Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
2024-2029

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΥ ΕΓΚΡΙΘΗΚΑΝ

P10_TA(2025)0168

Απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό οχημάτων και διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Σεπτεμβρίου 2025 στην πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

[1] Το θέμα αναπέμφθηκε για διοργανικές διαπραγματεύσεις στις αρμόδιες επιτροπές, σύμφωνα με το άρθρο 60 παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο του Κανονισμού (A10-0158/2025).

Τροπολογία 1
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»[37] (η «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»), είναι η αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρώπης που αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστική οικονομία, με μηδενικές καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου το αργότερο έως το 2050 και όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Προκειμένου οι πολιτικές της Ένωσης για τα προϊόντα να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα προϊόντα που διατίθενται και πωλούνται στην Ένωση αποτελούν αντικείμενο βιώσιμης προμήθειας, κατασκευής και επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	*(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)*

---

[37] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019)0640].

Τροπολογία 2
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το	(2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το

περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική

περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, ***τη συνεχιζόμενη αύξηση του μεγέθους και βάρους των οχημάτων,*** καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ***και πολυπλοκότητας των*** ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων ***και ότι ο κλάδος θα μπορούσε να εξαρτάται ολοένα και περισσότερο από τις εισαγωγές κρίσιμων πρώτων υλών και να είναι ευάλωτος σε διαταραχές του εφοδιασμού και, ως εκ τούτου, να χάσει την ανταγωνιστικότητά του***. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς ***επισκευή,*** επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση***, μετασκευή*** ή ανακύκλωση από οχήματα ***τόσο κατά το στάδιο της χρήσης όσο και*** στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την

Ευρώπη»[38], στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». Το Συμβούλιο[39] και το Κοινοβούλιο[40] τόνισαν επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα***, και τη στήριξη της ανταγωνιστικότητας με την αύξηση της ανθεκτικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας***, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη»[38], στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». ***Αυτό συνάδει επίσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1252 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[38α].*** Το Συμβούλιο[39] και το Κοινοβούλιο[40] τόνισαν επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και

σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

---

[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020)0098].

[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020)0098].

[38α] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1252 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Απριλίου 2024, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2018/1724 και (ΕΕ) 2019/1020 (ΕΕ L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

Τροπολογία 3
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(6) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[44] εισήγαγε ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς για τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα ρυμουλκούμενα και τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς και την παροχή υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικών επιδόσεων. Απαιτείται χωριστή κανονιστική πράξη για τους σκοπούς της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΕ που καθορίζεται βάσει του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις και απαιτήσεις σχετικά με την κυκλικότητα των οχημάτων κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ. Για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των οχημάτων με τις εν λόγω απαιτήσεις, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η επαλήθευσή τους στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΕ. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την εποπτεία της αγοράς, τα διορθωτικά μέτρα και τις κυρώσεις, εφαρμόζονται στις εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την εποπτεία της αγοράς, τα διορθωτικά μέτρα και τις κυρώσεις, εφαρμόζονται στις	(6) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[44] εισήγαγε ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς για τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα ρυμουλκούμενα και τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς και την παροχή υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικών επιδόσεων. Απαιτείται χωριστή κανονιστική πράξη για τους σκοπούς της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΕ που καθορίζεται βάσει του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις και απαιτήσεις σχετικά με την κυκλικότητα των οχημάτων κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ. Για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των οχημάτων με τις εν λόγω απαιτήσεις, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η επαλήθευσή τους στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΕ. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την εποπτεία της αγοράς, τα διορθωτικά μέτρα και τις κυρώσεις, εφαρμόζονται στις εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται βάσει του παρόντος κανονισμού. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την εποπτεία της αγοράς, τα διορθωτικά μέτρα***, τις ρήτρες διασφάλισης*** και

εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

τις κυρώσεις, εφαρμόζονται στις εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

---

[44] Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

[44] Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).

Τροπολογία 4
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(6α) Για να αποφευχθεί η αναδρομική εφαρμογή των απαιτήσεων, είναι σημαντικό να γίνει διάκριση μεταξύ των τροποποιημένων εγκρίσεων τύπου και των νέων εγκρίσεων τύπου. Θα πρέπει επομένως να διευκρινιστεί ότι οι τροποποιήσεις δεν απαιτούν συστηματικά νέα έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.

Τροπολογία 5
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν οι όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διαχείριση των αποβλήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Υπάρχουν εγγενείς δεσμοί μεταξύ του σταδίου παραγωγής και της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς η περιβαλλοντικά ορθή μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέσπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση	(7) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν οι όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διαχείριση των αποβλήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας ***και την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων***. Υπάρχουν εγγενείς δεσμοί μεταξύ του σταδίου παραγωγής και της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς η περιβαλλοντικά ορθή μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέσπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο

νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και να εκπληρωθεί η ανάγκη ύπαρξης ενιαίων κανόνων για την ενιαία αγορά με γνώμονα τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, και σύμφωνα με τη συνολική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, η οδηγία 2000/53/ΕΚ και η οδηγία 2005/64/ΕΚ θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει του άρθρου 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και να εκπληρωθεί η ανάγκη ύπαρξης ενιαίων κανόνων για την ενιαία αγορά με γνώμονα τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, και σύμφωνα με τη συνολική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, η οδηγία 2000/53/ΕΚ και η οδηγία 2005/64/ΕΚ θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει του άρθρου 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Τροπολογία 6
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 **%** του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ	(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 ***τοις εκατό*** του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του

τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N1, αλλά, εν μέρει, και σε ***ορισμένα*** οχήματα της κατηγορίας L ***(L_3e-L_7e)***, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, γεγονός που εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση τους, θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L ***(L_3e-L_7e)*** και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά

κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N1, αλλά, εν μέρει, και σε οχήματα της κατηγορίας L, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, γεγονός που εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση τους, θα πρέπει να ισχύουν ***τόσο*** για τα οχήματα της κατηγορίας L ***όσο*** και ***για*** τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα.

τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. ***Επιπλέον, θα πρέπει να ισχύουν πρόσθετες απαιτήσεις για τα οχήματα της κατηγορίας L, όπως σχετικά με την επισήμανση, την υποχρεωτική αφαίρεση ή την επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή και ανακαίνιση.***

Τροπολογία 7
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(8α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η κανονιστική συνεκτικότητα και να αποφευχθεί ο κατακερματισμός στην ενιαία αγορά, είναι αναγκαίο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού στα οχήματα που εμπίπτουν στις κατηγορίες L_1 και L_2, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1α]. Τα οχήματα των κατηγοριών L_1e και L_2e δεν υπόκεινται ομοιόμορφα σε διοικητική ταξινόμηση δυνάμει της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου[1β] σε όλα τα κράτη μέλη, παρότι έχουν λάβει έγκριση τύπου δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ)

αριθ. 168/2013. Αυτή η ρυθμιστική ασυνέπεια ενέχει τον κίνδυνο να δημιουργηθούν κατακερματισμένες εθνικές προσεγγίσεις, να επιβληθούν δυσανάλογες επιβαρύνσεις στους κατασκευαστές και να υπονομευθεί η ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Για να διασφαλιστεί η κανονιστική συνεκτικότητα και εναρμόνιση, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ορίζει ότι, όταν τα εν λόγω οχήματα δεν υπόκεινται σε διοικητική ταξινόμηση, θα πρέπει να εφαρμόζεται εναλλακτικό σύστημα για την καταγραφή της ταυτοποίησής τους, μεταξύ άλλων στο σημείο διάθεσης στην αγορά, κατά τη χρήση ή στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η προσέγγιση αυτή θα πρέπει αποτρέπει τις διαφορές στη μεταχείριση παρόμοιων οχημάτων και να ευθυγραμμίζει τις υποχρεώσεις για όλα τα οχήματα της κατηγορίας L, προωθώντας έτσι ένα συνεπές πλαίσιο για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό.

[1α] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2

***013/168/oj*).**

***[1β] Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj*).**

Τροπολογία 8
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(9α) Τα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις αποκλειστικά, καθώς και τα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, την πολιτική άμυνα, την πυροσβεστική υπηρεσία, τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, και τις ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Τα οχήματα αυτά εξυπηρετούν εξειδικευμένες επιχειρησιακές λειτουργίες και υπόκεινται σε ειδικές τεχνικές απαιτήσεις, ενώ ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η χρήση τους διαφέρουν σημαντικά από εκείνες των οχημάτων που προορίζονται για γενικές οδικές μεταφορές. Επομένως, η εφαρμογή γενικών απαιτήσεων κυκλικότητας

	για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν θα ήταν κατάλληλη, η εξαίρεσή τους δε από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού συνάδει με την ειδική φύση των λειτουργιών τους.
Τροπολογία 9 **Πρόταση κανονισμού** **Αιτιολογική σκέψη 9 β (νέα)**	
Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(9β) Για να διαφυλαχθεί η πολιτιστική κληρονομιά της Ευρώπης, τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Τα οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος θα πρέπει επίσης να μπορούν να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι αναγνωρίζονται επίσημα ως τέτοια από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου είναι ταξινομημένα, σύμφωνα με ειδικά κριτήρια. Η εξαίρεση αυτή δεν θα πρέπει να απαλλάσσει τα εν λόγω οχήματα από την τήρηση και τον χειρισμό τους με περιβαλλοντικά ορθό τρόπο, σύμφωνα με το εφαρμοστέο ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο. Επομένως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν ώστε κάθε όχημα που επωφελείται από την εν λόγω εξαίρεση να είναι

	αντικείμενο ανάλογης διαχείρισης.

Τροπολογία 10
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(9γ) Για να διασφαλιστεί ότι το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού προσαρμόζεται στην πραγματικότητα της αγοράς, θα πρέπει επίσης να εξαιρούνται από τον παρόντα κανονισμό και άλλοι τύποι οχημάτων, όπως οχήματα κατηγορίας L που παράγονται σε μικρές σειρές ή ορισμένα ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση.

Τροπολογία 11
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(10) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και	(10) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και

κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ. Ο κατασκευαστής, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για ολοκληρωμένα οχήματα. Κρίνεται, επομένως, σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό μόνον για το βασικό όχημα.

Τροπολογία 12
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ. ***Ωστόσο, τα οχήματα ειδικού σκοπού που παράγονται από κατασκευαστές με μικρό όγκο παραγωγής θα πρέπει να εξαιρούνται πλήρως από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.*** Ο κατασκευαστής, σε δεύτερο στάδιο***, όπως όσοι παράγουν το αμάξωμα***, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για ολοκληρωμένα οχήματα. Κρίνεται, επομένως, σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό μόνον για το βασικό όχημα ***στο παρόν στάδιο***. ***Κατά συνέπεια, το αμάξωμα οχημάτων πολλαπλών σταδίων που δεν περιλαμβάνεται στο βασικό όχημα δεν θα πρέπει να περιλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.***

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10α)Τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα και τα ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα διακρίνονται από τα συμβατικά οχήματα ή τα ρυμουλκούμενα, καθώς χρησιμοποιούνται κυρίως για αναψυχή και όχι ως μεταφορικό μέσο. Πολλά ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα είναι μόνιμα στερεωμένα σε συγκεκριμένη θέση ως κατοικίες διακοπών, χρησιμοποιούνται για εποχική διαμονή και παραμένουν λειτουργικά για δεκαετίες. Οι εν λόγω μονάδες θα πρέπει να μην ταξινομούνται ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς εξακολουθούν να χρησιμεύουν ως κατοικίες, συχνά μη ταξινομημένα, με αποτέλεσμα την εσφαλμένη ταξινόμησή τους ως «απολεσθέντων οχημάτων». Για την κατασκευή των εν λόγω τροχόσπιτων χρησιμοποιούνται κατασκευαστικά στοιχεία εκτός του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας όπως ξύλο, έπιπλα, συστήματα ύδρευσης και οικιακά ηλεκτρικά συστήματα, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης οχημάτων. Λόγω του ειδικού σκοπού τους, της διακριτής σύνθεσης των υλικών και της συνεχιζόμενης χρήσης τους, τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα και τα ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα θα πρέπει να

εξαιρούνται από τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 13
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ***ιδίως*** σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών[46] για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικά δεσμευτικά ακριβή κριτήρια που θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από ***όλους*** τους οικονομικούς φορείς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων που ασχολούνται με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	(11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών ***και εξαγωγών*** οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών[46] για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικά δεσμευτικά ακριβή κριτήρια που θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από ***όλες τις σχετικές αρμόδιες αρχές,*** τους οικονομικούς φορείς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων που ασχολούνται με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
[46] Κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων οχημάτων, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων οχημάτων, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Τροπολογία 14
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 **%** κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 **%** κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου	(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 ***τοις εκατό*** κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 ***τοις εκατό*** κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη

να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ.

στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας***, λαμβανομένου υπόψη του προτύπου ISO 22628:2002***. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. ***Η Επιτροπή θα πρέπει να επιδιώκει την ανάλογη επικαιροποίηση της σχετικής μεθοδολογίας των Ηνωμένων Εθνών, ώστε να μην προσκρούει στην ενωσιακή***

	μεθοδολογία και να μειωθεί ο φόρτος για τους κατασκευαστές.

Τροπολογία 15
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(13a)Η διασφάλιση της δυνατότητας επισκευής των οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους αποτελεί θεμελιώδη πυλώνα μιας πραγματικά βιώσιμης και κυκλικής οικονομίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Θα πρέπει να αποφεύγεται η πρόωρη ταξινόμηση των οχημάτων ως οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους όταν εξακολουθούν να είναι επισκευάσιμα, ώστε να μην προκύπτουν περιττά απόβλητα, οικονομική αναποδοτικότητα, και αδικαιολόγητος φόρτος για τους ιδιοκτήτες οχημάτων. Ένα όχημα θα πρέπει να θεωρείται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μόνον όταν δεν είναι δυνατή η εύλογη αποκατάστασή του για να πληροί τις απαιτήσεις τεχνικού ελέγχου, και ως εκ τούτου συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου.

