilnega izvajanja Uredbe (EU) 2023/1542 je treba vse baterije, vgrajene v vozila, odstraniti ločeno iz izrabljenega vozila in skladiščiti na namenskem območju za nadaljnjo	*(Ne zadeva slovenske različice.)*

obdelavo.

Or. en

Predlog spremembe 366
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Predlog uredbe
Uvodna izjava 55

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(55) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. Zadevne dele in sestavne dele bi bilo treba odstraniti v postopku ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja. Da bi se spodbudil napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi moralo biti mogoče v nekaterih izjemnih primerih odstopati od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov. Dokazati bi bilo treba, da je zadevne dele in sestavne dele z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.	(55) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. Zadevne dele in sestavne dele bi bilo treba ***na nedestruktiven način*** odstraniti v postopku ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja. ***Kadar deli in sestavni deli ne morejo izpolnjevati nobenega od teh namenov, se lahko ti deli in sestavni deli odstranijo tudi na polavtomatiziran destruktiven način.*** Da bi se spodbudil napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi moralo biti mogoče ***samo*** v nekaterih izjemnih primerih***, kadar ni tehnične možnosti ponovne uporabe, popravila, ponovne izdelave ali obnove,*** odstopati od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov. Dokazati bi bilo treba, da je zadevne dele in sestavne dele z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi***. Za ta namen so potrebne informacije, ki jih je treba predložiti, in zahteve glede kakovosti izstopnih frakcij vključene v Prilogo VII, del G***. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega

napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.

Or. en

Predlog spremembe 367
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 55

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(55) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. Zadevne dele in sestavne dele bi bilo treba odstraniti v postopku ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja. Da bi se spodbudil napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi moralo biti mogoče v nekaterih izjemnih primerih odstopati od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov***.*** ***Dokazati bi bilo treba***, da ***je zadevne dele*** in ***sestavne dele*** z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.	(55) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. Zadevne dele in sestavne dele bi bilo treba odstraniti v postopku ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja. Da bi se spodbudil napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi moralo biti mogoče v nekaterih izjemnih primerih***, kadar delov in sestavnih delov ni mogoče ponovno uporabiti, popraviti, ponovno izdelati ali obnoviti,*** odstopati od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov***, če je dokazano***, da ***zadevnih delov*** in ***sestavnih delov ni mogoče ponovno uporabiti, popraviti, ponovno izdelati ali obnoviti ter da jih je*** z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi***. Za ta namen so merila za drobljenje z drugimi odpadki in mejne vrednosti za izboljšanje kakovosti izstopnih frakcij vključeni v Prilogo VII,***

del G. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.

Or. en

Predlog spremembe 368
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 55

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(55) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. ***Zadevne dele*** in ***sestavne dele bi bilo treba odstraniti v postopku ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja***. Da bi se spodbudil napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi moralo biti mogoče v nekaterih izjemnih primerih odstopati od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov. Dokazati bi bilo treba, da je zadevne dele in sestavne dele z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.	(55) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. ***Kadar deli*** in ***sestavni deli ne morejo izpolnjevati nobenega od teh namenov, se lahko ti deli in sestavni deli odstranijo tudi na destruktiven (polavtomatiziran) način***. Da bi se spodbudil napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi moralo biti mogoče ***samo*** v nekaterih izjemnih primerih ***brez tehnične možnosti ponovne uporabe, popravila, ponovne izdelave ali obnove*** odstopati od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov. Dokazati bi bilo treba, da je zadevne dele in sestavne dele z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi***. Za ta namen so merila za drobljenje z drugimi odpadki in mejne vrednosti za izboljšanje kakovosti izstopnih frakcij vključeni v Prilogo VII,***

del G. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.

Or. en

Predlog spremembe 369
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Predlog uredbe
Uvodna izjava 55

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(55) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. Zadevne dele in sestavne dele bi bilo treba odstraniti v postopku ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja. Da bi se spodbudil napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi moralo biti mogoče ***v nekaterih izjemnih primerih*** odstopati od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov. Dokazati bi bilo treba, da je zadevne dele in sestavne dele z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.	(55) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. Zadevne dele in sestavne dele bi bilo treba odstraniti v postopku ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja. Da bi se spodbudil napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi moralo biti mogoče odstopati od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov. Dokazati bi bilo treba, da je zadevne dele in sestavne dele z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi***. Za ta namen so merila za drobljenje z drugimi odpadki in mejne vrednosti za izboljšanje kakovosti izstopnih frakcij vključeni v Prilogo VII, del G***. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju

Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 56

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(56) Ko pooblaščeni obrati za obdelavo odstranijo dele in sestavne dele iz izrabljenega vozila, bi morali ***na podlagi objektivnih meril***, ***povezanih s tehničnimi značilnostmi delov*** in ***sestavnih delov, in zahtev glede varnosti vozila skrbno oceniti in ugotoviti***, ali ***so navedeni deli in sestavni deli primerni za ponovno uporabo***, ***ponovno izdelavo*** ali ***obnovo***.	(56) Ko pooblaščeni obrati za obdelavo odstranijo dele in sestavne dele iz izrabljenega vozila, bi morali ***skrbno oceniti in ugotoviti***, ***ali so navedeni deli*** in ***sestavni deli primerni za ponovno uporabo oziroma ali se lahko uporabijo kot osnovni izdelki za ponovno izdelavo ali obnovo. Osnovni izdelki***, ***ki delujejo*** ali ***delno delujejo, bi morali vsebovati večino zadevnih delov, medtem ko se odsotnost manjših sestavnih delov***, ***kot so vijaki, ne upošteva, če je njegovo delovanje povrnjeno v enako kot novo*** ali ***celo boljše kot novo***.

Or. en

Predlog spremembe 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Predlog uredbe
Uvodna izjava 57

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(57) ***Uredba (EU) 2023/1542 določa pravila o trajnostnosti***, ***delovanju***, ***varnosti***, ***zbiranju***, ***recikliranju in drugi življenjski dobi baterij ter o informacijah o odstranitvi baterij za gospodarske subjekte***. ***V tej uredbi bi se moral upoštevati potencial za drugo življenjsko***	(57) ***Pooblaščeni obrati za obdelavo bi morali oceniti odstranjene dele in sestavne dele iz izrabljenih vozil***, ***da ugotovijo***, ***ali so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo. V osnovnih izdelkih bi bilo treba ohraniti večino pomembnih strukturnih in***

dobo baterij z izključitvijo baterije za električna vozila iz bistvenih delov ali ***sestavnih delov***, da ***se omogoči brezplačna dostava vozila v obdelavo brez baterije*** za ***električna vozila***.

funkcionalnih elementov, ***tudi če manjkajo manjši sestavni deli, kot so vijaki, sponke, tesnila ali pritrdilni elementi, ki jih je mogoče zamenjati med ponovno izdelavo. Nedelujoči ali delno delujoči osnovni izdelki ostanejo primerni, če je njihovo delovanje mogoče povrniti v enako kot novo ali boljše kot novo, tudi ob površinski obrabi, koroziji na nekritičnih mestih ali manjših razpokah, ki jih je mogoče popraviti. Elektronski moduli in drugi osnovni izdelki s težavami s programsko opremo ali okvarjenimi sestavnimi deli so lahko še vedno primerni, če jih je mogoče reprogramirati*** ali ***popraviti. Ključno merilo je***, da ***osnovni izdelki ohranijo potrebno strukturno celovitost in lastnosti materiala*** za ***uspešno ponovno izdelavo ali obnovo***.

Or. en

Obrazložitev

Predlagana merila so preveč splošna in bi lahko po nepotrebnem omejila razpoložljivost osnovnih izdelkov, namenjenih ponovni izdelavi, če bi se uporabljala prestrogo. Ker za ponovno izdelavo ni treba, da je osnovi izdelek popolnoma brezhiben, bi bilo treba v zadevnih uvodnih izjavah pojasniti, da odsotnosti manjših sestavnih delov ne vplivajo na primernost, s čimer se zagotovi praktično in učinkovito izvajanje Priloge VII, del D.

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 57

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(57) Uredba (EU) 2023/1542 določa pravila o trajnostnosti, delovanju, varnosti, zbiranju, recikliranju in drugi življenjski dobi baterij ter o informacijah o odstranitvi baterij za gospodarske subjekte. V tej uredbi bi se moral upoštevati potencial za drugo življenjsko dobo baterij z izključitvijo baterije za električna vozila iz	(57) Uredba (EU) 2023/1542 določa pravila o trajnostnosti, delovanju, varnosti, zbiranju, recikliranju in drugi življenjski dobi baterij ter o informacijah o odstranitvi baterij za gospodarske subjekte. V tej uredbi bi se moral upoštevati potencial za drugo življenjsko dobo baterij z izključitvijo baterije za električna vozila iz

bistvenih delov ali sestavnih delov, da se omogoči brezplačna dostava vozila v obdelavo brez baterije za električna vozila.	bistvenih delov ali sestavnih delov, da se omogoči brezplačna dostava vozila v obdelavo brez baterije za električna vozila***, če zadnji lastnik predloži dokumentacijo, ki dokazuje, da je z baterijo ravnal strokovni izvajalec v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542***.

Or. en

Predlog spremembe 373
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 57

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(57) Uredba (EU) 2023/1542 določa pravila o trajnostnosti, delovanju, varnosti, zbiranju, recikliranju in drugi življenjski dobi baterij ter o informacijah o odstranitvi baterij za gospodarske subjekte. V tej uredbi bi se moral upoštevati potencial za drugo življenjsko dobo baterij z izključitvijo baterije za električna vozila iz bistvenih delov ali sestavnih delov, da se omogoči brezplačna dostava vozila v obdelavo brez baterije za električna vozila.	*(Ne zadeva slovenske različice.)*

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 58

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim	(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim

subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.

subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. ***Po drugi strani bi bilo treba dele in sestavne dele, ki niso primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, obravnavati kot odpadke, njihov izvoz pa urediti v skladu z Uredbo (EU) 2024/1157.*** Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.

Or. en

Predlog spremembe 375
Beatrice Timgren

Predlog uredbe
Uvodna izjava 58

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. ***To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. Ustrezni nacionalni organi*** bi	(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. ***Lastniki vozil*** bi morali imeti ***pravico***, da ***svoja vozila popravljajo, obnavljajo in ohranjajo brez nepotrebnih birokratskih omejitev. Ponovni uporabi***

morali imeti ***možnost***, da ***od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov*** in ***sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo***.

delov bi bilo treba dati prednost pred odstranjevanjem, s čimer se podpira učinkovita raba virov in ***zmanjšujejo nepotrebna regulativna bremena pri obnovi in vzdrževanju vozil***.

Or. en

Predlog spremembe 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Predlog uredbe
Uvodna izjava 58

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se ***deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila***, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od ***pooblaščenega obrata za obdelavo***, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih ***delov in sestavnih delov*** za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.	(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se ***osnovni izdelki***, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od ***gospodarskega subjekta***, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih ***osnovnih izdelkov*** za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.

Or. en

Predlog spremembe 377
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 58

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter ***njunega*** prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.	(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave***, naknadnega opremljanja*** in obnove v avtomobilskem sektorju ter ***njihovega*** prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo***, naknadno opremljanje*** ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo***, naknadno opremljanje*** ali ponovno uporabo.

Or. en

Predlog spremembe 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Predlog uredbe
Uvodna izjava 58

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter ***njunega*** prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim	(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave***, naknadnega opremljanja*** in obnove v avtomobilskem sektorju ter ***njihovega*** prispevka h krožnemu

subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.

gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo***, naknadno opremljanje*** ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.

Or. en

Predlog spremembe 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Predlog uredbe
Uvodna izjava 58

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se ***deli in sestavni deli***, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih ***delov in sestavnih delov***. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki	(58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se ***osnovni izdelki***, odstranjeni iz izrabljenega vozila ***ali vozila pred njegovo razglasitvijo za izrabljeno vozilo***, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih ***osnovnih izdelkov***. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je

na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih ***delov in sestavnih delov*** za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.	odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih ***osnovnih izdelkov*** za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.

Or. en

Obrazložitev

V predlogu se zahteva, da pooblaščeni obrati za obdelavo ocenijo, ali osnovni izdelki iz izrabljenih vozil izpolnjujejo merila iz Priloge VII, del D, preden se ne uvrstijo med odpadke. Za zagotovitev pravne varnosti za ponovno izdelavo se vsi osnovni izdelki, vključno s tistimi iz rabljenih vozil, ne bi smeli samodejno šteti za odpadke.

Predlog spremembe 380
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 59 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(59a) Da bi preprečili nezakonito prodajo (in uvoz) neskladnih nadomestnih delov in sestavnih delov za vozila, bi morale spletne platforme dele in sestavne dele dati v spletno prodajo samo, če so ugotovile, da v Uniji obstaja odgovoren akter, ki bo jamčil za skladnost teh delov in sestavnih delov z zakonodajo.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 60

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(60) Zaradi varnosti v cestnem prometu	(60) Zaradi varnosti v cestnem prometu

in varstva okolja se nekateri sestavni deli in deli, ki so bili odstranjeni iz izrabljenih vozil, ne bi smeli ponovno uporabiti, ponovno izdelati ali obnoviti. ***Taki deli in sestavni deli se ne bi smeli uporabljati niti za izdelavo novih vozil niti za vozila, ki so že bila dana na trg.***	in varstva okolja se nekateri sestavni deli in deli, ki so bili odstranjeni iz izrabljenih vozil, ***zlasti tako imenovani „potrošni“ deli,*** ne bi smeli ponovno uporabiti, ponovno izdelati ali obnoviti.

Or. fr

Obrazložitev

Zaradi nejasnosti v tem predlogu – zlasti v zvezi s tem, za katere dele se uporablja – je spodkopan njen prvotni cilj krožnosti.

Predlog spremembe 382
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 61

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(61) ***Da bi se podprla razvoj*** in ***pravilno delovanje trga za ponovno uporabne, obnovljene in ponovno izdelane dele in sestavne dele*** v ***Uniji***, bi bilo treba ***države članice spodbujati k sprejetju potrebnih spodbud na nacionalni ravni za pospeševanje ponovne uporabe, obnove in ponovne izdelave delov in sestavnih delov***, ne ***glede na to, ali so odstranjeni med uporabo vozila*** ali ***ob koncu njegove življenjske dobe***. ***Komisija*** bi ***morala olajšati izmenjavo informacij med državami članicami z izmenjavo dobrih praks v zvezi s spodbudami***, ***sprejetimi*** na ***nacionalni ravni***, ***z namenom spremljanja njihove učinkovitosti***.	(61) ***Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave, naknadnega opremljanja*** in ***obnove v avtomobilskem sektorju ter njihovega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim*** v ***ta sektor***, ***zagotoviti pravno jasnost. Zato*** bi bilo treba ***pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, naknadno opremljanje ali obnovo***, ne ***bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza*** ali ***katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov***. ***Ustrezni nacionalni organi*** bi ***morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo***, ***ki*** na ***podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo***, ***obnovo, naknadno opremljanje ali ponovno uporabo***.

Or. en

Predlog spremembe 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Predlog uredbe
Uvodna izjava 61

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(61) Da bi se podprla razvoj in pravilno delovanje trga za ponovno uporabne, obnovljene in ponovno izdelane dele in sestavne dele v Uniji, bi bilo treba države članice spodbujati k sprejetju potrebnih spodbud na nacionalni ravni za pospeševanje ponovne uporabe, obnove in ponovne izdelave delov in sestavnih delov, ne glede na to, ali so odstranjeni med uporabo vozila ali ob koncu njegove življenjske dobe. Komisija bi morala olajšati izmenjavo informacij med državami članicami z izmenjavo dobrih praks v zvezi s spodbudami, sprejetimi na nacionalni ravni, z namenom spremljanja njihove učinkovitosti.	(61) Da bi se podprla razvoj in pravilno delovanje trga za ponovno uporabne, obnovljene***, naknadno opremljene*** in ponovno izdelane dele in sestavne dele v Uniji, bi bilo treba države članice spodbujati k sprejetju potrebnih spodbud na nacionalni ravni za pospeševanje ponovne uporabe, obnove***, naknadnega opremljanja*** in ponovne izdelave delov in sestavnih delov, ne glede na to, ali so odstranjeni med uporabo vozila ali ob koncu njegove življenjske dobe. Komisija bi morala olajšati izmenjavo informacij med državami članicami z izmenjavo dobrih praks v zvezi s spodbudami, sprejetimi na nacionalni ravni, z namenom spremljanja njihove učinkovitosti.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 63

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(63) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v	***črtano***

vozilih. Zato je treba določiti specifični cilj recikliranja 30 % plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilje za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil (95 %) glede na povprečno težo na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morali še naprej uporabljati sedanji cilji za ponovno uporabo in recikliranje (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo (95 %) izrabljenih vozil, kot so določeni v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljijo na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive.