Τροπολογία 16
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(13β) Η μακροζωία των οχημάτων εξαρτάται όχι μόνον από τον αρχικό σχεδιασμό τους, αλλά και από τη διαθεσιμότητα οικονομικά προσιτών και ανταγωνιστικών υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης. Οι ανεξάρτητοι επισκευαστές θα πρέπει να μπορούν να λειτουργούν υπό δίκαιες και διαφανείς συνθήκες ώστε να διασφαλίζεται ότι οι καταναλωτές δεν εξαρτώνται αποκλειστικά από δίκτυα επισκευής που ελέγχονται από τον κατασκευαστή, καθώς τούτο θα μπορούσε εξάλλου να περιορίσει τον ανταγωνισμό, να αυξήσει το κόστος και να μειώσει τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών. Θα πρέπει να αποφεύγονται οι φραγμοί στην επισκευή, μεταξύ άλλων οι περιορισμοί της πρόσβασης σε ανταλλακτικά, σε διαγνωστικά εργαλεία και σε τεχνικές πληροφορίες, καθώς και η αδικαιολόγητη σύνδεση εξαρτημάτων με συγκεκριμένο όχημα, ώστε να διασφαλίζονται οι επιλογές των καταναλωτών και η αποδοτική χρήση των πόρων.

Τροπολογία 17
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(15) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ περιορίζει ήδη τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου	(15) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ περιορίζει ήδη τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου

και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα και προβλέπει εξαιρέσεις όταν οι ουσίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ορισμένες εφαρμογές. Ο παρών κανονισμός θα έπρεπε να υιοθετήσει αυτούς τους υφιστάμενους κανόνες. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή της νομοθεσίας για τα χημικά προϊόντα, οι περιορισμοί όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση άλλων ουσιών σε οχήματα θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[48]. Ομοίως, θα πρέπει να ***θεσπιστούν*** περιορισμοί στη χρήση ουσιών που ρυθμίζονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[49], με βάση τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού. ***Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα περιορισμού οποιασδήποτε άλλης ουσίας εκτός από τον μόλυβδο, τον υδράργυρο, το κάδμιο και το εξασθενές χρώμιο στα οχήματα.***

[48] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/ΕΚ και για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ)

και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα και προβλέπει εξαιρέσεις όταν οι ουσίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ορισμένες εφαρμογές. Ο παρών κανονισμός θα έπρεπε να υιοθετήσει αυτούς τους υφιστάμενους κανόνες. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή της νομοθεσίας για τα χημικά προϊόντα, οι περιορισμοί όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση άλλων ουσιών σε οχήματα θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[48]. Ομοίως, θα πρέπει να ***τηρούνται*** περιορισμοί στη χρήση ουσιών που ρυθμίζονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[49], με βάση τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού.

[48] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/ΕΚ και για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ)

αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

[49] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τους έμμονους οργανικούς ρύπους (ΕΕ L 169 της 25.6.2019, σ. 45).

αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

[49] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τους έμμονους οργανικούς ρύπους (ΕΕ L 169 της 25.6.2019, σ. 45).

Τροπολογία 18
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(15α) Για να διευκολυνθεί η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και να παρασχεθεί καθοδήγηση όσον αφορά τους περιορισμούς των ουσιών που προκαλούν ανησυχία οι οποίες περιέχονται στα οχήματα, αλλά και εκείνων που παρεμποδίζουν την ανακύκλωση για ασφαλείς και ποιοτικές δευτερογενείς πρώτες ύλες, είναι σκόπιμο να πραγματοποιηθεί χαρτογράφηση των ουσιών που προκαλούν ανησυχία. Θα πρέπει να το αναλάβει η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Χημικών Προϊόντων που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 («ο Οργανισμός»). Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει κατάλληλα μέτρα παρακολούθησης εν

προκειμένω, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Τροπολογία 19
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(16) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ προβλέπει εξαιρέσεις από τους περιορισμούς σχετικά με τη χρήση μολύβδου και καδμίου σε μπαταρίες που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, οι οποίες υιοθετούνται από τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, η χρήση ουσιών σε μπαταρίες ρυθμίζεται πλήρως στον κανονισμό (ΕΕ) ***αριθ.2023/ [μπαταρίες]*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[50]. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω ουσίες θα πρέπει να καλύπτονται από τον εν λόγω κανονισμό και, ενδεχομένως, οι περιορισμοί τους και οι σχετικές εξαιρέσεις να μεταφερθούν, κατά περίπτωση, σε αυτόν, και δεν θα πρέπει να ρυθμίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πριν από τη θέσπιση τέτοιων περιορισμών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2023/[μπαταρίες], θα πρέπει να διενεργηθεί συνολική αξιολόγηση δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, προκειμένου να αξιολογηθεί εάν εξακολουθεί να απαιτείται εξαίρεση και με τι πεδίο εφαρμογής.	(16) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ προβλέπει εξαιρέσεις από τους περιορισμούς σχετικά με τη χρήση μολύβδου και καδμίου σε μπαταρίες που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, οι οποίες υιοθετούνται από τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, η χρήση ουσιών σε μπαταρίες ρυθμίζεται πλήρως στον κανονισμό (ΕΕ) ***2023/1542*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[50]. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω ουσίες θα πρέπει να καλύπτονται από τον εν λόγω κανονισμό και, ενδεχομένως, οι περιορισμοί τους και οι σχετικές εξαιρέσεις να μεταφερθούν, κατά περίπτωση, σε αυτόν, και δεν θα πρέπει να ρυθμίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πριν από τη θέσπιση τέτοιων περιορισμών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2023/[μπαταρίες], θα πρέπει να διενεργηθεί συνολική αξιολόγηση δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, προκειμένου να αξιολογηθεί εάν εξακολουθεί να απαιτείται εξαίρεση και με τι πεδίο εφαρμογής.
_____	_____
[50] ***Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [ημερομηνία] 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα***	[50] ***Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2023, σχετικά με τις***

απόβλητα μπαταριών, την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ (ΕΕ L […])).	***μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ (ΕΕ L 191 της 28.7.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).***

Τροπολογία 20
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος, θα πρέπει να εξακολουθήσει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ’ εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση των εξαιρέσεων από τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Πριν από την τροποποίηση ή τη διαγραφή των εν λόγω εξαιρέσεων θα πρέπει να προηγηθεί εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της αλλαγής αυτής, στοιχείο που απουσιάζει από την οδηγία 2000/53/ΕΚ, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης της διαθεσιμότητας εναλλακτικών ουσιών και των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον καθ’ όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματική λήψη αποφάσεων,	(17) Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος, θα πρέπει να εξακολουθήσει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ’ εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση των εξαιρέσεων από τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Πριν από την τροποποίηση ή τη διαγραφή των εν λόγω εξαιρέσεων θα πρέπει να προηγηθεί εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της αλλαγής αυτής, στοιχείο που απουσιάζει από την οδηγία 2000/53/ΕΚ, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης της διαθεσιμότητας εναλλακτικών ουσιών και των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον καθ’ όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων. ***Πριν από την έκδοση μιας τέτοιας κατ’ εξουσιοδότηση πράξης, η***

αποτελεσματικός συντονισμός και αποτελεσματική διαχείριση των τεχνικών, επιστημονικών και διοικητικών πτυχών της τροποποίησης του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τους περιορισμούς στη χρήση ουσιών στα οχήματα, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στην εν λόγω αξιολόγηση.

Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλεύεται με σχετικούς εμπειρογνώμονες και ενδιαφερόμενα μέρη ώστε να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται υπόψη οι ευρύτερες κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις, όπως και οι επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου και στο περιβάλλον. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματική λήψη αποφάσεων, αποτελεσματικός συντονισμός και αποτελεσματική διαχείριση των τεχνικών, επιστημονικών και διοικητικών πτυχών της τροποποίησης του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τους περιορισμούς στη χρήση ουσιών στα οχήματα, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στην εν λόγω αξιολόγηση.

Τροπολογία 21
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που	(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών***, τηρουμένων των επιδόσεων ασφάλειας των οχημάτων***. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες

σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. ***Μειώνει*** επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ***ενισχύει*** την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. ***Ενισχύει*** επίσης ***τη στρατηγική αυτονομία και την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης μειώνοντας*** τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών***, συμβάλλοντας ειδικότερα στη διατήρηση των πολύτιμων κρίσιμων πρώτων υλών εντός της Ένωσης,*** και ταυτόχρονα ***ενισχύοντας*** την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ***μεταξύ άλλων μέσω διαδικτυακών αγορών,*** ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας

στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης. ***Η μετάβαση προς την κυκλική οικονομία στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας θα πρέπει να συνοδεύεται από μέτρα που εγγυώνται την ασφάλεια των θέσεων εργασίας και δημιουργούν νέες ευκαιρίες απασχόλησης. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να μπορεί να στηρίζει τους εργαζομένους στο πλαίσιο μιας δίκαιης μετάβασης, ενσωματώνοντας κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές πτυχές βιωσιμότητας.***

Τροπολογία 22
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***είκοσι πέντε*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***20*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν

ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το ***είκοσι πέντε*** τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. ***Προκειμένου*** να ***διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει*** να ***ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των*** πλαστικών ***που έχουν ανακτηθεί από*** απόβλητα μετά την κατανάλωση ***και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος***.	ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το ***15*** τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. ***Για*** να ***διασφαλιστεί η αναγκαία μακροπρόθεσμη προοπτική για τον κλάδο και*** να ***αποδεσμευθούν οι επενδύσεις, οι κατασκευαστές θα πρέπει να επιτύχουν, σε μεταγενέστερο στάδιο, στόχο τουλάχιστον 25 %*** πλαστικών ***υλών ανακυκλωμένων από πλαστικά*** απόβλητα μετά την κατανάλωση***, εκτός εάν η έλλειψη διαθεσιμότητας ή οι υπερβολικές τιμές των αναγκαίων ανακυκλωμένων πλαστικών καθιστούν υπερβολικά δύσκολη τη συμμόρφωση με τον στόχο αυτόν. Για να παρέχεται επαρκής ευελιξία προς επίτευξη των στόχων αυτών, οι κατασκευαστές θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να χρησιμοποιούν απόβλητα πριν από την κατανάλωση σε ποσοστό έως 50 %, κατ' ανώτατο όριο.***

Τροπολογία 23
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(19α) Για να συμπληρωθούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία του

παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση του ποσοστού πλαστικών που ανακτώνται από απόβλητα πριν και μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αντίστοιχα, πλαστικά τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος, λαμβανομένης υπόψη της βέλτιστης διαθέσιμης τεχνολογίας ανακύκλωσης, συμπεριλαμβανομένης της μηχανικής και της χημικής ανακύκλωσης. Για την εξασφάλιση ίσων όρων, είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν χωρίς διακρίσεις οι σχετικές περιβαλλοντικές ανησυχίες όσον αφορά τις εγχώρια παραγόμενες και τις εισαγόμενες ανακυκλωμένες πλαστικές ύλες. Για τον σκοπό αυτόν, τα ανακυκλωμένα πλαστικά από απόβλητα πριν από την κατανάλωση τα οποία ενσωματώνονται σε οχήματα που εισάγονται στην Ένωση θα πρέπει να υπόκεινται σε ισοδύναμους όρους όσον αφορά τις εκπομπές και τη χωριστή συλλογή, καθώς και τα κριτήρια βιωσιμότητας για τις τεχνολογίες ανακύκλωσης.

Τροπολογία 24
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από ***απόβλητα*** χάλυβα ***μετά την κατανάλωση,*** ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου. Προκειμένου να ***διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης***, θα πρέπει να ***ανατεθούν*** στην Επιτροπή ***εκτελεστικές αρμοδιότητες*** για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης	(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. ***Θα πρέπει να οριστεί στόχος για την ενσωμάτωση, στα νέα οχήματα, χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από παλιοσίδερα μετά την κατανάλωση,*** προκειμένου ***αυτό*** να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα***.*** ***Επίσης***, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από ***παλιοσίδερα — συμπεριλαμβανομένων των ομάδων πλατέων και επιμήκων προϊόντων από ανθρακούχο*** χάλυβα ***και ανοξείδωτο χάλυβα—*** ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα

του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από ***απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος*** θα πρέπει να ***υπάρχει*** και είναι ***ενσωματωμένος*** στον τύπο οχήματος.

υλοποίησης του εν λόγω στόχου***, συμπεριλαμβανομένου και του αντικτύπου σε άλλους τομείς που χρησιμοποιούν χάλυβα και στις παγκόσμιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Είναι σημαντικό να γίνεται διάκριση μεταξύ των διαφόρων οικογενειών προϊόντων χάλυβα εντός του οχήματος, καθώς παράγονται με χρήση διαφορετικών τεχνολογιών οι οποίες έχουν διάφορους περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση παλιοσίδερων σε σχέση με την ικανότητά τους να ανέχονται την περιεκτικότητα σε χαλκό και την ακούσια συμπερίληψη άλλων ανεπιθύμητων μετάλλων***. Προκειμένου να ***συμπληρωθούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού***, θα πρέπει να ***ανατεθεί*** στην Επιτροπή ***η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης*** για ***τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά*** τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από ***παλιοσίδερα τα οποία*** θα πρέπει να ***υπάρχουν*** και ***να*** είναι ***ενσωματωμένα*** στον τύπο οχήματος.

Τροπολογία 25
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(20α) Ο τομέας της

αυτοκινητοβιομηχανίας είναι επίσης ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες αλουμινίου, καθώς αντιπροσωπεύει πάνω από το 40 τοις εκατό της ενωσιακής συνολικής ζήτησης, η οποία συνεχίζει να αυξάνεται. Η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου αλουμινίου στα νέα οχήματα είναι χαμηλή. Για να στηριχθούν η μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, να περιοριστούν η κατανάλωση ενέργειας και το κόστος της ενέργειας, και να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα χάρη στη μείωση των εξαρτήσεων από τις προμήθειες πρωτογενών πρώτων υλών, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένου αλουμινίου στα οχήματα. Προς τούτο, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου αλουμινίου που να υπάρχει και να ενσωματώνεται στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες

	που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου. Για να συμπληρωθούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση του ποσοστού αλουμινίου, καθώς και των κραμάτων του, που ανακτάται από απόβλητα το οποίο υπάρχει και είναι ενσωματωμένο στον τύπο οχήματος.