Or. fr

Predlog spremembe 385
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 63

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(63) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v vozilih. Zato je treba določiti specifični cilj recikliranja 30 % plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilje za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil (95 %) glede na povprečno težo na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morali še naprej uporabljati sedanji cilji za ponovno uporabo in recikliranje (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo (95 %) izrabljenih	(63) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v vozilih. Zato je treba določiti specifični cilj recikliranja 30 % plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilje za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil (95 %) glede na povprečno težo na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morali še naprej uporabljati sedanji cilji za ponovno uporabo in recikliranje (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo (95 %) izrabljenih

vozil, kot so določeni v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljijo na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive.	vozil, kot so določeni v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljijo na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive. ***Poleg tega bi bilo treba določiti ločen cilj za ponovno uporabo. Kadar so deli ali sestavni delu uspešno ponovno izdelani ali obnovljeni, bi jih bilo treba upoštevati pri doseganju ciljev ponovne uporabe s strani pooblaščenih obratov za obdelavo.***
	Or. en

Predlog spremembe 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Predlog uredbe
Uvodna izjava 63

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(63) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v vozilih. Zato je treba ***določiti specifični cilj recikliranja 30 %*** plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilje za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil (95 %) glede na povprečno težo na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morali še naprej uporabljati sedanji cilji za ponovno uporabo in recikliranje (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo (95 %) izrabljenih vozil, kot so določeni v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljijo na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive.	(63) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v vozilih. Zato je treba ***ob upoštevanju meril, kot so proizvodni stroški, in po posvetovanju s strokovnjaki določiti cilje recikliranja*** plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilje za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil (95 %) glede na povprečno težo na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morali še naprej uporabljati sedanji cilji za ponovno uporabo in recikliranje (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo (95 %) izrabljenih vozil, kot so določeni v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljijo na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive.

Or. es

Predlog spremembe 387
Sirpa Pietikäinen

Predlog uredbe
Uvodna izjava 63

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(63) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v vozilih. Zato je treba določiti specifični cilj recikliranja ***30*** % plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilje za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil (95 %) glede na povprečno težo na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morali še naprej uporabljati sedanji cilji za ponovno uporabo in recikliranje (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo (95 %) izrabljenih vozil, kot so določeni v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljijo na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive.	(63) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v vozilih. Zato je treba določiti specifični cilj recikliranja ***40*** % plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilje za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil (95 %) glede na povprečno težo na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morali še naprej uporabljati sedanji cilji za ponovno uporabo in recikliranje (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo (95 %) izrabljenih vozil, kot so določeni v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljijo na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive.

Or. en

Predlog spremembe 388
Anne-Sophie Frigout

Predlog uredbe
Uvodna izjava 63 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(63a) Glede na to, da cilji recikliranja,

naloženi s to uredbo, močno presegajo ponudbo potrebnih materialov, bi to lahko povzročilo motnje pri preskrbi in posledično pretres na strani ponudbe.

Or. fr

Predlog spremembe 389
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Predlog uredbe
Uvodna izjava 64

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(64) Pomembno je povečati predelavo visokokakovostnih sekundarnih materialov z izboljšanjem postopkov drobljenja izrabljenih vozil. Zato se izrabljena vozila, njihovi deli, sestavni deli in materiali ***ne bi*** smeli obdelati v drobilniku v kombinaciji z odpadno embalažo ter odpadno električno in elektronsko opremo, zlasti za izboljšanje ločevanja bakra od jeklenih frakcij.	(64) Pomembno je povečati predelavo visokokakovostnih sekundarnih materialov z izboljšanjem postopkov drobljenja izrabljenih vozil. Zato ***bi*** se izrabljena vozila, njihovi deli, sestavni deli in materiali smeli obdelati v drobilniku v kombinaciji z odpadno embalažo ter odpadno električno in elektronsko opremo ***samo, če so izpolnjena nekatera merila in mejne vrednosti***, zlasti za izboljšanje ločevanja bakra od jeklenih frakcij.

Or. en

Predlog spremembe 390
Ivars Ijabs

Predlog uredbe
Uvodna izjava 64

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(64) Pomembno je povečati predelavo visokokakovostnih sekundarnih materialov z izboljšanjem postopkov drobljenja izrabljenih vozil. Zato se izrabljena vozila, njihovi deli, sestavni deli in materiali ne bi smeli obdelati v drobilniku v kombinaciji z odpadno embalažo ter odpadno električno in elektronsko opremo, zlasti za izboljšanje	(64) Pomembno je povečati predelavo visokokakovostnih sekundarnih materialov z izboljšanjem postopkov drobljenja izrabljenih vozil. Zato se izrabljena vozila, njihovi deli, sestavni deli in materiali ne bi smeli obdelati v drobilniku v kombinaciji z odpadno embalažo ter odpadno električno in elektronsko opremo, zlasti za izboljšanje

ločevanja ***bakra od*** jeklenih frakcij.	ločevanja ***bakrenih,*** jeklenih***, aluminijevih in steklenih*** frakcij.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 65

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(65) Za dodatno izboljšanje kakovosti obdelave izrabljenih vozil ne bi smelo biti mogoče odlagati odpadnih frakcij, ki izhajajo iz zdrobljenih izrabljenih vozil ter vsebujejo neinertne odpadke in se ne obdelajo z naknadnim drobljenjem.	(65) ***Glede na hierarhijo ravnanja z odpadki, kot je določena s členom 4 Direktive 2008/98/EGS, in*** za dodatno izboljšanje kakovosti obdelave izrabljenih vozil ne bi smelo biti mogoče odlagati odpadnih frakcij, ki izhajajo iz zdrobljenih izrabljenih vozil ter vsebujejo neinertne odpadke in se ne obdelajo z naknadnim drobljenjem.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 66

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(66) Izrabljena vozila so razvrščena kot nevarni odpadki in jih ni mogoče izvoziti v države, ki niso članice OECD. Očiščena izrabljena vozila se lahko še vedno obdelajo zunaj Unije, če so odpremljena v skladu z Uredbo (EU) ***št. 1013/2006***.	(66) Izrabljena vozila so razvrščena kot nevarni odpadki in jih ni mogoče izvoziti v države, ki niso članice OECD. Očiščena izrabljena vozila se lahko še vedno obdelajo zunaj Unije, če so odpremljena v skladu z Uredbo (EU) ***2024/1157***. ***Pristojnim organom v državah članicah bi moralo biti dovoljeno, da pregledajo pošiljke rabljenih vozil, pri katerih obstaja sum, da so izrabljena vozila, ter po potrebi***

stroške analiz, pregledov in skladiščenja zaračunajo proizvajalcem, tretjim osebam, ki delujejo v njihovem imenu, ali drugim osebam, ki organizirajo pošiljko.

Or. en

Predlog spremembe 393
Radan Kanev

Predlog uredbe
Uvodna izjava 66 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(66a) Izvoz dragocenih odpadnih kovin, vključno z odpadnimi kovinami iz rabljenih in izrabljenih vozil, v države nečlanice EU pomeni izgubo osnovnih surovin, ki so ključne za proizvodni in obrambni sektor EU. EU zato prizna ključno vlogo ohranjanja visokokakovostnih odpadnih kovin, da se dosežejo cilji krožnega gospodarstva Evropske unije v smislu oskrbe s surovinami, industrijske konkurenčnosti in varstva okolja. Komisija bi zato morala razmisliti o ukrepih za izboljšanje ohranjanja in recikliranja visokokakovostnih odpadnih kovin v EU, da bi okrepila trajnostnost in odpornost njene predelovalne in težke industrije. Pri tem bi bilo treba oceniti tudi izvozna pravila za rabljena vozila, ta ocena pa ne bi smela biti omejena na določitev meril enakovrednosti na podlagi praks ravnanja z odpadki in okoljskih praks.

Or. en

Predlog spremembe 394
Alexandr Vondra

Predlog uredbe
Uvodna izjava 67

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da ***so*** pogoji obdelave ***na splošno v skladu*** z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) ***[nova uredba o pošiljkah odpadkov]***.	(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da ***se*** pogoji obdelave ***štejejo za skladne*** z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) ***2024/1157***.

Or. en

Obrazložitev

Zagotavljanje pravičnih pogojev v skladu z Uredbo (EU) 2024/1157 o pošiljkah odpadkov je bistveno za zaščito zdravja ljudi, okolja v državah v razvoju in konkurenčnosti evropske industrije. Odpadki se lahko izvažajo samo, če države prejemnice izpolnjujejo enakovredne evropske standarde in omogočajo učinkovito predelavo materialov.

Predlog spremembe 395
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 67

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da so pogoji obdelave ***na splošno*** v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) [nova uredba o pošiljkah odpadkov].	(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da so pogoji obdelave v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) [nova uredba o pošiljkah odpadkov].

Or. en

Obrazložitev

Uskladitev z besedilom uredbe o pošiljkah odpadkov.

Predlog spremembe 396
Jonas Sjöstedt

Predlog uredbe
Uvodna izjava 67

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da so pogoji obdelave ***na splošno*** v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) [nova uredba o pošiljkah odpadkov].	(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da so pogoji obdelave v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) [nova uredba o pošiljkah odpadkov].

Or. en

Predlog spremembe 397
Pietro Fiocchi

Predlog uredbe
Uvodna izjava 67

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da ***so*** pogoji obdelave na splošno ***v skladu*** z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) ***[nova uredba o pošiljkah odpadkov]***.	(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da ***se*** pogoji obdelave na splošno ***štejejo za skladne*** z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) ***2024/1157***.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 67

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da so pogoji obdelave ***na splošno*** v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ***ljudi*** in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) [nova uredba o pošiljkah odpadkov].	(67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da so pogoji obdelave v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) [nova uredba o pošiljkah odpadkov].

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 68

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(68) Da bi se zagotovila okoljsko trajnostna obdelava izrabljenih vozil, je pomembno zagotoviti jasnost glede statusa vozila v celotni življenjski dobi, zlasti kadar je treba razlikovati med rabljenimi in izrabljenimi vozili. Od lastnika vozila, ki namerava prenesti lastništvo rabljenega vozila, bi bilo treba zlasti zahtevati, naj dokaže, da vozilo ni izrabljeno vozilo. ***Za oceno statusa rabljenega vozila bi morali lastnik vozila, drugi gospodarski subjekti in pristojni organi preveriti, ali so izpolnjena nekatera merila za ugotavljanje, ali je zadevno vozilo izrabljeno vozilo ali ne. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega***	(68) Da bi se zagotovila okoljsko trajnostna obdelava izrabljenih vozil, je pomembno zagotoviti jasnost glede statusa vozila v celotni življenjski dobi, zlasti kadar je treba razlikovati med rabljenimi in izrabljenimi vozili. Od lastnika vozila, ki namerava prenesti lastništvo rabljenega vozila, bi bilo treba zlasti zahtevati, naj dokaže, da vozilo ni izrabljeno vozilo.

napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge I, ki določa merila o tem, kdaj je vozilo izrabljeno vozilo.

Or. fr

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 68

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(68) Da bi se zagotovila okoljsko trajnostna obdelava izrabljenih vozil, je pomembno zagotoviti jasnost glede statusa vozila v celotni življenjski dobi, zlasti kadar je treba razlikovati med rabljenimi in izrabljenimi vozili. ***Od lastnika*** vozila, ki namerava prenesti lastništvo rabljenega vozila, bi ***bilo treba zlasti zahtevati***, ***naj dokaže***, da vozilo ni izrabljeno vozilo. ***Za oceno statusa rabljenega vozila bi morali lastnik vozila***, ***drugi gospodarski subjekti in*** pristojni organi ***preveriti***, ***ali*** so ***izpolnjena nekatera merila za ugotavljanje***, ***ali je zadevno*** vozilo izrabljeno vozilo ali ***ne.*** Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge I, ki določa merila o tem, kdaj je vozilo izrabljeno vozilo.	(68) Da bi se zagotovila okoljsko trajnostna obdelava izrabljenih vozil, je pomembno zagotoviti jasnost glede statusa vozila v celotni življenjski dobi, zlasti kadar je treba razlikovati med rabljenimi in izrabljenimi vozili. ***Lastnik*** vozila, ki namerava prenesti lastništvo rabljenega vozila, bi ***moral vsaki fizični ali pravni osebi***, ***ki namerava pridobiti navedeno vozilo, ali pristojnim organom predložiti dokumentacijo, ki bi dokazovala***, da vozilo ni izrabljeno vozilo. ***Ta dokumentacija bi morala vključevati veljavno potrdilo o tehničnem pregledu ali, če to ni na voljo, oceno v skladu s Prilogo I***, ***ki so jo preverili*** pristojni organi ***ali drugi organi***, ***ki*** so ***jih potrdile države članice. V primeru suma***, ***da bi rabljeno*** vozilo ***lahko bilo*** izrabljeno vozilo***, bi morali imeti pristojni organi*** ali ***organi, ki so jih potrdile države članice, možnost zahtevati, da lastnik vozila predloži dodatno dokumentacijo.*** Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge I, ki določa merila o tem, kdaj je vozilo izrabljeno

vozilo.

Or. en

Predlog spremembe 401
Beatrice Timgren

Predlog uredbe
Uvodna izjava 68

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(68) Da bi se zagotovila okoljsko trajnostna obdelava izrabljenih vozil, je pomembno zagotoviti jasnost glede statusa vozila v celotni življenjski dobi, zlasti kadar je treba razlikovati med rabljenimi in izrabljenimi vozili. Od lastnika vozila, ki namerava prenesti lastništvo rabljenega vozila, bi bilo treba zlasti zahtevati, naj dokaže, da vozilo ni izrabljeno vozilo. ***Za oceno statusa rabljenega vozila*** bi ***morali lastnik vozila, drugi gospodarski subjekti in pristojni organi preveriti, ali so izpolnjena nekatera merila za ugotavljanje, ali je zadevno vozilo izrabljeno*** vozilo ***ali ne. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka*** bi bilo treba ***na Komisijo prenesti pooblastilo***, da ***v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge I***, ki ***določa merila o tem, kdaj je vozilo izrabljeno vozilo***.	(68) Da bi se zagotovila okoljsko trajnostna obdelava izrabljenih vozil, je pomembno zagotoviti jasnost glede statusa vozila v celotni življenjski dobi, zlasti kadar je treba razlikovati med rabljenimi in izrabljenimi vozili. Od lastnika vozila, ki namerava prenesti lastništvo rabljenega vozila, bi bilo treba zlasti zahtevati, naj dokaže, da vozilo ni izrabljeno vozilo. ***Vendar dokazno breme, naloženo lastnikom vozil, ne*** bi ***smelo biti nesorazmerno. Dodatno dokumentacijo bi bilo treba zahtevati le, če pristojni organi predložijo jasne in tehtne dokaze, da*** vozilo ***izpolnjuje merila izrabljenega vozila. Brez takih dokazov*** bi bilo treba ***predpostaviti***, da ***je rabljeno vozilo primerno za nadaljnjo prodajo ali izvoz, s čimer bi se izognili nepotrebnim birokratskim oviram***, ki ***bi lahko zavrle zakonite transakcije in zaradi katerih bi se povečali stroški potrošnikov***.