Τροπολογία 26
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(21) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκταίος και σκόπιμος, καθώς και ποιες	(21) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκταίος και σκόπιμος, καθώς και ποιες

επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες***, καθώς και για το αλουμίνιο και τα κράματά του,*** ή το μαγνήσιο και τα κράματά του. Για να είναι εφικτός ο δυνητικός καθορισμός στόχων για συγκεκριμένους τύπους κραμάτων αλουμινίου και μαγνησίου, η μελέτη θα πρέπει να εξετάσει την αντιστοίχιση της ζήτησης με την προσφορά δευτερογενών υλών εν γένει και ειδικότερα να διερευνήσει τον συμβιβασμό μεταξύ της μεγιστοποίησης των οικονομιών κλίμακας με τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου αριθμού οικογενειών κραμάτων έναντι της μεγιστοποίησης της διατήρησης της αξίας με τη διαλογή σε ευρύτερο φάσμα συγκεκριμένων τύπων κραμάτων.

επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες ή το μαγνήσιο και τα κράματά του. Για να είναι εφικτός ο δυνητικός καθορισμός στόχων για συγκεκριμένους τύπους κραμάτων αλουμινίου και μαγνησίου, η μελέτη θα πρέπει να εξετάσει την αντιστοίχιση της ζήτησης με την προσφορά δευτερογενών υλών εν γένει και ειδικότερα να διερευνήσει τον συμβιβασμό μεταξύ της μεγιστοποίησης των οικονομιών κλίμακας με τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου αριθμού οικογενειών κραμάτων έναντι της μεγιστοποίησης της διατήρησης της αξίας με τη διαλογή σε ευρύτερο φάσμα συγκεκριμένων τύπων κραμάτων.

Τροπολογία 27
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου,	(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου,

δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να ***διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης***, θα πρέπει να ***ανατεθούν*** στην Επιτροπή ***εκτελεστικές αρμοδιότητες*** για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να ***συμπληρωθούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού***, θα πρέπει να ***ανατεθεί*** στην Επιτροπή ***η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης*** για ***τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά*** τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

Τροπολογία 28
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(23) Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) ***[πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***[51], και λαμβανομένου υπόψη ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστούν στον παρόντα κανονισμό διατάξεις σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο στα οχήματα και σχετικά με τις κρίσιμες πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να ισχύουν ως η ειδική για τον τομέα εφαρμογή των διατάξεων που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) ***[πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]***. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ο εξορθολογισμός και η ενσωμάτωση διαφόρων υποχρεώσεων πληροφόρησης, επισήμανσης και αφαίρεσης στο πλαίσιο των διαδικασιών του παρόντος κανονισμού με τις υποχρεώσεις για άλλα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά.	(23) Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) ***2024/1252***, και λαμβανομένου υπόψη ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστούν στον παρόντα κανονισμό διατάξεις σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο στα οχήματα και σχετικά με τις κρίσιμες πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να ισχύουν ως η ειδική για τον τομέα εφαρμογή των διατάξεων που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1252***. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ο εξορθολογισμός και η ενσωμάτωση διαφόρων υποχρεώσεων πληροφόρησης, επισήμανσης και αφαίρεσης στο πλαίσιο των διαδικασιών του παρόντος κανονισμού με τις υποχρεώσεις για άλλα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά.

_____

51 Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ)

αριθ. 168/2013,
(ΕΕ) 2018/858,
(ΕΕ) 2018/1724 και
(ΕΕ) 2019/1020
[COM(2023)2023].

Τροπολογία 29
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/***[μπαταρίες]*** και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από	(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/***1542*** και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. ***Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνει την ανάπτυξη προτύπων για τεχνικές σχεδιασμού και συναρμολόγησης που διευκολύνουν τη συντήρηση, την επισκευή και την αναπροσαρμογή χρήσης μπαταριών και συστοιχιών μπαταριών. Γενικότερα, για να μεγιστοποιηθούν οι δυνατότητες αντικατάστασης, επαναχρησιμοποίησης,***

οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

ανακύκλωσης, ανακατασκευής ή ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος και για να ελαχιστοποιηθούν τα απόβλητα, τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο που να επιτρέπει την αφαίρεση όσο το δυνατόν περισσότερων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Η έννοια της τεχνικής σκοπιμότητας θα πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο που να υποστηρίζει και να διευκολύνει τους εν λόγω στόχους, ενώ παράλληλα θα πρέπει να αναγνωρίζεται πως, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι απαιτήσεις ασφάλειας ή λειτουργίας ενός εξαρτήματος μπορούν να δικαιολογήσουν εναλλακτικές λύσεις που να περιορίζουν τη δυνατότητα αφαίρεσης ενός εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου. Στις περιπτώσεις αυτές, οι κατασκευαστές θα πρέπει να αποδεικνύουν την αναγκαιότητα μιας τέτοιας επιλογής. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης

σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

Τροπολογία 30
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας ***για κάθε νέο τύπο*** και να την υποβάλουν στην ***αρχή έγκρισης τύπου***. ***Η στρατηγική αυτή*** θα πρέπει να ***βασίζεται*** σε ***αποδεδειγμένες τεχνολογίες, οι οποίες είναι διαθέσιμες ή στη φάση της ανάπτυξης κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης*** για ***έγκριση τύπου οχήματος*** και ***οι οποίες επικαιροποιούνται*** τακτικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές. ***Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος στην κατασκευή οχημάτων και στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους,***	(26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας ***σε επίπεδο κατασκευαστή*** και να την υποβάλουν στην ***Επιτροπή***. ***Ωστόσο, οι κατασκευαστές*** θα πρέπει ***επίσης*** να ***είναι*** σε ***θέση να καταρτίζουν στρατηγική κυκλικότητας ανά κατηγορία οχημάτων. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να μην συνεπάγεται δυσανάλογες επιβαρύνσεις*** για ***τους κατασκευαστές*** και ***να επικαιροποιείται*** τακτικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές.

οι εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι κανονιστικές αλλαγές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος που περιέχει απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της.

Τροπολογία 31
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες ***που επιτρέπουν*** την ασφαλή αφαίρεση και	(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης***, καθώς και στις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης,*** απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε

αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) ***[πράξη για*** τις ***κρίσιμες πρώτες ύλες]***. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές.

Προκειμένου να πληροφορίες***, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 66 της ανακοίνωσης της Επιτροπής της 28ης Μαΐου 2010 για συμπληρωματικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για*** την ***πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων, ώστε να καθίσταται δυνατή η*** ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων ***και των συστοιχιών μπαταριών τους***, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και

επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να ***παρέχουν*** οι ***κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής*** και ***συντήρησης, θα πρέπει*** να ***ανατεθεί στην Επιτροπή*** η ***εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V***.	κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1252. Είναι σημαντικό να γίνονται δεόντως σεβαστά τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας και να διασφαλίζεται ότι η πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες δεν θέτει σε κίνδυνο*** τις ***αποκλειστικές τεχνολογίες ούτε το εμπορικό απόρρητο***. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των ***μη απαγορευτικών*** διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. ***Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη στήριξης της μετασκευής οχημάτων ως τρόπου*** να ***μειωθούν*** οι ***εκπομπές, να παραταθεί η διάρκεια ζωής των οχημάτων*** και να ***προαχθεί*** η ***βιωσιμότητα, οι κατασκευαστές θα πρέπει επίσης να διασφαλίζουν την κατάλληλη συνεργασία με τους φορείς μετασκευής***.

Τροπολογία 32
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(29) Ενώ η ψηφιακή	(29) Ενώ η ψηφιακή

κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.	κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων ***και στους φορείς επισκευής και συντήρησης*** να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.

Τροπολογία 33
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(31) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των	(31) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των

εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023 ***[μπαταρίες]***, του κανονισμού ***[οικολογικός σχεδιασμός για τα βιώσιμα προϊόντα]*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[54] και του κανονισμού ***[Euro 7]*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[55]. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος.

εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα ***ψηφιακό*** διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023***/1542***, του κανονισμού ***(ΕΕ) 2024/1781*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[54] και του κανονισμού ***(ΕΕ) 2024/1257*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[55]. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος. ***Κατά τον καθορισμό των κανόνων για το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας των οχημάτων, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη για υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας της ιδιωτικής ζωής, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα δεδομένα χρήσης***

	των οχημάτων, ώστε να προλαμβάνονται απειλές κατά της κυβερνοασφάλειας.
_____	_____
54 Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ.	54 ***Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1781 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα, για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 και του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ (ΕΕ L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj)***.
55 Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.	55 ***Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του***

	***κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).*.**

Τροπολογία 34
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(33) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή. Η έγκριση θα πρέπει να χορηγείται μόνον εάν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την τεχνική, οικονομική και οργανωτική ικανότητα που απαιτείται για την εκτέλεση των εργασιών επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο σύμφωνο με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.	(33) ***Ο παρών κανονισμός βασίζεται στους κανόνες διαχείρισης αποβλήτων και στις γενικές αρχές που ορίζονται στην οδηγία 2008/98/ΕΚ, που θα πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να αντικατοπτρίζουν την ιδιαίτερη φύση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.*** Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων για τα οχήματα αυτά***, συμπεριλαμβανομένων της συλλογής, της απορρύπανσης και της αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων από τα εν λόγω οχήματα,*** θα πρέπει να λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή. Η έγκριση θα πρέπει να χορηγείται μόνον εάν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την τεχνική, οικονομική και οργανωτική ικανότητα που

απαιτείται για την εκτέλεση των εργασιών επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο σύμφωνο με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να έχουν την ***αποκλειστική*** αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 35
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 33 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(33α)Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να θεσπίζουν μέτρα στο πλαίσιο της εθνικής τους νομοθεσίας με τα οποία να απαιτούν από τους παραγωγούς ή τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού να συνάπτουν συμβάσεις με εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους όσον αφορά την ευθύνη του παραγωγού. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης μιας κυκλικής οικονομίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τη θέσπιση κανόνων που

	θα διασφαλίζουν ότι οι εν λόγω συμβάσεις μπορούν να εκτελούνται με δίκαιους, διαφανείς όρους και χωρίς διακρίσεις όσον αφορά τις διάφορες κατηγορίες παραγωγών και οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.

Τροπολογία 36
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 35

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(35) Προκειμένου να διευκολυνθεί η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις οικείες υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν μητρώο παραγωγών. Οι απαιτήσεις καταχώρισης θα πρέπει να είναι εναρμονισμένες σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση, ιδίως όταν οι παραγωγοί διαθέτουν τα οχήματα σε διαφορετικά κράτη μέλη. Το μητρώο θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Τα χαρακτηριστικά και οι διαδικαστικές πτυχές που συνδέονται με το μητρώο αυτό θα πρέπει επίσης να συνάδουν με το μητρώο παραγωγών που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/***[Υπηρεσία Εκδόσεων: Μπαταρίες]***, ώστε να μπορούν οι παραγωγοί οχημάτων και οι παραγωγοί μπαταριών να χρησιμοποιούν το	(35) Προκειμένου να διευκολυνθεί η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις οικείες υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν μητρώο παραγωγών ***ή να χρησιμοποιούν υφιστάμενο μητρώο***. Οι απαιτήσεις καταχώρισης θα πρέπει να είναι εναρμονισμένες σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση, ιδίως όταν οι παραγωγοί διαθέτουν τα οχήματα σε διαφορετικά κράτη μέλη. Το μητρώο θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Τα χαρακτηριστικά και οι διαδικαστικές πτυχές που συνδέονται με το μητρώο αυτό θα πρέπει επίσης να συνάδουν με το μητρώο παραγωγών που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/***1542***, ώστε να μπορούν οι παραγωγοί οχημάτων και οι παραγωγοί μπαταριών να

ίδιο μητρώο.	χρησιμοποιούν το ίδιο μητρώο. ***Για να διευκολυνθεί η καταχώριση των παραγωγών σε όλα τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να δημιουργήσει ενιαία πύλη που θα περιέχει τους συνδέσμους προς όλα τα εθνικά μητρώα.***

Τροπολογία 37
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 36

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(36) Σε περίπτωση που ο παραγωγός διαθέτει οχήματα στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους στο οποίο ο παραγωγός δεν είναι εγκατεστημένος, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει ***διορισμένο*** αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού.	(36) Σε περίπτωση που ο παραγωγός διαθέτει οχήματα στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους στο οποίο ο παραγωγός δεν είναι εγκατεστημένος, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει ***εξουσιοδοτημένο*** αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού.

Τροπολογία 38
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να	(37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να

διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να διασφαλίζεται η δίκαιη εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων.

διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να διασφαλίζεται η δίκαιη εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων. ***Ειδικότερα, οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων θα πρέπει να επιλέγονται με διαδικασία που δεν εισάγει διακρίσεις και που βασίζεται σε διαφανή κριτήρια ανάθεσης.***

Τροπολογία 39
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(39) Οι οικονομικές συνεισφορές των παραγωγών θα πρέπει ***επίσης*** να καλύπτουν το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους***, τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και*** τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. ***Όλες αυτές οι ενέργειες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως για τον***	(39) Οι οικονομικές συνεισφορές των παραγωγών θα πρέπει***, μεταξύ άλλων,*** να καλύπτουν το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν στην ***ενημέρωση του κοινού και την*** αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***ή*** τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές.

εντοπισμό των οχημάτων για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι παραγωγοί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 40
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(42) Δεδομένου ότι τα οχήματα συχνά καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε διαφορετικό κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κανόνες για τη διασυνοριακή διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού. Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η ευθύνη του παραγωγού καλύπτει δεόντως το κόστος συλλογής και επεξεργασίας που βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Για τον σκοπό αυτό, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος και να δημιουργήσει μηχανισμούς διασυνοριακής συνεργασίας με τους σχετικούς φορείς διαχείρισης αποβλήτων. Η θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού συμβάλλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε ολόκληρη την Ένωση και διευκολύνει την ανάπτυξη προσεγγίσεων σε επίπεδο Ένωσης σε περίπτωση ατομικής ευθύνης του παραγωγού.	(42) Δεδομένου ότι τα οχήματα συχνά καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε διαφορετικό κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κανόνες για τη διασυνοριακή διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού. Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η ευθύνη του παραγωγού καλύπτει δεόντως το κόστος συλλογής και επεξεργασίας που βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του***, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα ότι ο παραγωγός δεν καταβάλλει δύο φορές το τέλος***. Για τον σκοπό αυτό, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος και να δημιουργήσει μηχανισμούς διασυνοριακής συνεργασίας ***και μεταφοράς κόστους*** με τους σχετικούς φορείς διαχείρισης αποβλήτων. Η θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού συμβάλλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε ολόκληρη την Ένωση και διευκολύνει την ανάπτυξη προσεγγίσεων σε

επίπεδο Ένωσης σε περίπτωση ατομικής ευθύνης του παραγωγού.