Or. en

Predlog spremembe 402
Beatrice Timgren

Predlog uredbe
Uvodna izjava 69

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(69) V akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal[59] je bilo poudarjeno, da mora Komisija predlagati nove ukrepe za obravnavanje zunanjega okoljskega odtisa Unije, povezanega z izvozom izrabljenih in rabljenih vozil. Ob upoštevanju dejstva, da izvoz rabljenih vozil prinaša pomembne okoljske izzive in izzive na področju javnega zdravja***, kot je dokumentirano v Programu Združenih narodov za okolje[60],*** ter da je Unija največja izvoznica rabljenih vozil na svetu, je treba na ravni Unije določiti posebne zahteve, ki urejajo izvoz rabljenih vozil ***[iz Unije]***. ***Zahteve bi morale temeljiti na objektivnih merilih, v skladu s katerimi rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in mora*** biti ***tehnično brezhibno v skladu z Direktivo 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta[61]***. ***S tem naj*** bi ***se zagotovilo, da se lahko v tretjo državo izvozijo samo rabljena vozila***, ***primerna za vožnjo po cestah Unije, s čimer bi se zmanjšalo tveganje, da izvoz rabljenih vozil iz Unije prispeva k onesnaževanju zraka ali prometnim nesrečam v tretjih državah***. ***Da bi carinski organi lahko preverili,*** ali ***so navedene zahteve ob izvozu izpolnjene,*** bi ***bilo treba od vsake osebe, ki izvaža rabljeno vozilo, zahtevati, da navedenim organom predloži identifikacijsko številko vozila ter izjavo, ki potrjuje, da rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in da se šteje za tehnično brezhibno.***	(69) V akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal[59] je bilo poudarjeno, da mora Komisija predlagati nove ukrepe za obravnavanje zunanjega okoljskega odtisa Unije, povezanega z izvozom izrabljenih in rabljenih vozil. Ob upoštevanju dejstva, da izvoz rabljenih vozil prinaša pomembne okoljske izzive in izzive na področju javnega zdravja ter da je Unija največja izvoznica rabljenih vozil na svetu, je treba na ravni Unije določiti posebne zahteve, ki urejajo izvoz rabljenih vozil. ***Vendar s takimi ukrepi lastnikom vozil ali podjetjem, ki se ukvarjajo z zakonito trgovino, ne bi smelo*** biti ***naloženo nesorazmerno upravno breme***. ***Za vozila ne*** bi ***smele veljati izvozne omejitve***, ***razen če so bila uradno razvrščena kot izrabljena vozila na podlagi pravno zavezujoče odločitve po ustreznem postopku***. ***Avtomatizirane ocene*** ali ***predpostavlja razvrstitev ne*** bi ***smele biti podlaga za zavrnitev izvoznih pravic***.
[59] COM(2021) 400.	[59] COM(2021)***0***400.
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	
[61] Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter	

razveljavitvi Direktive 2009/40/ES
(UL L 127, 29.4.2014, str. 51).

Or. en

Predlog spremembe 403
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 69

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(69) V akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal[59] je bilo poudarjeno, da mora Komisija predlagati nove ukrepe za obravnavanje zunanjega okoljskega odtisa Unije, povezanega z izvozom izrabljenih in rabljenih vozil. Ob upoštevanju dejstva, da izvoz rabljenih vozil prinaša pomembne okoljske izzive in izzive na področju javnega zdravja, kot je dokumentirano v Programu Združenih narodov za okolje[60], ter da je Unija največja izvoznica rabljenih vozil na svetu, je treba na ravni Unije določiti posebne zahteve, ki urejajo izvoz rabljenih vozil [iz Unije]. Zahteve bi morale temeljiti na objektivnih merilih, v skladu s katerimi rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo ***in*** mora biti tehnično brezhibno v skladu z Direktivo 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta[61]. S tem naj bi se zagotovilo, da se lahko v tretjo državo izvozijo samo rabljena vozila, primerna za vožnjo po cestah Unije, s čimer bi se zmanjšalo tveganje, da izvoz rabljenih vozil iz Unije prispeva k onesnaževanju zraka ali prometnim nesrečam v tretjih državah. Da bi carinski organi lahko preverili, ali so navedene zahteve ob izvozu izpolnjene, bi bilo treba od vsake osebe, ki izvaža rabljeno vozilo, zahtevati, da navedenim organom predloži identifikacijsko številko vozila ***ter*** izjavo, ki potrjuje, da rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in da se ***šteje za tehnično***	(69) V akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal[59] je bilo poudarjeno, da mora Komisija predlagati nove ukrepe za obravnavanje zunanjega okoljskega odtisa Unije, povezanega z izvozom izrabljenih in rabljenih vozil. Ob upoštevanju dejstva, da izvoz rabljenih vozil prinaša pomembne okoljske izzive in izzive na področju javnega zdravja, kot je dokumentirano v Programu Združenih narodov za okolje[60], ter da je Unija največja izvoznica rabljenih vozil na svetu, je treba na ravni Unije določiti posebne zahteve, ki urejajo izvoz rabljenih vozil [iz Unije]. Zahteve bi morale temeljiti na objektivnih merilih, v skladu s katerimi rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo***,*** mora biti tehnično brezhibno v skladu z Direktivo 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta[61] ***ter izpolnjevati nekatere okoljske standarde/mejne vrednosti emisij***. S tem naj bi se zagotovilo, da se lahko v tretjo državo izvozijo samo rabljena vozila, primerna za vožnjo po cestah Unije, s čimer bi se zmanjšalo tveganje, da izvoz rabljenih vozil iz Unije prispeva k onesnaževanju zraka ali prometnim nesrečam v tretjih državah. Da bi carinski organi lahko preverili, ali so navedene zahteve ob izvozu izpolnjene, bi bilo treba od vsake osebe, ki izvaža rabljeno vozilo, zahtevati, da navedenim organom predloži identifikacijsko številko vozila***,*** izjavo, ki

brezhibno.	potrjuje, da rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo***,*** in ***dokazilo,*** da ***je*** tehnično brezhibno. ***Poleg tega bi bilo treba določiti omejitve glede starosti vozil, ki se lahko izvažajo. S tem se bo preprečil izvoz vozil, ki najbolj onesnažujejo okolje in škodujejo zdravju ljudi, v tretje države.***
[59] COM(2021) 400.	[59] COM(2021)***0***400.
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report
[61] Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51).	[61] Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 69

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(69) V akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal[59] je bilo poudarjeno, da mora Komisija predlagati nove ukrepe za obravnavanje zunanjega okoljskega odtisa Unije, povezanega z izvozom izrabljenih in rabljenih vozil. Ob upoštevanju dejstva, da izvoz rabljenih vozil prinaša pomembne okoljske izzive in izzive na področju javnega zdravja, kot je dokumentirano v Programu Združenih narodov za okolje[60], ter da je Unija največja izvoznica rabljenih vozil na svetu, je treba na ravni Unije določiti posebne zahteve, ki urejajo izvoz rabljenih vozil [iz Unije]. Zahteve bi morale temeljiti na	(69) V akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal[59] je bilo poudarjeno, da mora Komisija predlagati nove ukrepe za obravnavanje zunanjega okoljskega odtisa Unije, povezanega z izvozom izrabljenih in rabljenih vozil. Ob upoštevanju dejstva, da izvoz rabljenih vozil prinaša pomembne okoljske izzive in izzive na področju javnega zdravja, kot je dokumentirano v Programu Združenih narodov za okolje[60], ter da je Unija največja izvoznica rabljenih vozil na svetu, je treba na ravni Unije določiti posebne zahteve, ki urejajo izvoz rabljenih vozil [iz Unije]. Zahteve bi morale temeljiti na

objektivnih merilih, v skladu s katerimi rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in mora biti tehnično brezhibno v skladu z Direktivo 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta[61]. S tem naj bi se zagotovilo, da se lahko v tretjo državo izvozijo samo rabljena vozila, primerna za vožnjo po cestah Unije, s čimer bi se zmanjšalo tveganje, da izvoz rabljenih vozil iz Unije prispeva k onesnaževanju zraka ali prometnim nesrečam v tretjih državah. Da bi carinski organi lahko preverili, ali so navedene zahteve ob izvozu izpolnjene, bi bilo treba od vsake osebe, ki izvaža rabljeno vozilo, zahtevati, da navedenim organom predloži identifikacijsko številko vozila ter izjavo, ki potrjuje, da rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in da se šteje za tehnično brezhibno.	objektivnih merilih, v skladu s katerimi rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in mora biti tehnično brezhibno v skladu z Direktivo 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta[61] ***ter ga je treba vključiti v nacionalni register vozil***. S tem naj bi se zagotovilo, da se lahko v tretjo državo izvozijo samo rabljena vozila, primerna za vožnjo po cestah Unije, s čimer bi se zmanjšalo tveganje, da izvoz rabljenih vozil iz Unije prispeva k onesnaževanju zraka ali prometnim nesrečam v tretjih državah. Da bi carinski organi lahko preverili, ali so navedene zahteve ob izvozu izpolnjene, bi bilo treba od vsake osebe, ki izvaža rabljeno vozilo, zahtevati, da navedenim organom predloži identifikacijsko številko vozila ter izjavo, ki potrjuje, da rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in da se šteje za tehnično brezhibno.
[59] COM(2021) 400.	[59] COM(2021)***0***400.
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report
[61] Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51).	[61] Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51).