Τροπολογία 41
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 44

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(44) Βασική προϋπόθεση για την ορθή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι η συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνδέονται με τη συλλογή πρωτίστως στους παραγωγούς και, δευτερευόντως, στα κράτη μέλη. Οι παραγωγοί θα πρέπει να δημιουργήσουν ή να συμμετάσχουν στη δημιουργία των συστημάτων συλλογής και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα έχουν τεθεί σε λειτουργία και ότι τα συστήματα αυτά καθιστούν δυνατή την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα συστήματα συλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες οχημάτων και σε άλλους κατόχους οχημάτων να παραδίδουν το όχημα σε εγκεκριμένη εγκατάσταση χωρίς περιττή προσπάθεια ή περιττές δαπάνες. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να καλύπτουν δεόντως ολόκληρο το έδαφος κάθε κράτους μέλους. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπουν τη συλλογή όλων των εμπορικών σημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου	(44) Βασική προϋπόθεση για την ορθή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι η συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνδέονται με τη συλλογή πρωτίστως στους παραγωγούς και, δευτερευόντως, στα κράτη μέλη. Οι παραγωγοί θα πρέπει να ***διασφαλίζουν τη συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν διαθέσει οι ίδιοι στην αγορά στο έδαφος κράτους μέλους. Προς τούτο, οι παραγωγοί ή οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να*** δημιουργήσουν ή να συμμετάσχουν στη δημιουργία των συστημάτων συλλογής***, συμπεριλαμβανομένων των σημείων συλλογής,*** και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα έχουν τεθεί σε λειτουργία και ότι τα συστήματα αυτά καθιστούν δυνατή την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα συστήματα συλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες οχημάτων και σε άλλους κατόχους οχημάτων να παραδίδουν το όχημα σε

ζωής τους, καθώς και αποβλήτων εξαρτημάτων από την επισκευή οχημάτων.

εγκεκριμένη εγκατάσταση χωρίς περιττή προσπάθεια ή περιττές δαπάνες. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να καλύπτουν δεόντως ολόκληρο το έδαφος κάθε κράτους μέλους ***και να διασφαλίζουν την επαρκή διαθεσιμότητα εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και σημείων συλλογής***. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπουν τη συλλογή όλων των εμπορικών σημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και αποβλήτων εξαρτημάτων από την επισκευή οχημάτων.

Τροπολογία 42
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 46

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας δωρεάν. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος	(46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας δωρεάν. ***Σε περίπτωση που λείπει μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, η παράδοση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του εξακολουθεί να είναι δωρεάν εάν ο τελευταίος ιδιοκτήτης προσκομίσει έγγραφα που να***

του κύκλου ζωής τους.

αποδεικνύουν ότι ο χειρισμός της μπαταρίας πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τροπολογία 43
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 47

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(47) Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να ***εκδίδει πιστοποιητικό*** καταστροφής για να τεκμηριώνει ότι υποβλήθηκε σε επεξεργασία ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη εποπτεία της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το εν λόγω πιστοποιητικό καθορίζονται επί του παρόντος στην απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής[57] και το περιεχόμενο αυτής της απόφασης θα πρέπει να συμπεριληφθεί στον παρόντα κανονισμό, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και να παρέχεται στον τελευταίο ιδιοκτήτη οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, και στη	(47) Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να ***είναι αρμόδια για την έκδοση πιστοποιητικού*** καταστροφής για να τεκμηριώνει ότι υποβλήθηκε σε επεξεργασία ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη εποπτεία της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το εν λόγω πιστοποιητικό καθορίζονται επί του παρόντος στην απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής[57] και το περιεχόμενο αυτής της απόφασης θα πρέπει να συμπεριληφθεί στον παρόντα κανονισμό, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και να παρέχεται στον τελευταίο ιδιοκτήτη οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, και στη

συνέχεια να διαβιβάζεται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τον τελευταίο ιδιοκτήτη στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, δεδομένου ότι η προσκόμισή του επιτρέπει την ακύρωση της ταξινόμησης ενός οχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κοινοποίησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαβίβαση τόσο του εγγράφου που επιβεβαιώνει τη συλλογή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του όσο και του πιστοποιητικού καταστροφής.

_____

[57] Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας της ζωής τους (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

συνέχεια να διαβιβάζεται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τον τελευταίο ιδιοκτήτη στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, δεδομένου ότι η προσκόμισή του επιτρέπει την ακύρωση της ταξινόμησης ενός οχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κοινοποίησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαβίβαση τόσο του εγγράφου που επιβεβαιώνει τη συλλογή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του όσο και του πιστοποιητικού καταστροφής.

_____

[57] Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας της ζωής τους (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

Τροπολογία 44
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 48

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(48) Παρά την υποχρέωση που επιβάλλει η οδηγία 2000/53/ΕΚ για τη μεταφορά όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους για επεξεργασία σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, υπάρχει πολύ σημαντικό ποσοστό οχημάτων των οποίων η τοποθεσία είναι άγνωστη και τα οποία μπορεί είτε να έχουν υποβληθεί παράνομα σε επεξεργασία είτε να έχουν εξαχθεί ως οχήματα στο τέλος	(48) Παρά την υποχρέωση που επιβάλλει η οδηγία 2000/53/ΕΚ για τη μεταφορά όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους για επεξεργασία σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, υπάρχει πολύ σημαντικό ποσοστό οχημάτων των οποίων η τοποθεσία είναι άγνωστη και τα οποία μπορεί είτε να έχουν υποβληθεί παράνομα σε επεξεργασία είτε να έχουν εξαχθεί ως οχήματα στο τέλος

του κύκλου ζωής τους, ή των οποίων το καθεστώς δεν έχει αναφερθεί δεόντως στις αρχές ταξινόμησης των κρατών μελών. Τα οχήματα αυτά αναφέρονται ως «αγνοούμενα οχήματα». Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους ώστε να μειωθεί ο αριθμός των αγνοούμενων οχημάτων. Η αναγνώριση των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδονται σε άλλο κράτος μέλος και η υποχρέωση ενημέρωσης των αρχών των κρατών μελών στα οποία είναι ταξινομημένο το όχημα σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής αναμένεται να καταστήσουν δυνατή την καλύτερη παρακολούθηση της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

του κύκλου ζωής τους, ή των οποίων το καθεστώς δεν έχει αναφερθεί δεόντως στις αρχές ταξινόμησης των κρατών μελών. Τα οχήματα αυτά αναφέρονται ως «αγνοούμενα οχήματα». Τα κράτη μέλη θα πρέπει ***επίσης*** να ενισχύσουν ***τα εθνικά μέτρα και*** τη συνεργασία τους ώστε να μειωθεί ο αριθμός των αγνοούμενων οχημάτων. Η αναγνώριση των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδονται σε άλλο κράτος μέλος και η υποχρέωση ενημέρωσης των αρχών των κρατών μελών στα οποία είναι ταξινομημένο το όχημα σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής αναμένεται να καταστήσουν δυνατή την καλύτερη παρακολούθηση της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τροπολογία 45
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 49 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(49α)Για να βελτιωθεί η ροή των πληροφοριών, να καταπολεμηθεί το ζήτημα των απολεσθέντων οχημάτων και να αποσαφηνιστούν οι ευθύνες των ιδιοκτητών οχημάτων, είναι απαραίτητο να ενισχυθούν τα συστήματα αποταξινόμησης των οχημάτων. Έτσι θα διασφαλιστεί ότι τα οχήματα παραμένουν ανιχνεύσιμα και ότι η κατάστασή τους παραμένει επαληθεύσιμη έως την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής ή την εξαγωγή

	του οχήματος. Προς τούτο, τα κράτη μέλη που επιτρέπουν την προσωρινή αποταξινόμηση οχημάτων θα πρέπει να καθορίσουν μέγιστη διάρκεια της εν λόγω αποταξινόμησης και να μεριμνήσουν ώστε η ανανέωση της προσωρινής αποταξινόμησης να χορηγείται μόνο για καθορισμένο και περιορισμένο χρονικό διάστημα και μόνον όταν μπορεί να διαπιστωθεί ότι το αποταξινομημένο όχημα εξακολουθεί να υφίσταται. Επίσης, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την ανάγκη για εναρμονισμένες ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά την αποταξινόμηση οχημάτων σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε να ενισχυθεί η λογοδοσία σε σχέση με τα οχήματα και να αποτραπεί η παράνομη μεταχείρισή τους.

Τροπολογία 46
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 51

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(51) Δεδομένου του καίριου ρόλου που διαδραματίζουν οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο που δεν επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία ***και*** συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της κυκλικής οικονομίας της Ένωσης, είναι αναγκαίο να καθοριστούν υποχρεώσεις που θα ισχύουν για τις εν λόγω	(51) Δεδομένου του καίριου ρόλου που διαδραματίζουν οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο που δεν επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία***,*** συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της κυκλικής οικονομίας της Ένωσης ***και αιτιολογείται οικονομικά***, είναι αναγκαίο να καθοριστούν υποχρεώσεις που θα ισχύουν για

εγκαταστάσεις και θα καλύπτουν όλες τις δραστηριότητές τους, από την αποδοχή και την αποθήκευση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του έως την τελική του επεξεργασία.	τις εν λόγω εγκαταστάσεις και θα καλύπτουν όλες τις δραστηριότητές τους, από την αποδοχή και την αποθήκευση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του έως την τελική του επεξεργασία.

Τροπολογία 47
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 52

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(52) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.	(52) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους, ***συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας των απομετάλλων ή άλλων σχετικών υλικών εισροής,*** οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.

Τροπολογία 48
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 53

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(53) Η απορρύπανση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του αποτελεί το πρώτο βήμα για την πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία, καθώς και των κινδύνων για την ασφάλεια στην εργασία. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του να υποβάλλεται στις	(53) Η απορρύπανση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του αποτελεί το πρώτο βήμα για την πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία, καθώς και των κινδύνων για την ασφάλεια στην εργασία. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του να υποβάλλεται στις

απαραίτητες εργασίες απορρύπανσης το συντομότερο δυνατόν μετά την παράδοσή του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, πριν από την περαιτέρω επεξεργασία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Στη φάση αυτή, τα απόβλητα έλαια θα πρέπει να συλλέγονται και να αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και να υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ. Επιπλέον, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν μόλυβδο, κάδμιο, υδράργυρο και εξασθενές χρώμιο θα πρέπει να αφαιρούνται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ώστε να αποφεύγονται οι δυσμενείς επιπτώσεις στον άνθρωπο ή στο περιβάλλον.	απαραίτητες εργασίες απορρύπανσης το συντομότερο δυνατόν μετά την παράδοσή του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, πριν από την περαιτέρω επεξεργασία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Στη φάση αυτή, τα απόβλητα έλαια θα πρέπει να συλλέγονται και να αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και να υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ. ***Τα υγρά των συστημάτων κλιματισμού που χρησιμοποιούνται σε συστήματα θερμικής διαχείρισης θα πρέπει επίσης να συλλέγονται και να αποθηκεύονται χωριστά από άλλα υγρά και, όπου είναι εφικτό, να ανακυκλώνονται ή να αποκαθίστανται ποιοτικά και να επαναχρησιμοποιούνται.*** Επιπλέον, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν μόλυβδο, κάδμιο, υδράργυρο και εξασθενές χρώμιο θα πρέπει να αφαιρούνται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ώστε να αποφεύγονται οι δυσμενείς επιπτώσεις στον άνθρωπο ή στο περιβάλλον.

Τροπολογία 49
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 54

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(54) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2023/***[Υπηρεσία***	(54) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2023/***1542***, όλες οι μπαταρίες που είναι

Εκδόσεων: κανονισμός για τις μπαταρίες], όλες οι μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα πρέπει να αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία.

ενσωματωμένες σε οχήματα πρέπει να αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία.

Τροπολογία 50
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 55

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης. ***Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού,*** θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε ορισμένες εξαιρετικές	(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης. Θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις***, μεταξύ άλλων εάν δεν υπάρχει δυνατότητα στην αγορά για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση***

περιπτώσεις***. Θα πρέπει*** να ***αποδεικνύεται*** ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.

ή εάν η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας μπορεί να ***αποδείξει*** ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας. ***Προς τούτο, η Επιτροπή θα πρέπει να καθορίσει κριτήρια για τον τεμαχισμό με άλλα απόβλητα, καθώς και οριακές τιμές για τη βελτίωση της ποιότητας των εξερχόμενων κλασμάτων.*** Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII ***και τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό απαιτήσεων ποιότητας για τα εξερχόμενα κλάσματα από τεμαχισμό***.

Τροπολογία 51
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 57

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(57) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/***[μπαταρίες]*** θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και	(57) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/***1542*** θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και σχετικά με την παροχή

σχετικά με την παροχή πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξαίρεση της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά μέρη ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος.

πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξαίρεση της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά μέρη ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος***, εάν ο τελευταίος ιδιοκτήτης προσκομίσει έγγραφα που να αποδεικνύουν ότι ο χειρισμός της μπαταρίας πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542***.

Τροπολογία 52
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο	(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του ***ή κατά το στάδιο χρήσης ενός οχήματος, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφαιρούνται κατά τη διάρκεια εργασιών***

για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

επισκευής και συντήρησης, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων***.***
Από την άλλη πλευρά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που δεν είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα και η εξαγωγή τους θα πρέπει να διέπεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1157 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1α]. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

[1α] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1157 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Απριλίου 2024, για τις μεταφορές αποβλήτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 και (ΕΕ) 2020/1056 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.