Or. en

Predlog spremembe 405
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 70

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(70) Pomembno je vzpostaviti mehanizem, s katerim bo mogoče učinkovito preverjati skladnost rabljenih	(70) Pomembno je vzpostaviti mehanizem, s katerim bo mogoče učinkovito preverjati skladnost rabljenih

vozil z izvoznimi zahtevami***, ne da bi se pri tem ovirala trgovina med Unijo in tretjimi državami***. Zato bi morala Komisija vzpostaviti elektronski sistem, ki bi organom v državah članicah omogočal izmenjavo informacij v realnem času o identifikacijski številki vozila in statusu rabljenih vozil, namenjenih za izvoz, na področju tehnične brezhibnosti. Komisija je glede na obstoječe značilnosti in funkcije, povezane z izmenjavo informacij o vozilih, registriranih v Uniji, med organi za registracijo vozil, razvila MOVE-HUB, platformo za izmenjavo sporočil za medomrežno povezovanje nacionalnih elektronskih registrov držav članic. Platforma trenutno gosti medomrežno povezovanje Evropskih registrov podjetij cestnega prevoza (ERRU), registre vozniških dovoljenj (RESPER), medomrežno povezovanje registrov poklicnega usposabljanja voznikov (ProDriveNet), obveščanje o neizpolnjevanju obveznosti pri cestnih inšpekcijskih pregledih vozil (RSI) in medomrežno povezovanje registrov tahografskih vozniških kartic (TACHOnet). Zato bi se morale funkcionalnosti platforme MOVE-Hub dodatno razširiti, da se ***omogoči*** izmenjava informacij o identifikacijski številki vozila ***in*** statusu rabljenih vozil, namenjenih za izvoz, na področju tehnične brezhibnosti. Da bi se carinskim organom omogočilo elektronsko in samodejno preverjanje, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje izvozne zahteve, bi moral biti elektronski sistem, ki ga upravlja platforma MOVE-HUB, medomrežno povezan z okoljem enotnega okenca EU za carino v skladu z Uredbo (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta[62]. Navedena uredba določa celovit okvir avtomatiziranih kontrol, ki se uporabljajo za posebno unijsko necarinsko formalnost. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti glavne elemente, ki jih je treba nadzorovati, medtem ko bi bili tehnični vidiki izvajanja tega nadzora določeni v

vozil z izvoznimi zahtevami. Zato bi morala Komisija vzpostaviti elektronski sistem, ki bi organom v državah članicah omogočal izmenjavo ***in preverjanje*** informacij v realnem času o identifikacijski številki vozila in statusu rabljenih vozil, namenjenih za izvoz, na področju tehnične brezhibnosti. Komisija je glede na obstoječe značilnosti in funkcije, povezane z izmenjavo informacij o vozilih, registriranih v Uniji, med organi za registracijo vozil, razvila MOVE-HUB, platformo za izmenjavo sporočil za medomrežno povezovanje nacionalnih elektronskih registrov držav članic. Platforma trenutno gosti medomrežno povezovanje Evropskih registrov podjetij cestnega prevoza (ERRU), registre vozniških dovoljenj (RESPER), medomrežno povezovanje registrov poklicnega usposabljanja voznikov (ProDriveNet), obveščanje o neizpolnjevanju obveznosti pri cestnih inšpekcijskih pregledih vozil (RSI) in medomrežno povezovanje registrov tahografskih vozniških kartic (TACHOnet). Zato bi se morale funkcionalnosti platforme MOVE-Hub dodatno razširiti, da se ***omogočita*** izmenjava ***in preverjanje*** informacij o identifikacijski številki vozila***,*** statusu rabljenih vozil, namenjenih za izvoz, na področju tehnične brezhibnosti ***in njihovi skladnosti z nekaterimi okoljskimi standardi***. Da bi se carinskim organom omogočilo elektronsko in samodejno preverjanje, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje izvozne zahteve, bi moral biti elektronski sistem, ki ga upravlja platforma MOVE-HUB, medomrežno povezan z okoljem enotnega okenca EU za carino v skladu z Uredbo (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta[62]. Navedena uredba določa celovit okvir avtomatiziranih kontrol, ki se uporabljajo za posebno unijsko necarinsko formalnost. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti glavne elemente, ki jih je treba nadzorovati, medtem ko bi bili tehnični

Uredbi (EU) 2022/2399.

vidiki izvajanja tega nadzora določeni v Uredbi (EU) 2022/2399.

---

[62] Uredba (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. novembra 2022 o vzpostavitvi okolja enotnega okenca Evropske unije za carino in spremembi Uredbe (EU) št. 952/2013 (UL L 317, 9.12.2022, str. 1).

[62] Uredba (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. novembra 2022 o vzpostavitvi okolja enotnega okenca Evropske unije za carino in spremembi Uredbe (EU) št. 952/2013 (UL L 317, 9.12.2022, str. 1).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 73

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(73) Pomembno je, da lahko carinski organi izvajajo kontrole rabljenih vozil za izvoz v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta[63]. Znaten delež rabljenih vozil, ki zapuščajo Unijo, je namenjen v države, v katerih so določene ali bi lahko bile določene uvozne zahteve, kot so zahteve v zvezi s starostjo vozila ali ***njegovimi emisijami***. Pomembno je, da lahko carinski organi elektronsko in samodejno prek okolja enotnega okenca EU za carino preverijo, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje navedene zahteve, kadar zadevne tretje države Komisiji uradno sporočijo informacije o teh zahtevah. Za zaščito okolja in varnosti v cestnem prometu v tretjih državah bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi z določitvijo teh zahtev.	(73) Pomembno je, da lahko carinski organi izvajajo kontrole rabljenih vozil za izvoz v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta[63]***. Čeprav trenutno ni posebnih pogojev za izvoz rabljenih vozil iz Unije, tretje države vse pogosteje uvajajo posebne pogoje za uvoz rabljenih vozil, kot so zahteve v zvezi s starostjo in/ali emisijskimi standardi vozil***. Znaten delež rabljenih vozil, ki zapuščajo Unijo, je namenjen v države, v katerih so določene ali bi lahko bile določene uvozne zahteve, kot so zahteve v zvezi s starostjo vozila ali ***njegovim emisijskim standardom***. Pomembno je, da lahko carinski organi elektronsko in samodejno prek okolja enotnega okenca EU za carino preverijo, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje navedene zahteve, kadar zadevne tretje države Komisiji uradno sporočijo informacije o teh zahtevah***. Komisija bi morala objaviti in dati na voljo informacije v zvezi s temi zahtevami, ki so jih uvedle tretje države***. Za zaščito okolja in varnosti v cestnem prometu v

tretjih državah bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi z določitvijo teh zahtev.

[63] Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1).

[63] Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1).