1013/2006 (ΕΕ L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Τροπολογία 53
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 61

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(61) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη και η ορθή λειτουργία της αγοράς επαναχρησιμοποιήσιμων, ανακαινισμένων και ανακατασκευασμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να παρέχουν τα αναγκαία κίνητρα σε εθνικό επίπεδο για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακαίνισης και της ανακατασκευής εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, είτε αυτά αφαιρούνται κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά τη φάση του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών ανταλλάσσοντας τις βέλτιστες πρακτικές τους σχετικά με τα κίνητρα που παρέχονται σε εθνικό επίπεδο, με σκοπό την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητάς τους.	(61) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη και η ορθή λειτουργία της αγοράς επαναχρησιμοποιήσιμων, ανακαινισμένων***, μετασκευασμένων*** και ανακατασκευασμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να παρέχουν τα αναγκαία κίνητρα σε εθνικό επίπεδο για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακαίνισης***, της μετασκευής*** και της ανακατασκευής εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, είτε αυτά αφαιρούνται κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά τη φάση του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών ανταλλάσσοντας τις βέλτιστες πρακτικές τους σχετικά με τα κίνητρα που παρέχονται σε εθνικό επίπεδο, με σκοπό την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητάς τους. ***Η ανταλλαγή δεδομένων θα πρέπει να πραγματοποιείται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.***

Τροπολογία 54
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 63

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί ειδικός στόχος ανακύκλωσης της τάξης του 30 **%** των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 **%**) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 **%**) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 **%**), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 **%**) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία.	(63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί ειδικός στόχος ανακύκλωσης της τάξης του 30 ***τοις εκατό*** των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 ***τοις εκατό***) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 ***τοις εκατό***) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 ***τοις εκατό***), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 ***τοις εκατό***) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία.***Στο βάρος του ανακυκλωμένου***

	πλαστικού και το συνολικό βάρος των πλαστικών θα πρέπει να μην περιλαμβάνονται τα ελαστομερή, καθώς και τα θερμοσκληρυνόμενα πλην των αφρών πολυουρεθάνης.

Τροπολογία 55
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 64

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(64) Είναι σημαντικό να αυξηθεί η ανάκτηση δευτερογενών υλικών υψηλής ποιότητας με τη βελτίωση των διαδικασιών τεμαχισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους ***δεν*** θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία σε μονάδα τεμαχισμού σε συνδυασμό με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ***ιδίως για τη βελτίωση του διαχωρισμού του χαλκού από τα κλάσματα χάλυβα***.	(64) Είναι σημαντικό να αυξηθεί η ανάκτηση δευτερογενών υλικών υψηλής ποιότητας με τη βελτίωση των διαδικασιών τεμαχισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους θα πρέπει ***να επιτρέπεται*** να υποβάλλονται σε επεξεργασία σε μονάδα τεμαχισμού σε συνδυασμό με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ***μόνον εφόσον πληρούνται ορισμένα κριτήρια για την ποιότητα των εξερχόμενων υλικών***.

Τροπολογία 56
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 66

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(66) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα και δεν μπορούν να εξαχθούν σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση	(66) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα και δεν μπορούν να εξαχθούν σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση

μπορούν να υποβληθούν σε επεξεργασία εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***αριθ. 1013/2006***.	μπορούν να υποβληθούν σε επεξεργασία εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1157***.

Τροπολογία 57
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας ***είναι γενικά*** ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***[νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων]***.	(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας ***θεωρούνται*** ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1157***. ***Προκειμένου να γίνεται διάκριση μεταξύ αποστολών μεταχειρισμένων οχημάτων και οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να είναι σε θέση να διενεργούν επιθεωρήσεις όταν υποψιάζονται ότι τα οχήματα που δηλώνονται ως μεταχειρισμένα είναι στην πραγματικότητα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Όταν οι επιθεωρήσεις αυτές επιβεβαιώνουν ότι τα***

	εν λόγω οχήματα μπορούν να χαρακτηριστούν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, το κόστος της επιθεώρησης και της σχετικής αποθήκευσης μπορεί να βαρύνει τον οικονομικό φορέα που είναι υπεύθυνος για την αποστολή.

Τροπολογία 58
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 68

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. ***Ο ιδιοκτήτης*** οχήματος ***που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος*** θα πρέπει ***ιδίως*** να ***υποχρεούται να αποδείξει*** ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Για την αξιολόγηση του καθεστώτος ενός μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος, άλλοι οικονομικοί φορείς και οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν αν πληρούνται ορισμένα κριτήρια που καθορίζουν αν το σχετικό όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.***Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική***	(68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. ***Όταν η κυριότητα μεταχειρισμένου*** οχήματος ***μεταβιβάζεται από οικονομικό φορέα εντός της Ένωσης, ο οικονομικός φορέας*** θα πρέπει να ***ενημερώνει τον αποκτώντα*** ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του***, παρέχοντάς*** του ***πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή ενημερώνοντάς τον ότι το όχημα πληροί τα καθορισμένα κριτήρια επισκευασιμότητας. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να εξαγάγει μεταχειρισμένο όχημα εκτός της Ένωσης θα πρέπει να***

και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος Ι για τον καθορισμό των κριτηρίων σχετικά με το πότε ένα όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.	***υποχρεούται να παρέχει τεκμηρίωση ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Η εν λόγω τεκμηρίωση θα πρέπει να συνίσταται είτε σε έγκυρο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου είτε, όταν δεν υπάρχει τέτοιο πιστοποιητικό, σε αξιολόγηση διενεργηθείσα από τις αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τα πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου***. Για την αξιολόγηση του καθεστώτος ενός μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος, άλλοι οικονομικοί φορείς και οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν αν πληρούνται ορισμένα κριτήρια που καθορίζουν αν το σχετικό όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Τροπολογία 59
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 68 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(68α)Είναι επίσης σημαντικό να διαφυλαχθεί το δικαίωμα κάθε ιδιοκτήτη να αποφασίζει ελεύθερα για την ιδιοκτησία του. Ο ιδιοκτήτης μεταχειρισμένου οχήματος θα πρέπει να είναι ελεύθερος να αποφασίσει, αφότου αξιολογήσει τα ενδεικτικά κριτήρια για τα οχήματα, αν το όχημα πρέπει να δηλωθεί ως ευρισκόμενο στο τέλος του κύκλου ζωής του και να παραδοθεί σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή

αν το όχημα αξίζει να επισκευαστεί.

Τροπολογία 60
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 69

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(69) Το σχέδιο δράσης της ΕΕ: Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους»[59] τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, όπως τεκμηριώνεται από το περιβαλλοντικό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών[60], και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων [από την Ένωση]. Οι απαιτήσεις θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του ***και*** πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[61]. Με τον τρόπο	(69) Το σχέδιο δράσης της ΕΕ: Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους»[59] τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, όπως τεκμηριώνεται από το περιβαλλοντικό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών[60], και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων [από την Ένωση]. Οι απαιτήσεις θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του ***ή*** πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[61] ***και πρέπει να περιλαμβάνεται σε εθνικό***

αυτό αναμένεται να διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξάγονται σε τρίτη χώρα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση να συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή τα τροχαία ατυχήματα σε τρίτες χώρες. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις εν λόγω αρχές τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του ***και*** ότι θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.

---

[59] COM(2021)0400.

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

[61] Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

μητρώο οχημάτων. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξάγονται σε τρίτη χώρα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση να συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή τα τροχαία ατυχήματα σε τρίτες χώρες. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις εν λόγω αρχές τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του ***ή*** ότι θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.

---

[59] COM(2021)0400.

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

[61] Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

Τροπολογία 61
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 70

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(70) Είναι σημαντικό να θεσπιστεί ένας μηχανισμός στο πλαίσιο του οποίου η συμμόρφωση των μεταχειρισμένων οχημάτων με τις απαιτήσεις εξαγωγής θα μπορεί να επαληθεύεται αποτελεσματικά χωρίς να παρεμποδίζεται το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ηλεκτρονικό σύστημα που θα επιτρέπει στις αρχές των κρατών μελών να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των μεταχειρισμένων οχημάτων που πρόκειται να εξαχθούν. Λόγω των υφιστάμενων χαρακτηριστικών και λειτουργιών του που συνδέονται με την ανταλλαγή, μεταξύ των αρχών ταξινόμησης οχημάτων, πληροφοριών που αφορούν οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση, η Επιτροπή ανέπτυξε το MOVE-HUB, μια πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων για την ανταλλαγή μηνυμάτων με σκοπό τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών. Η πλατφόρμα φιλοξενεί επί του παρόντος τη διασύνδεση των μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU), τα μητρώα αδειών οδήγησης (RESPER), τη διασύνδεση των μητρώων επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών (ProDriveNet), την	(70) Είναι σημαντικό να θεσπιστεί ένας μηχανισμός στο πλαίσιο του οποίου η συμμόρφωση των μεταχειρισμένων οχημάτων με τις απαιτήσεις εξαγωγής θα μπορεί να επαληθεύεται αποτελεσματικά χωρίς να παρεμποδίζεται το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ηλεκτρονικό σύστημα που θα επιτρέπει στις αρχές των κρατών μελών να ανταλλάσσουν ***και να επαληθεύουν*** πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των μεταχειρισμένων οχημάτων που πρόκειται να εξαχθούν. Λόγω των υφιστάμενων χαρακτηριστικών και λειτουργιών του που συνδέονται με την ανταλλαγή, μεταξύ των αρχών ταξινόμησης οχημάτων, πληροφοριών που αφορούν οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση, η Επιτροπή ανέπτυξε το MOVE-HUB, μια πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων για την ανταλλαγή μηνυμάτων με σκοπό τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών. ***Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS) για να συνδέονται με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB.*** Η πλατφόρμα φιλοξενεί επί

κοινοποίηση αστοχιών οδικού ελέγχου οχημάτων (RSI) και τη διασύνδεση των μητρώων καρτών οδηγού ταχογράφου (TACHOnet). Ως εκ τούτου, οι λειτουργίες του MOVE-Hub θα πρέπει να επεκταθούν περαιτέρω, ώστε να είναι δυνατή η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό οχημάτων και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των προς εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων. Για να μπορούν τα τελωνεία να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις εξαγωγής, το ηλεκτρονικό σύστημα που διαχειρίζεται το MOVE-HUB θα πρέπει να διασυνδεθεί με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[62]. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αυτοματοποιημένων ελέγχων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε συγκεκριμένη ενωσιακή μη τελωνειακή διατύπωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τα κύρια στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται, ενώ οι τεχνικές πτυχές της εφαρμογής του εν λόγω ελέγχου θα καθορίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399.

του παρόντος τη διασύνδεση των μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU), τα μητρώα αδειών οδήγησης (RESPER), τη διασύνδεση των μητρώων επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών (ProDriveNet), την κοινοποίηση αστοχιών οδικού ελέγχου οχημάτων (RSI) και τη διασύνδεση των μητρώων καρτών οδηγού ταχογράφου (TACHOnet). Ως εκ τούτου, οι λειτουργίες του MOVE-Hub θα πρέπει να επεκταθούν περαιτέρω, ώστε να είναι δυνατή η ανταλλαγή ***και επαλήθευση*** πληροφοριών σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό οχημάτων και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των προς εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων. Για να μπορούν τα τελωνεία να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις εξαγωγής, το ηλεκτρονικό σύστημα που διαχειρίζεται το MOVE-HUB θα πρέπει να διασυνδεθεί με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[62]. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αυτοματοποιημένων ελέγχων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε συγκεκριμένη ενωσιακή μη τελωνειακή διατύπωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τα κύρια στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται, ενώ οι τεχνικές πτυχές της εφαρμογής του εν λόγω ελέγχου θα καθορίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399.

[62] Κανονισμός (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 2022, για τη θέσπιση περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα τελωνεία και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 (ΕΕ L 317 της 9.12.2022, σ. 1).

[62] Κανονισμός (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 2022, για τη θέσπιση περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα τελωνεία και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 (ΕΕ L 317 της 9.12.2022, σ. 1).

Τροπολογία 62
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 73

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(73) Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[63]. Σημαντικό ποσοστό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξέρχονται από την Ένωση προορίζονται για χώρες στις οποίες έχουν θεσπιστεί ή ενδέχεται να θεσπιστούν απαιτήσεις εισαγωγής, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του οχήματος ή τις εκπομπές του. Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα, μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις εν λόγω απαιτήσεις, όταν οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω απαιτήσεις κοινοποιούνται	(73) Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[63]. Σημαντικό ποσοστό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξέρχονται από την Ένωση προορίζονται για χώρες στις οποίες έχουν θεσπιστεί ή ενδέχεται να θεσπιστούν απαιτήσεις εισαγωγής, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του οχήματος ή τις εκπομπές του. Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα, μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις εν λόγω απαιτήσεις, όταν οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω απαιτήσεις κοινοποιούνται

επίσημα στην Επιτροπή από τις σχετικές τρίτες χώρες. Για την προστασία του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό των εν λόγω απαιτήσεων.

επίσημα στην Επιτροπή από τις σχετικές τρίτες χώρες. ***Για να διευκολυνθεί η συμμόρφωση, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύει και να επικαιροποιεί σε ειδική διαδικτυακή πύλη τις κοινοποιημένες ειδικές προϋποθέσεις που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος ή την οδική ασφάλεια και που επιβάλλονται από τρίτες χώρες.*** Για την προστασία του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό των εν λόγω απαιτήσεων.

---

[63] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

---

[63] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

Τροπολογία 63
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 76

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(76) Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Κάθε χρόνο, οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν	(76) ***Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν σχέδια επιθεώρησης για την παρακολούθηση της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων.*** Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις για

τουλάχιστον το 10 **%** των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και των φορέων εκμετάλλευσης. Οι εγκαταστάσεις των φορέων επισκευής και συντήρησης θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε επιθεώρηση. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές προς τις επιθεωρήσεις για τη μεταφορά οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες ρυθμίζονται εκτενώς στον κανονισμό ***[Υπηρεσία Εκδόσεων: νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].***

την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Κάθε χρόνο, οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον το 10 ***τοις εκατό*** των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και των φορέων εκμετάλλευσης. Οι εγκαταστάσεις των φορέων επισκευής και συντήρησης***, τα σημεία συλλογής και άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικοί φορείς που ενδέχεται να υποβάλλουν σε επεξεργασία οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή να πωλούν μεταχειρισμένα οχήματα ή τα ανταλλακτικά και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους*** θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε επιθεώρηση. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές προς τις επιθεωρήσεις για τη μεταφορά οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες ρυθμίζονται εκτενώς στον κανονισμό ***(ΕΕ) 2024/1157***.