Or. en

Predlog spremembe 407
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 73

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(73) Pomembno je, da lahko carinski organi izvajajo kontrole rabljenih vozil za izvoz v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta[63]. Znaten delež rabljenih vozil, ki zapuščajo Unijo, je namenjen v države, v katerih so določene ali bi lahko bile določene uvozne zahteve, kot so zahteve v zvezi s starostjo vozila ali njegovimi emisijami. Pomembno je, da lahko carinski organi elektronsko in samodejno prek okolja enotnega okenca EU za carino preverijo, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje navedene zahteve, kadar zadevne tretje države Komisiji uradno sporočijo informacije o teh zahtevah. Za zaščito okolja in varnosti v cestnem prometu v tretjih državah bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi z določitvijo teh zahtev.	(73) Pomembno je, da lahko carinski organi izvajajo kontrole rabljenih vozil za izvoz v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta[63]***. Zato je treba to določiti kot prednostno kontrolno področje, ki omogoča okrepljene carinske kontrole in usklajeno ukrepanje carinskih organov***. Znaten delež rabljenih vozil, ki zapuščajo Unijo, je namenjen v države, v katerih so določene ali bi lahko bile določene uvozne zahteve, kot so zahteve v zvezi s starostjo vozila ali njegovimi emisijami. Pomembno je, da lahko carinski organi elektronsko in samodejno prek okolja enotnega okenca EU za carino ***ali s posebnimi carinskimi kontrolami*** preverijo, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje navedene zahteve, kadar zadevne tretje države Komisiji uradno sporočijo informacije o teh zahtevah. Za zaščito okolja in varnosti v cestnem prometu v tretjih državah bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v

zvezi z določitvijo teh zahtev.

[63] Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1).

[63] Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 76

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(76) Inšpekcijski pregledi bi morali zajemati skladnost z določbami o izvozu in obdelavi rabljenih vozil. Inšpekcijski pregledi bi morali vsako leto zajemati vsaj 10 % pooblaščenih obratov za obdelavo in izvajalcev. Inšpekcijski pregledi bi se morali izvajati tudi na lokacijah izvajalcev popravil in vzdrževanja. Poudariti je treba, da bi morali inšpekcijski pregledi, ki se izvajajo v skladu s to uredbo, dopolnjevati inšpekcijske preglede pošiljk izrabljenih vozil, ki jih celovito ureja Uredba [Urad za publikacije: nova uredba o pošiljkah odpadkov].	(76) Inšpekcijski pregledi bi morali zajemati skladnost z določbami o izvozu in obdelavi rabljenih vozil. Inšpekcijski pregledi bi morali vsako leto zajemati vsaj 10 % pooblaščenih obratov za obdelavo in izvajalcev. Inšpekcijski pregledi bi se morali izvajati tudi na lokacijah izvajalcev popravil in vzdrževanja***, zbirnih mestih ter v drugih obratih in pri gospodarskih subjektih, ki morda obdelujejo izrabljena vozila ali prodajajo rabljena vozila ali njihove nadomestne dele in sestavne dele***. Poudariti je treba, da bi morali inšpekcijski pregledi, ki se izvajajo v skladu s to uredbo, dopolnjevati inšpekcijske preglede pošiljk izrabljenih vozil, ki jih celovito ureja Uredba [Urad za publikacije: nova uredba o pošiljkah odpadkov].

Or. en

Predlog spremembe 409
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 76

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(76) Inšpekcijski pregledi bi morali zajemati skladnost z določbami o izvozu in obdelavi rabljenih vozil. Inšpekcijski pregledi bi morali vsako leto zajemati vsaj ***10*** % pooblaščenih obratov za obdelavo in izvajalcev. Inšpekcijski pregledi bi se morali izvajati tudi na lokacijah izvajalcev popravil in vzdrževanja. Poudariti je treba, da bi morali inšpekcijski pregledi, ki se izvajajo v skladu s to uredbo, dopolnjevati inšpekcijske preglede pošiljk izrabljenih vozil, ki jih celovito ureja Uredba [Urad za publikacije: nova uredba o pošiljkah odpadkov].	(76) Inšpekcijski pregledi bi morali zajemati skladnost z določbami o izvozu in obdelavi rabljenih vozil. Inšpekcijski pregledi bi morali vsako leto zajemati vsaj ***20*** % pooblaščenih obratov za obdelavo in izvajalcev. Inšpekcijski pregledi bi se morali izvajati tudi na lokacijah izvajalcev popravil in vzdrževanja. Poudariti je treba, da bi morali inšpekcijski pregledi, ki se izvajajo v skladu s to uredbo, dopolnjevati inšpekcijske preglede pošiljk izrabljenih vozil, ki jih celovito ureja Uredba [Urad za publikacije: nova uredba o pošiljkah odpadkov].

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 77

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(77) Države članice bi morale vzpostaviti mehanizme sodelovanja na nacionalni in mednarodni ravni, da bi se omogočilo učinkovito izvajanje inšpekcijskih pregledov. Taki mehanizmi bi morali omogočati izmenjavo podatkov iz registrov vozil, ki so potrebni za sledenje vozilom in preverjanje, ali so po koncu življenjske dobe ustrezno obdelana.	(77) Države članice bi morale vzpostaviti mehanizme sodelovanja na nacionalni in mednarodni ravni, da bi se omogočilo učinkovito izvajanje inšpekcijskih pregledov ***ter tako olajšala preprečevanje in odkrivanje nezakonite obdelave in izvoza izrabljenih vozil ter trajno rešilo vprašanje „izginulih vozil“***. Taki mehanizmi bi morali omogočati izmenjavo podatkov iz registrov vozil, ki so potrebni za sledenje vozilom in preverjanje, ali so po koncu življenjske dobe ustrezno obdelana.

Or. en

Predlog spremembe 411
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 78

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(78) Države članice bi morale sprejeti vse potrebne izvršilne ukrepe za boj proti nezakoniti obdelavi izrabljenih vozil, da se prepreči škoda za okolje ali zdravje ljudi, ki jo povzročajo take dejavnosti. Zato bi bilo treba kaznovati vsak obrat ali podjetje, ki obdeluje izrabljena vozila brez veljavnega dovoljenja ali ki krši pogoje ali zahteve iz dovoljenja. Države članice bi morale razmisliti tudi o drugih ukrepih, kot je odvzem dovoljenja ali začasna prepoved dejavnosti izvajalca, da se zagotovi dejanska skladnost s to uredbo.	(78) Države članice bi morale sprejeti vse potrebne izvršilne ukrepe za boj proti nezakoniti obdelavi izrabljenih vozil, da se prepreči škoda za okolje ali zdravje ljudi, ki jo povzročajo take dejavnosti***, ter reši vprašanje izginulih vozil in neskladnih izvoženih vozil***. Zato bi bilo treba kaznovati vsak obrat ali podjetje, ki obdeluje izrabljena vozila brez veljavnega dovoljenja ali ki krši pogoje ali zahteve iz dovoljenja. Države članice bi morale razmisliti tudi o drugih ukrepih, kot je odvzem dovoljenja ali začasna prepoved dejavnosti izvajalca, da se zagotovi dejanska skladnost s to uredbo.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 78

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(78) Države članice bi morale sprejeti vse potrebne izvršilne ukrepe za boj proti nezakoniti obdelavi izrabljenih vozil, da se prepreči škoda za okolje ali zdravje ***ljudi***, ki jo povzročajo take dejavnosti. Zato bi bilo treba kaznovati vsak obrat ali podjetje, ki obdeluje izrabljena vozila brez veljavnega dovoljenja ali ki krši pogoje ali zahteve iz dovoljenja. Države članice bi morale razmisliti tudi o drugih ukrepih, kot je odvzem dovoljenja ali začasna prepoved dejavnosti izvajalca, da se zagotovi	(78) Države članice bi morale sprejeti vse potrebne izvršilne ukrepe za boj proti nezakoniti obdelavi izrabljenih vozil, da se prepreči škoda za okolje ali zdravje, ki jo povzročajo take dejavnosti. Zato bi bilo treba kaznovati vsak obrat ali podjetje, ki obdeluje izrabljena vozila brez veljavnega dovoljenja ali ki krši pogoje ali zahteve iz dovoljenja. Države članice bi morale razmisliti tudi o drugih ukrepih, kot je odvzem dovoljenja ali začasna prepoved dejavnosti izvajalca, da se zagotovi

dejanska skladnost s to uredbo.	dejanska skladnost s to uredbo.