Τροπολογία 64
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 77

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(77) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν μηχανισμούς συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, ώστε οι επιθεωρήσεις να μπορούν να πραγματοποιούνται με αποτελεσματικό τρόπο. Οι μηχανισμοί αυτοί θα πρέπει να επιτρέπουν την ανταλλαγή	(77) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν μηχανισμούς συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, ώστε οι επιθεωρήσεις να μπορούν να πραγματοποιούνται με αποτελεσματικό τρόπο***, με στόχο τη διευκόλυνση της πρόληψης και του***

δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για την παρακολούθηση των οχημάτων και τον έλεγχο της ορθής επεξεργασίας τους όταν φθάνουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους.

εντοπισμού της παράνομης επεξεργασίας και εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την οριστική αντιμετώπιση του ζητήματος των απολεσθέντων οχημάτων. Οι μηχανισμοί αυτοί θα πρέπει να επιτρέπουν την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για την παρακολούθηση των οχημάτων και τον έλεγχο της ορθής επεξεργασίας τους όταν φθάνουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους. ***Προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει ειδικό δίκτυο που να εξασφαλίζει τον αποτελεσματικό συντονισμό των εθνικών πολιτικών επιβολής.***

Τροπολογία 65
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 86

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(86) Τα αγνοούμενα οχήματα έχουν αναγνωριστεί ως μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/ΕΚ. Η απουσία αποτελεσματικού συστήματος που να επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την κατάσταση ταξινόμησης των οχημάτων εμποδίζει την ιχνηλασιμότητα και έχει αναγνωριστεί ως λόγος για τον μεγάλο αριθμό «αγνοούμενων οχημάτων» στην	(86) Τα αγνοούμενα οχήματα έχουν αναγνωριστεί ως μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/ΕΚ. Η απουσία αποτελεσματικού συστήματος που να επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την κατάσταση ταξινόμησης των οχημάτων εμποδίζει την ιχνηλασιμότητα και έχει αναγνωριστεί ως λόγος για τον μεγάλο αριθμό «αγνοούμενων οχημάτων» στην

Ένωση. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, η Επιτροπή ***θα πρέπει να προτείνει*** αναθεώρηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων[67]. Η αναθεώρηση αυτή θα πρέπει να απαιτεί από τα κράτη μέλη να καταγράφουν ηλεκτρονικά, για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους, δεδομένα που επιτρέπουν την κατάλληλη τεκμηρίωση των λόγων ακύρωσης της ταξινόμησης ενός οχήματος, ιδίως εάν ένα όχημα έχει υποβληθεί σε επεξεργασία ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, έχει ταξινομηθεί εκ νέου σε άλλο κράτος μέλος, έχει εξαχθεί σε τρίτη χώρα εκτός της Ένωσης ή έχει κλαπεί. Επιπλέον, για να αποτραπεί η παράνομη αποσυναρμολόγηση ή εξαγωγή οχημάτων που έχουν διαγραφεί προσωρινά από την ταξινόμηση, οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως τυχόν αλλαγές στην ιδιοκτησία τους στην εθνική αρχή ταξινόμησης οχημάτων. Οι τροποποιήσεις αυτές συμπληρώνουν και βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την ηλεκτρονική καταχώριση δεδομένων για όλα τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στο έδαφός τους.

---

[67] Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138

Ένωση. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, η Επιτροπή ***πρότεινε*** αναθεώρηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων[67]. Η αναθεώρηση αυτή θα πρέπει να απαιτεί από τα κράτη μέλη να καταγράφουν ηλεκτρονικά, για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους, δεδομένα που επιτρέπουν την κατάλληλη τεκμηρίωση των λόγων ακύρωσης της ταξινόμησης ενός οχήματος, ιδίως εάν ένα όχημα έχει υποβληθεί σε επεξεργασία ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, έχει ταξινομηθεί εκ νέου σε άλλο κράτος μέλος, έχει εξαχθεί σε τρίτη χώρα εκτός της Ένωσης ή έχει κλαπεί. Επιπλέον, για να αποτραπεί η παράνομη αποσυναρμολόγηση ή εξαγωγή οχημάτων που έχουν διαγραφεί προσωρινά από την ταξινόμηση, οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως τυχόν αλλαγές στην ιδιοκτησία τους στην εθνική αρχή ταξινόμησης οχημάτων. Οι τροποποιήσεις αυτές συμπληρώνουν και βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την ηλεκτρονική καταχώριση δεδομένων για όλα τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στο έδαφός τους.

---

[67] Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138

της 1.6.1999, σ. 57).

της 1.6.1999, σ. 57).

Τροπολογία 66
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 87

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(87) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να ληφθεί υπόψη η επιστημονική πρόοδος, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει, στην έκθεσή της, αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των στόχων ανακύκλωσης, και σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης και της σκοπιμότητας περαιτέρω επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε ορισμένα οχήματα ***της κατηγορίας L***, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο σε πτυχές που αφορούν τη μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αλλά και στη συνάφεια και την προστιθέμενη αξία του καθορισμού απαιτήσεων	(87) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να ληφθεί υπόψη η επιστημονική πρόοδος, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει, στην έκθεσή της, αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των στόχων ανακύκλωσης, και σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης και της σκοπιμότητας περαιτέρω επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε ορισμένα οχήματα***, όπως τα τροχόσπιτα***, ***τα οχήματα πολλαπλών σταδίων ή τα*** βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο σε πτυχές που αφορούν τη μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αλλά και στη συνάφεια και την προστιθέμενη

σχεδιασμού.	αξία του καθορισμού απαιτήσεων σχεδιασμού ***και τον αντίκτυπο των μέτρων όσον αφορά τις διατάξεις για τις διαδικασίες που ενδέχεται να επηρεάσουν την ποιοτική ανακύκλωση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των μέτρων που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση του ζητήματος των «απολεσθέντων οχημάτων» και ιδίως στην παράνομη επεξεργασία και εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και τον αντίκτυπο των διαφορών στα εθνικά κριτήρια τεχνικού ελέγχου που εφαρμόζονται στην εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και στην εσωτερική αγορά***.

Τροπολογία 67
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 88

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(88) Η έκθεση της Επιτροπής θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει αξιολόγηση των μέτρων που αφορούν την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις ουσίες που προκαλούν ανησυχία και υπάρχουν στα οχήματα και το κατά πόσον πρέπει να βελτιωθεί η ιχνηλασιμότητα των εν λόγω ουσιών. Θα πρέπει επίσης να αξιολογεί κατά πόσον υπάρχει ανάγκη θέσπισης μέτρων για την αντιμετώπιση των ουσιών που ενδέχεται να επηρεάσουν την επεξεργασία των οχημάτων όταν φθάσουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να ευθυγραμμιστεί στενότερα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***[οικολογικός***	(88) Η έκθεση της Επιτροπής θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει αξιολόγηση των μέτρων που αφορούν την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις ουσίες που προκαλούν ανησυχία και υπάρχουν στα οχήματα και το κατά πόσον πρέπει να βελτιωθεί η ιχνηλασιμότητα των εν λόγω ουσιών. Θα πρέπει επίσης να αξιολογεί κατά πόσον υπάρχει ανάγκη θέσπισης μέτρων για την αντιμετώπιση των ουσιών που ενδέχεται να επηρεάσουν την επεξεργασία των οχημάτων όταν φθάσουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να ευθυγραμμιστεί στενότερα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1781***.

σχεδιασμός για βιώσιμα προϊόντα].

Τροπολογία 68
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 88 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(88α)Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να αξιολογήσει, με βάση τις δηλώσεις των κατασκευαστών, κατά πόσον οι κατασκευαστές βρίσκονται σε καλό δρόμο όσον αφορά τη συμμόρφωση με τους στόχους για το ανακυκλωμένο πλαστικό. Η αξιολόγηση θα πρέπει ιδίως να αξιολογεί τη διαθεσιμότητα κατάλληλων τεχνολογιών ανακύκλωσης πλαστικών, την επαρκή διαθεσιμότητα ανακυκλωμένου πλαστικού, το επίπεδο ποιότητας του ανακυκλωμένου πλαστικού σε σύγκριση με το επίπεδο ασφάλειας που απαιτείται και τις τεχνικές και οικονομικές δυσκολίες για την επίτευξη του στόχου. Κατά περίπτωση, η αξιολόγηση θα πρέπει να συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση της Επιτροπής για τροποποίηση των σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 69
Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 95

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(95) Η εφαρμογή όλων των	(95) Η εφαρμογή όλων των

διατάξεων που αφορούν οχήματα των κατηγοριών L***3e-L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 και O θα πρέπει να αναβληθεί προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στους φορείς εκμετάλλευσης για να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όσον αφορά τις άδειες για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που είναι ικανές να προβαίνουν σε απορρύπανση και περαιτέρω επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων.	διατάξεων που αφορούν οχήματα των κατηγοριών L, M_2, M_3, N_2, N_3 και O θα πρέπει να αναβληθεί προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στους φορείς εκμετάλλευσης για να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όσον αφορά τις άδειες για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που είναι ικανές να προβαίνουν σε απορρύπανση και περαιτέρω επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων.

Τροπολογία 70
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) από [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και στις κατηγορίες L***3e, L4e, L5e, L6e και L7e***, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 ***στοιχεία γ) έως ζ)*** του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013.	γ) από … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και στις κατηγορίες L, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

Τροπολογία 71
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – εδάφιο 2 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	γα) σε οχήματα ειδικού σκοπού, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 31) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, τα οποία παράγονται από κατασκευαστή με μικρό όγκο

παραγωγής·

Τροπολογία 72
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – σημείο γ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	γβ) σε οχήματα των κατηγοριών L που παράγονται σε μικρές σειρές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 42 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

Τροπολογία 73
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	γγ) σε οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί ή προσαρμοστεί για αποκλειστική χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

Τροπολογία 74
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	γδ) σε οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, την πολιτική άμυνα, την πυροσβεστική υπηρεσία, τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης και τις ιατρικές

	υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

Τροπολογία 75
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ ε (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	γε) σε ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση, κατηγορίας οχήματος L1e-B, όπως αναφέρεται στο παράρτημα XIX σημείο 1.1.2 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 3/2014·

Τροπολογία 76
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) σε οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 7) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ***.***	δ) σε οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 7) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ***, και σε όλα τα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και ανταλλακτικά τους που απαιτούνται για τις δραστηριότητες συντήρησής τους και είναι αναγκαία ώστε να διατηρείται το ιστορικό τους καθεστώς·***

Τροπολογία 77
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	δα) σε οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος, υπό την προϋπόθεση ότι αναγνωρίζονται επισήμως ως τέτοια από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένα, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο παράρτημα Χα του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 78
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχείο γ), οι ακόλουθες διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών L***3e, L4e, L5e, L6e και L7e***:	4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχείο γ), οι ακόλουθες διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών L:

Τροπολογία 79
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) τα άρθρα που απαριθμούνται στην παράγραφο 3·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 80
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) ***τα άρθρα που απαριθμούνται στην***	α) ***το άρθρο 4 σχετικά με τη δυνατότητα***

παράγραφο 3·	***επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων·***

Τροπολογία 81
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αα) το άρθρο 5 σχετικά με τις απαιτήσεις για ουσίες σε οχήματα·

Τροπολογία 82
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αβ) το άρθρο 6 σχετικά με το ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε οχήματα·

Τροπολογία 83
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αγ) το άρθρο 9 σχετικά με τη στρατηγική κυκλικότητας·

Τροπολογία 84
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αδ) το άρθρο 10 σχετικά με τη δήλωση για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο που υπάρχει σε οχήματα·

Τροπολογία 85
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α ε (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αε) το άρθρο 13 σχετικά με το διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων·

Τροπολογία 86
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α στ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αστ) το άρθρο 21 σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών·

Τροπολογία 87
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α ζ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αζ) το άρθρο 22 σχετικά με τον μηχανισμό κατανομής του κόστους για οχήματα που καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος·

Τροπολογία 88
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α η (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αη) το άρθρο 28 σχετικά με τις γενικές απαιτήσεις για τον τεμαχισμό·

Τροπολογία 89
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α θ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αθ) το άρθρο 34 σχετικά με τους στόχους επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης·

Τροπολογία 90
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α ι (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αι) το άρθρο 35 σχετικά με την απαγόρευση της υγειονομικής ταφής μη αδρανών αποβλήτων·

Τροπολογία 91
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 4 – στοιχείο α ια (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αια) το άρθρο 36 σχετικά με τις μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

Τροπολογία 92
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 5 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2 στοιχείο α), οι ακόλουθες διατάξεις εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικού σκοπού:	5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 2 στοιχείο α), οι ακόλουθες διατάξεις εφαρμόζονται σε ***όλα τα*** οχήματα ειδικού σκοπού***, με εξαίρεση τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα και τα***

	ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα, όπως ορίζονται στα σημεία 5.1 και 5.6 του παραρτήματος I μέρος A του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858:

Τροπολογία 93
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 6 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ), τα άρθρα 16, 19, 20, 27 και 46 έως 49 εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών L_{3}***, L_4, L_5, L_6, L_7***, M_2, M_3, N_2, N_3 και O με τις ακόλουθες τροποποιήσεις:	6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ), τα άρθρα 16, 19, 20, 27 και 46 έως 49 εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών L, M_2, M_3, N_2, N_3 και O με τις ακόλουθες τροποποιήσεις:

Τροπολογία 94
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – παράγραφος 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	6α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου, τα άρθρα 7 και 30 εφαρμόζονται σε οχήματα και σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών L με τις ακόλουθες τροποποιήσεις:
	α) το άρθρο 7 εφαρμόζεται σε οχήματα των κατηγοριών L μόνον όσον αφορά τα σημεία 1, 3, 5, 8 και 9 του παραρτήματος VII μέρος Γ·
	β) το άρθρο 30 εφαρμόζεται σε οχήματα των κατηγοριών L μόνον όσον αφορά τα σημεία 1, 3, 5, 8 και 9 του παραρτήματος VII μέρος Γ.

Τροπολογία 95
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1) «όχημα»: κάθε όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 15) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή απαριθμείται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 ***στοιχεία γ) έως ζ)*** του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·	1) «όχημα»: κάθε όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 15) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή απαριθμείται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·

Τροπολογία 96
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2) «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του»: όχημα το οποίο είναι απόβλητο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, ή οχήματα που είναι μη επισκευάσιμα σύμφωνα με τα κριτήρια του μέρους Α ***σημεία*** 1 ***και 2*** του παραρτήματος Ι·	2) «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του»: όχημα το οποίο είναι απόβλητο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, ή οχήματα που είναι μη επισκευάσιμα σύμφωνα με τα κριτήρια του μέρους Α ***σημείο*** 1 του παραρτήματος Ι ***του παρόντος κανονισμού***·

Τροπολογία 97
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 7 – σημείο 7 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	7α) «ποιοτική αποκατάσταση»: η επανεπεξεργασία ανακτηθέντος υγρού συστήματος κλιματισμού σε επιδόσεις ισοδύναμες με εκείνες μιας αμεταχείριστης ουσίας, λαμβανομένης υπόψη

	της επιδιωκόμενης χρήσης του, σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις ανάκτησης που διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό και διαδικασίες που επιτρέπουν την ποιοτική αποκατάσταση των εν λόγω υγρών και μπορούν να αξιολογούν και να πιστοποιούν το επίπεδο της απαιτούμενης ποιότητας·

Τροπολογία 98
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
9) «πλαστικό»: πολυμερές κατά την έννοια του άρθρου 3 ***σημείο 5)*** του κανονισμού (***ΕΚ***) αριθ. ***1907/2006***, στο οποίο ενδέχεται να έχουν προστεθεί πρόσθετα ή άλλες ουσίες·	9) «πλαστικό»: πολυμερές κατά την έννοια του άρθρου 3 ***σημεία 2 και 3*** του κανονισμού (***ΕΕ***) αριθ. ***10/2011 της Επιτροπής[1α]***, στο οποίο ενδέχεται να έχουν προστεθεί πρόσθετα ή άλλες ουσίες***, ικανές να λειτουργούν ως κύριο δομικό συστατικό των τελικών υλικών και προϊόντων***·
	_____
	[1α] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 10/2011 της Επιτροπής, της 14ης Ιανουαρίου 2011, για τα πλαστικά υλικά και αντικείμενα που προορίζονται να έρθουν σε επαφή με τρόφιμα (ΕΕ L 12 της 15.1.2011, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Τροπολογία 99
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 9 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	9α) «ανακυκλωμένο πλαστικό»: πλαστικό το οποίο ήταν απόβλητο πριν από την ανακύκλωση, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 17 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, και το οποίο έχει παραχθεί από ανακύκλωση·

Τροπολογία 100
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 10 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	10α) «απορρίμματα πριν από την κατανάλωση»: υλικά που εκτρέπονται από τη ροή των αποβλήτων κατά την παραγωγική διεργασία, εξαιρουμένης της επαναχρησιμοποίησης υλικών όπως ρινίσματα, θραύσματα και απομέταλλα που παράγονται στη διάρκεια μιας διεργασίας και μπορούν να ανακτηθούν στο πλαίσιο της ίδιας διεργασίας κατά την οποία παρήχθησαν·

Τροπολογία 101
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 11 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	11α) «ροή πλαστικών αποβλήτων μετά την κατανάλωση»: ροή που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, θερμοπλαστικά, θερμοσκληρυνόμενα και ελαστομερή απόβλητα, όπως

	ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 1 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, τα οποία παράγονται από προϊόντα που περιέχουν πλαστικά αφότου διατεθούν στην αγορά·

Τροπολογία 102
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
14) «μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος»: μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 14) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/***[μπαταρίες και απόβλητα μπαταριών]***·	14) «μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος»: μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 14) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/***1542***·

Τροπολογία 103
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 14 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	14α) «μπαταρία ελαφρών μέσων μεταφοράς» ή «μπαταρία LMT»: μπαταρία ελαφρών μέσων μεταφοράς όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542·

Τροπολογία 104
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
15) «εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας»: κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση στην οποία επιτρέπεται, σύμφωνα με	15) «εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας»: κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση στην οποία επιτρέπεται, σύμφωνα με

την οδηγία 2008/98/ΕΚ και τον παρόντα κανονισμό, να πραγματοποιεί συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·	την οδηγία 2008/98/ΕΚ και τον παρόντα κανονισμό, να πραγματοποιεί***, είτε μεμονωμένα είτε σε συνεργασία με άλλες εγκαταστάσεις επεξεργασίας,*** συλλογή***, αποθήκευση*** και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***ή των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων τους***·

Τροπολογία 105
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
18) «φορέας επισκευής και συντήρησης»: ***κάθε*** φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, σε ***σχέση με την εμπορική, επιχειρηματική***, ***βιοτεχνική ή επαγγελματική*** του ***δραστηριότητα***, ***παρέχει*** υπηρεσίες επισκευής ***ή*** συντήρησης***, είτε ανεξάρτητα από τους κατασκευαστές είτε με εξουσιοδότηση αυτών***·	18) «φορέας επισκευής και συντήρησης»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο ***συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και συντήρηση οχημάτων***, ***συμπεριλαμβανομένων επισκευαστών, κατασκευαστών ή διανομέων εξοπλισμού επισκευής, εργαλείων ή ανταλλακτικών, καθώς και εκδοτών τεχνικών εντύπων, λεσχών αυτοκινήτου, φορέων παροχής οδικής βοήθειας, φορέων που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής επιθεώρησης και δοκιμής, και φορέων που παρέχουν κατάρτιση*** σε ***εγκαταστάτες, κατασκευαστές και επισκευαστές εξοπλισμού για οχήματα εναλλακτικών καυσίμων· νοούνται επίσης εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές***, ***αντιπρόσωποι και διανομείς στο πλαίσιο*** του ***συστήματος διανομής συγκεκριμένου***

	κατασκευαστή οχημάτων, ***στον βαθμό που παρέχουν*** υπηρεσίες επισκευής ***και*** συντήρησης ***οχημάτων ως προς τα οποία δεν είναι μέλη του συστήματος διανομής του κατασκευαστή του οχήματος***·

Τροπολογία 106
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
21) «φορέας διαχείρισης αποβλήτων»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασχολείται επαγγελματικά με τη συλλογή ή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·	21) «φορέας διαχείρισης αποβλήτων»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασχολείται επαγγελματικά με τη συλλογή ή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***ή των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων τους***·

Τροπολογία 107
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
22) «παραγωγός»: κάθε κατασκευαστής, εισαγωγέας ή διανομέας ο οποίος, ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη τεχνική πώλησης, μεταξύ άλλων και μέσω συμβάσεων εξ αποστάσεως όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 7) της οδηγίας 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προμηθεύει όχημα για πρώτη φορά προς διανομή ή χρήση στο έδαφος κράτους μέλους σε επαγγελματική βάση·	22) «παραγωγός»: κάθε κατασκευαστής, εισαγωγέας ή διανομέας ο οποίος, ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη τεχνική πώλησης, μεταξύ άλλων και μέσω συμβάσεων εξ αποστάσεως όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 7) της οδηγίας 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, προμηθεύει όχημα για πρώτη φορά προς διανομή ή χρήση στο έδαφος κράτους μέλους σε επαγγελματική βάση· ***για τα οχήματα πολλαπλών σταδίων, παραγωγός είναι ο κατασκευαστής του βασικού***

	οχήματος·

Τροπολογία 108
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
23) «οργάνωση ευθύνης του παραγωγού»: νομική οντότητα που οργανώνει οικονομικά, ή οικονομικά και επιχειρησιακά, την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για λογαριασμό πολλών παραγωγών·	23) «οργάνωση ευθύνης του παραγωγού»: ***μη κερδοσκοπική*** νομική οντότητα που οργανώνει οικονομικά, ή οικονομικά και επιχειρησιακά, την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για λογαριασμό πολλών παραγωγών·

Τροπολογία 109
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
24) «***διορισμένος*** αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο σε κράτος μέλος στο οποίο ο παραγωγός διαθέτει για πρώτη φορά όχημα στην αγορά, διαφορετικό από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο παραγωγός, και το οποίο διορίζεται από τον παραγωγό σύμφωνα με το άρθρο 8α παράγραφος 5 τρίτο εδάφιο της οδηγίας 2008/98/ΕΚ για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του συγκεκριμένου παραγωγού βάσει του κεφαλαίου IV του παρόντος κανονισμού·	24) «***εξουσιοδοτημένος*** αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο σε κράτος μέλος στο οποίο ο παραγωγός διαθέτει για πρώτη φορά όχημα στην αγορά, διαφορετικό από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο παραγωγός, και το οποίο διορίζεται από τον παραγωγό σύμφωνα με το άρθρο 8α παράγραφος 5 τρίτο εδάφιο της οδηγίας 2008/98/ΕΚ για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του συγκεκριμένου παραγωγού βάσει του κεφαλαίου IV του παρόντος κανονισμού·

Τροπολογία 110
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
27) «τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό»: τεχνικές και τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για την επεξεργασία υλικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μετά τον τεμαχισμό τους, για περαιτέρω ανάκτηση·	27) «τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό»: τεχνικές και τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για την επεξεργασία υλικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μετά τον τεμαχισμό τους, για περαιτέρω ανάκτηση ***και ανακύκλωση***·

Τροπολογία 111
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
28) «ανακατασκευή»: εργασία κατά την οποία ένα νέο εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο κατασκευάζεται από εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται ***είτε*** από οχήματα ή από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και κατά την οποία πραγματοποιείται τουλάχιστον μία αλλαγή στο εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο που επηρεάζει την ασφάλεια, την απόδοση, τον σκοπό ή τον τύπο του·	28) «ανακατασκευή»: ***τυποποιημένη και τεκμηριωμένη βιομηχανική*** εργασία κατά την οποία ένα νέο εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο κατασκευάζεται***, ώστε να επανέλθει στην ίδια ή σε καλύτερη κατάσταση,*** από εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από οχήματα ή από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και κατά την οποία πραγματοποιείται τουλάχιστον μία αλλαγή στο εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο που επηρεάζει την ασφάλεια, την απόδοση, τον σκοπό ή τον τύπο του· ***η διαδικασία συμμορφώνεται με συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών προτύπων και των προτύπων ποιότητας και δοκιμής, και παρέχει πλήρως εγγυημένα προϊόντα·***

Τροπολογία 112
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
29) «ανακαίνιση»: ενέργειες που εκτελούνται για την προετοιμασία, τον καθαρισμό, τη δοκιμή και, κατά περίπτωση, την επισκευή εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου που αφαιρείται από οχήματα ***ή οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους***, προκειμένου να αποκατασταθεί η απόδοση ή η ***λειτουργικότητα του εν λόγω εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου εντός του πλαισίου της προβλεπόμενης χρήσης και του εύρους επιδόσεων που είχε αρχικά σχεδιαστεί στο στάδιο σχεδιασμού που ίσχυε κατά τη στιγμή της διάθεσής*** του ***στην αγορά***·	29) «ανακαίνιση»: ενέργειες που εκτελούνται για την προετοιμασία, τον καθαρισμό, τη δοκιμή και, κατά περίπτωση, την επισκευή εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου που αφαιρείται από οχήματα, προκειμένου να αποκατασταθεί η απόδοση ή η ***λειτουργικότητά*** του·

Τροπολογία 113
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 35

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
35) «οικονομικοί φορείς»: οι παραγωγοί, οι συλλέκτες, οι ασφαλιστικές εταιρείες οχημάτων, οι προμηθευτές, οι φορείς επισκευής και συντήρησης, οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων και κάθε άλλος φορέας που συμμετέχει στον σχεδιασμό οχημάτων, στο εμπόριο μεταχειρισμένων οχημάτων ή στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους**.**	35) «οικονομικοί φορείς»: οι παραγωγοί, οι συλλέκτες, οι ***αποσυναρμολογητές, οι ανακυκλωτές, οι*** ασφαλιστικές εταιρείες οχημάτων, οι προμηθευτές, οι φορείς επισκευής και συντήρησης***, οι ανακατασκευαστές***, οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων και κάθε άλλος φορέας που συμμετέχει στον σχεδιασμό οχημάτων, στο εμπόριο μεταχειρισμένων οχημάτων ή στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους***, καθώς και των***

εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων, των βασικών προϊόντων ή εξαρτημάτων και των υλικών τους·

Τροπολογία 114
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 35 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	35α) «ανακατασκευαστής»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα που αναλαμβάνει τη διαδικασία ανακατασκευής·

Τροπολογία 115
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 35 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	35β) «φορείς μετασκευής»: κάθε νομικό πρόσωπο που είναι εξουσιοδοτημένο να κατασκευάζει κιτ ηλεκτρικής μετατροπής ή να εκτελεί τη μετατροπή οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης σε ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή ή οχήματα με κυψέλες καυσίμου·

Τροπολογία 116
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 35 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	35γ) «σημείο συλλογής»: οικονομικός φορέας, πλην εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας, ο οποίος

	αποθηκεύει προσωρινά οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και προετοιμάζει οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους για μεταφορά σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας·

Τροπολογία 117
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 35 δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	35δ) «ταξινόμηση»: ταξινόμηση όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο β) της οδηγίας 1999/37/ΕΚ· για οχήματα που εμπίπτουν στις κατηγορίες L1 και L2, εφόσον δεν υπόκεινται σε διοικητική ταξινόμηση δυνάμει της οδηγίας 1999/37/ΕΚ σε δεδομένο κράτος μέλος, ως «ταξινόμηση» νοείται η καταγραφή των οχημάτων σε σύστημα που επιτρέπει την ταυτοποίησή τους, μεταξύ άλλων στο σημείο διάθεσης στην αγορά, κατά τη χρήση ή στο τέλος του κύκλου ζωής τους, για τους σκοπούς της διασφάλισης της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό·

Τροπολογία 118
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – σημείο 35 ε (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	35ε) «επισκευασιμότητα»: η δυνατότητα επισκευής εξαρτημάτων ή κατασκευαστικών στοιχείων

	που εκτρέπονται από όχημα·

Τροπολογία 119
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) «ουσία που προκαλεί ανησυχία» και «φορέας δεδομένων» που ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία ***28*** και ***30*** του κανονισμού ***[οικολογικός σχεδιασμός για βιώσιμα προϊόντα].***	ε) «ουσία που προκαλεί ανησυχία» και «φορέας δεδομένων» που ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία ***27*** και ***29*** του κανονισμού ***(ΕΕ) 2024/1781·***

Τροπολογία 120
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 3 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εα) «κατασκευαστής με μικρό όγκο παραγωγής» που ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 48) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257.