Or. en

Predlog spremembe 413
Sara Matthieu, David Cormand

Predlog uredbe
Uvodna izjava 78 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
	(78a) Da bi bilo sodelovanje med državami članicami učinkovito, bi bilo treba vzpostaviti usklajevalno mrežo za izvrševanje, ki bi jo nadzorovala Komisija. Mreža bi morala biti namenjena razpravi o pogostih težavah pri izvrševanju, izmenjavi primerov dobre prakse ter preučitvi harmoniziranega okvira za sprejemanje korektivnih ukrepov in kazni.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 86

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(86) Izginula vozila so bila priznana kot eden glavnih izzivov pri izvajanju Direktive 2000/53/ES. Neobstoj učinkovitega sistema, ki bi omogočal izmenjavo informacij med državami članicami o statusu registracije vozil v realnem času, ovira sledljivost in je bil opredeljen kot razlog za veliko število „izginulih vozil“ v Uniji. V ta namen bi morala Komisija predlagati revizijo Direktive Sveta 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil[67]. Ta revizija bi morala	(86) Izginula vozila so bila priznana kot eden glavnih izzivov pri izvajanju Direktive 2000/53/ES. Neobstoj učinkovitega sistema, ki bi omogočal izmenjavo informacij med državami članicami o statusu registracije vozil v realnem času, ovira sledljivost in je bil opredeljen kot razlog za veliko število „izginulih vozil“ v Uniji. V ta namen bi morala Komisija ***v razumnem časovnem okviru*** predlagati revizijo Direktive Sveta 1999/37/ES o dokumentih za

od držav članic zahtevati, da za vozila, registrirana na njihovem ozemlju, elektronsko beležijo podatke, ki omogočajo ustrezno dokumentiranje razlogov za razveljavitev registracije vozila, zlasti če je vozilo obravnavano kot izrabljeno vozilo v pooblaščenem obratu za obdelavo, ponovno registrirano v drugi državi članici, izvoženo v tretjo državo zunaj Unije ali ukradeno. Poleg tega bi morali lastniki vozil za preprečitev nezakonitega razstavljanja ali izvoza vozil, ki so bila začasno odjavljena, vse spremembe lastništva nemudoma sporočiti nacionalnemu organu za registracijo vozil. Te spremembe dopolnjujejo in nadgrajujejo obstoječe zahteve, da morajo države članice elektronsko beležiti podatke o vseh vozilih, registriranih na njihovem ozemlju.

registracijo vozil[67]. Ta revizija bi morala od držav članic zahtevati, da za vozila, registrirana na njihovem ozemlju, elektronsko beležijo podatke, ki omogočajo ustrezno dokumentiranje razlogov za razveljavitev registracije vozila, zlasti če je vozilo obravnavano kot izrabljeno vozilo v pooblaščenem obratu za obdelavo, ponovno registrirano v drugi državi članici, izvoženo v tretjo državo zunaj Unije ali ukradeno. Poleg tega bi morali lastniki vozil za preprečitev nezakonitega razstavljanja ali izvoza vozil, ki so bila začasno odjavljena, vse spremembe lastništva nemudoma sporočiti nacionalnemu organu za registracijo vozil. Te spremembe dopolnjujejo in nadgrajujejo obstoječe zahteve, da morajo države članice elektronsko beležiti podatke o vseh vozilih, registriranih na njihovem ozemlju.

---

[67] Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57).

[67] Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57).

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 87

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(87) Glede na potrebo po zagotavljanju visoke ravni varstva okolja in upoštevanju znanstvenega napredka bi morala Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi te uredbe ter njenem vplivu na delovanje enotnega trga in okolje. V poročilo bi morala vključiti ovrednotenje določb o zasnovi novih vozil,	(87) Glede na potrebo po zagotavljanju visoke ravni varstva okolja in upoštevanju znanstvenega napredka bi morala Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi te uredbe ter njenem vplivu na delovanje enotnega trga in okolje. V poročilo bi morala vključiti ovrednotenje določb o zasnovi novih vozil,

vključno s cilji glede ponovne uporabe, možnosti recikliranja in predelave, ravnanja z izrabljenimi vozili, vključno s cilji recikliranja, in o kaznih ter oceno potrebe in izvedljivosti nadaljnje razširitve področja uporabe te uredbe na nekatera vozila kategorije L, težka vozila in njihove priklopnike. Ta ocena se ne bi smela osredotočati le na vidike v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil, temveč tudi na ustreznost in dodano vrednost določitve zahtev glede zasnove.	vključno s cilji glede ponovne uporabe, možnosti recikliranja in predelave, ravnanja z izrabljenimi vozili, vključno s cilji recikliranja, in o kaznih ter oceno potrebe in izvedljivosti nadaljnje razširitve področja uporabe te uredbe na nekatera vozila kategorije L, težka vozila in njihove priklopnike. Ta ocena se ne bi smela osredotočati le na vidike v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil, temveč tudi na ustreznost in dodano vrednost določitve zahtev glede zasnove ***ter na učinek ukrepov, namenjenih reševanju vprašanja „izginulih vozil“ ter zlasti nezakonite obdelave izrabljenih vozil in njihovega izvoza***.
	Or. en

Predlog spremembe 416
Laurent Castillo

Predlog uredbe
Uvodna izjava 87

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(87) Glede na potrebo po zagotavljanju visoke ravni varstva okolja in upoštevanju znanstvenega napredka bi morala Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi te uredbe ter njenem vplivu na delovanje enotnega trga in okolje. V poročilo bi morala vključiti ovrednotenje določb o zasnovi novih vozil, vključno s cilji glede ponovne uporabe, možnosti recikliranja in predelave, ravnanja z izrabljenimi vozili, vključno s cilji recikliranja, in o kaznih ter oceno potrebe in izvedljivosti nadaljnje razširitve področja uporabe te uredbe na nekatera vozila kategorije L, težka vozila in njihove priklopnike. Ta ocena se ne bi smela osredotočati le na vidike v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil, temveč tudi na ustreznost in dodano vrednost določitve	(87) Glede na potrebo po zagotavljanju visoke ravni varstva okolja in upoštevanju znanstvenega napredka bi morala Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi te uredbe ter njenem vplivu na delovanje enotnega trga in okolje***, pri čemer bi morala upoštevati tudi izvoz, ki vključuje nezakonite pošiljke***. V poročilo bi morala vključiti ovrednotenje določb o zasnovi novih vozil, vključno s cilji glede ponovne uporabe, možnosti recikliranja in predelave, ravnanja z izrabljenimi vozili, vključno s cilji recikliranja, in o kaznih ter oceno potrebe in izvedljivosti nadaljnje razširitve področja uporabe te uredbe na nekatera vozila kategorije L, težka vozila in njihove priklopnike. Ta ocena se ne bi smela osredotočati le na vidike v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil, temveč tudi na

zahtev glede zasnove.

ustreznost in dodano vrednost določitve zahtev glede zasnove.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 95

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(95) Uporabo vseh določb v zvezi z vozili kategorij ***L3e-L7e***, M2, M3, N2, N3 in O bi bilo treba odložiti, da se prevoznikom zagotovi dovolj časa za uskladitev z novimi zahtevami. To je zlasti pomembno v zvezi z dovoljenji za pooblaščene obrate za obdelavo, ki lahko izvajajo očiščenje in nadaljnjo obdelavo takih vozil.	(95) Uporabo vseh določb v zvezi z vozili kategorij ***L1e-L7e***, M2, M3, N2, N3 in O bi bilo treba odložiti, da se prevoznikom zagotovi dovolj časa za uskladitev z novimi zahtevami. To je zlasti pomembno v zvezi z dovoljenji za pooblaščene obrate za obdelavo, ki lahko izvajajo očiščenje in nadaljnjo obdelavo takih vozil.

Or. en

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

Predlog uredbe
Uvodna izjava 97

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Predlog spremembe*
(97) Ker ciljev te uredbe, tj. prispevati k delovanju enotnega trga, preprečiti in zmanjšati škodljive učinke ravnanja z izrabljenimi vozili ter zagotoviti visoko raven varovanja zdravja ***ljudi*** in okolja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe po harmonizaciji lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5	(97) Ker ciljev te uredbe, tj. prispevati k delovanju enotnega trga, preprečiti in zmanjšati škodljive učinke ravnanja z izrabljenimi vozili ter zagotoviti visoko raven varovanja zdravja in okolja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe po harmonizaciji lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o

Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev –

Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev –

Or. en