Τροπολογία 121
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Κάθε όχημα που ανήκει σε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 κατασκευάζεται κατά τρόπο ώστε να είναι:	1. Κάθε όχημα που ανήκει σε ***νέο*** τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 κατασκευάζεται κατά τρόπο ώστε να είναι:

Τροπολογία 122
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) ***επαληθεύουν την ορθότητα και*** την πληρότητα των πληροφοριών που λαμβάνονται από τους προμηθευτές·	γ) ***ελέγχουν*** την πληρότητα των πληροφοριών που λαμβάνονται από τους προμηθευτές·

Τροπολογία 123
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Η υποχρέωση που ορίζεται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και γ) εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα πληροφοριών και δεδομένων κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας, λαμβανομένων υπόψη του μεγέθους και των ειδικών οργανωτικών χαρακτηριστικών των ΜΜΕ.

Τροπολογία 124
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 4 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η Επιτροπή, έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκδίδει εκτελεστική πράξη για τη θέσπιση ***νέας*** μεθοδολογίας για	Η Επιτροπή, έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], εκδίδει εκτελεστική πράξη για τη θέσπιση μεθοδολογίας για τον

τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ.	υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ ***και στο πρότυπο ISO 22628: 2002***.

Τροπολογία 125
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα, καθώς και στα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία τους, πρέπει να ελαχιστοποιείται στο μέτρο του δυνατού.	1. Η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα, καθώς και στα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία τους, πρέπει να ελαχιστοποιείται στο μέτρο του δυνατού ***στον βαθμό που απαιτείται για την πρόληψη δυσμενών επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους***. ***Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Χημικών Προϊόντων που ιδρύθηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 18 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] συντάσσει έκθεση σχετικά με τις ουσίες που προκαλούν ανησυχία, ήτοι ουσίες που έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία ή στο περιβάλλον ή παρεμποδίζουν την ανακύκλωση για ασφαλείς και υψηλής ποιότητας***

δευτερογενείς πρώτες ύλες, οι οποίες περιέχονται σε οχήματα. Η Επιτροπή υποβάλλει την εν λόγω έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εκθέτοντας τα πορίσματά της και εξετάζει το ενδεχόμενο έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για την κατάρτιση καταλόγου ουσιών που προκαλούν ανησυχία, οι οποίες θα ισχύουν ειδικά για τα οχήματα, καθώς και κατάλληλων μέτρων παρακολούθησης.

Η αναφερόμενη στο δεύτερο εδάφιο έκθεση δεν καλύπτει εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων για τα οποία απαιτείται ήδη ταυτοποίηση ή αξιολόγηση από άλλη ενωσιακή νομοθεσία.

Τροπολογία 126
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. ***Επιπλέον των περιορισμών που καθορίζονται στο παράρτημα XVII του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 και, κατά περίπτωση, των περιορισμών που καθορίζονται στα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 και στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/[Υπηρεσία Εκδόσεων: μπαταρίες], κάθε*** τύπος οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η	2. ***Κάθε νέος*** τύπος οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 ***ή νέα εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία που διατίθενται στην αγορά για το εν λόγω όχημα*** δεν ***περιέχουν*** μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο.

ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 δεν ***περιέχει*** μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο.	

Τροπολογία 127
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής και εντός 12 μηνών από την υποβολή του αιτήματος, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων (***στο εξής:*** Οργανισμός) συντάσσει έκθεση σχετικά με την τεχνική και οικονομική σκοπιμότητα εναλλακτικών λύσεων όσον αφορά τις υφιστάμενες εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα III και, βάσει της αξιολόγησης αυτής, αιτιολογημένη πρόταση για τη συγκεκριμένη τροποποίηση της εξαίρεσης.	5. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής και εντός 12 μηνών από την υποβολή του αιτήματος, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων («Οργανισμός») συντάσσει έκθεση***, βάσει διαβούλευσης με ενδιαφερόμενα μέρη και εμπειρογνώμονες της βιομηχανίας,*** σχετικά με την τεχνική και οικονομική σκοπιμότητα εναλλακτικών λύσεων όσον αφορά τις υφιστάμενες εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα III και, βάσει της αξιολόγησης αυτής, αιτιολογημένη πρόταση για τη συγκεκριμένη τροποποίηση της εξαίρεσης.

Τροπολογία 128
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Μόλις παραλάβει το αίτημα της Επιτροπής, ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του ανακοίνωση για την εκπόνηση έκθεσης σχετικά με πιθανή	6. Μόλις παραλάβει το αίτημα της Επιτροπής, ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του ανακοίνωση για την εκπόνηση έκθεσης σχετικά με πιθανή

τροποποίηση εξαίρεσης του παραρτήματος III και καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ***οκτώ*** εβδομάδων από την ημερομηνία δημοσίευσης της ανακοίνωσης. Ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του όλες τις παρατηρήσεις που λαμβάνει από τα ενδιαφερόμενα μέρη.	τροποποίηση εξαίρεσης του παραρτήματος III και καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ***12*** εβδομάδων από την ημερομηνία δημοσίευσης της ανακοίνωσης. Ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του όλες τις παρατηρήσεις που λαμβάνει από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Τροπολογία 129
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 5 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7. Το αργότερο ***εννέα*** μήνες μετά την υποβολή της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 4 στην Επιτροπή, η επιτροπή κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης του Οργανισμού, η οποία συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 76 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, εκδίδει γνώμη σχετικά με την έκθεση και τις συγκεκριμένες προτεινόμενες τροποποιήσεις. Ο Οργανισμός υποβάλλει την εν λόγω γνώμη στην Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση.	7. Το αργότερο ***12*** μήνες μετά την υποβολή της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 4 στην Επιτροπή, η επιτροπή κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης του Οργανισμού, η οποία συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 76 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, εκδίδει γνώμη σχετικά με την έκθεση και τις συγκεκριμένες προτεινόμενες τροποποιήσεις. Ο Οργανισμός υποβάλλει την εν λόγω γνώμη στην Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση.

Τροπολογία 130
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Το πλαστικό που περιέχεται σε κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την	Το πλαστικό που περιέχεται σε κάθε ***νέο*** τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την

παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 περιέχει τουλάχιστον ***25 %*** ανακυκλωμένο πλαστικό κατά βάρος από ***πλαστικά απορρίμματα*** μετά την κατανάλωση	παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 περιέχει τουλάχιστον ***20 τοις εκατό*** ανακυκλωμένο πλαστικό κατά βάρος από ***ροές πλαστικών αποβλήτων*** μετά την κατανάλωση ***που αποδίδονται μέσω αλυσίδας επιτήρησης σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22095:2020.***

Τροπολογία 131
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Όλα τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του που αφαιρούνται προς αντικατάσταση κατά τη διάρκεια του σταδίου χρήσης ενός οχήματος συνυπολογίζονται στη ροή πλαστικών αποβλήτων μετά την κατανάλωση ως πρώτη ύλη για ανακυκλωμένα πλαστικά.

Τροπολογία 132
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Στο βάρος του ανακυκλωμένου πλαστικού και το συνολικό βάρος των πλαστικών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο δεν περιλαμβάνονται τα ελαστομερή και τα θερμοσκληρυνόμενα πλην των αφρών πολυουρεθάνης.

Τροπολογία 133
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α. Κάθε νέος τύπος οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 120 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού], επιτυγχάνει στόχο τουλάχιστον 5 ποσοστιαίων μονάδων πάνω από τον στόχο που ορίζεται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1, εκτός εάν η έλλειψη διαθεσιμότητας ή οι υπερβολικές τιμές συγκεκριμένων ανακυκλωμένων πλαστικών καθιστούν υπερβολικά δύσκολη τη συμμόρφωση με τον εν λόγω στόχο.

Τροπολογία 134
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1β. Οι κατασκευαστές μπορούν να επιτύχουν έως το 50 %, κατ' ανώτατο όριο, των στόχων που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 και στην παράγραφο 1α χρησιμοποιώντας απόβλητα πριν από την κατανάλωση.

Τροπολογία 135
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1γ. Τουλάχιστον το 25 τοις εκατό των στόχων που ορίζονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 και στην παράγραφο 1α επιτυγχάνονται με τη συμπερίληψη ανακυκλωμένων πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον οικείο τύπο οχήματος.

Τροπολογία 136
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***23*** μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει ***εκτελεστική*** πράξη σύμφωνα με το άρθρο ***51 παράγραφος 2*** για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση, για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, του μεριδίου των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αντίστοιχα, ***τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο***	2. Έως τις ***...*** [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***15*** μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει ***κατ' εξουσιοδότηση*** πράξη σύμφωνα με το άρθρο ***50*** για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση, για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, του μεριδίου των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απορρίμματα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αντίστοιχα, ***για την κατασκευή του τύπου οχήματος, λαμβανομένης***

οχήματος.	***υπόψη της βέλτιστης διαθέσιμης τεχνολογίας ανακύκλωσης***.

Τροπολογία 137
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Ανατίθεται στην Επιτροπή η ***εξουσία να*** εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση ***πράξεις***, σύμφωνα με το άρθρο 50, για ***να συμπληρώσει*** τον ***παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας ελάχιστο ποσοστό χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απορρίμματα χάλυβα μετά την κατανάλωση, το οποίο*** πρέπει να ***υπάρχει*** και να ***είναι ενσωματωμένο*** σε τύπους οχημάτων ***που*** πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858.	***Έως τις ... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 24 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή*** εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση ***πράξη***, σύμφωνα με το άρθρο 50, για ***τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με*** τον ***καθορισμό ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου χάλυβα από παλιοσίδερα και ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου αλουμινίου και των κραμάτων του που*** πρέπει να ***υπάρχουν*** και να ***ενσωματώνονται*** σε τύπους οχημάτων ***τα οποία*** πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. ***Η εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξη ορίζει επίσης την ημερομηνία εφαρμογής της υποχρέωσης για ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου. Ο χάλυβας που χρησιμοποιείται ως ενισχυτικό υλικό σε ελαστικά επίσωτρα δεν θεωρείται ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης.***

Τροπολογία 138
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Το ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου χάλυβα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο βασίζεται σε μελέτη σκοπιμότητας που εκπονεί η Επιτροπή. Η μελέτη ολοκληρώνεται έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***23*** μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και εξετάζει ιδίως τις ακόλουθες πτυχές:	Το ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου χάλυβα ***και αλουμινίου και των κραμάτων του*** που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο βασίζεται σε μελέτη σκοπιμότητας που εκπονεί η Επιτροπή. Η μελέτη ολοκληρώνεται έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***12*** μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και εξετάζει ιδίως τις ακόλουθες πτυχές:

Τροπολογία 139
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) την τρέχουσα και προβλεπόμενη διαθεσιμότητα ***χάλυβα που ανακυκλώνεται*** από ***πηγές αποβλήτων*** χάλυβα ***μετά την κατανάλωση***·	α) την τρέχουσα και προβλεπόμενη διαθεσιμότητα ***παλιοσίδερων, λαμβανομένων υπόψη των ομάδων πλατέων και επιμήκων προϊόντων*** από ***ανθρακούχο*** χάλυβα ***και ανοξείδωτο χάλυβα***·

Τροπολογία 140
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) το τρέχον ποσοστό ***των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση*** σε διάφορα	β) το τρέχον ποσοστό ***παλιοσίδερων*** σε διάφορα ημιπροϊόντα και ενδιάμεσα

ημιπροϊόντα και ενδιάμεσα προϊόντα χάλυβα που χρησιμοποιούνται σε οχήματα·	προϊόντα ***τα οποία σχετίζονται με ομάδες*** χάλυβα που χρησιμοποιούνται σε οχήματα ***και τις αναμενόμενες αλλαγές που συνδέονται με τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας***·

Τροπολογία 141
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) την πιθανή χρήση ***ανακυκλωμένου χάλυβα*** μετά την κατανάλωση από τους κατασκευαστές σε οχήματα που πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου στο μέλλον·	γ) την πιθανή χρήση ***παλιοσίδερων*** μετά την κατανάλωση από τους κατασκευαστές σε οχήματα που πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου στο μέλλον***, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών περιορισμών ως προς τη σύνθεση που ισχύουν για κάθε οικογένεια προϊόντων χάλυβα***·

Τροπολογία 142
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) τη σχετική ζήτηση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε σύγκριση με τη ζήτηση άλλων κλάδων για ***απόβλητα χάλυβα μετά*** την ***κατανάλωση***·	δ) τη σχετική ζήτηση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε σύγκριση με τη ζήτηση άλλων κλάδων για ***παλιοσίδερα, λαμβανομένης υπόψη της ικανότητάς της να ανέχεται την περιεκτικότητα σε χαλκό και*** την ***ακούσια συμπερίληψη άλλων ανεπιθύμητων μετάλλων***·

Τροπολογία 143
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) την οικονομική βιωσιμότητα, την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, συμπεριλαμβανομένων των αλλαγών στη διαθεσιμότητα τεχνολογιών ανακύκλωσης όσον αφορά τα ποσοστά ανακύκλωσης χάλυβα·	ε) την οικονομική βιωσιμότητα, την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, συμπεριλαμβανομένων των αλλαγών στη διαθεσιμότητα τεχνολογιών ανακύκλωσης όσον αφορά τα ποσοστά ανακύκλωσης χάλυβα***, καθώς και την υφιστάμενη συμβολή της ανακύκλωσης απομετάλλων πριν την κατανάλωση***·

Τροπολογία 144
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
στ) τη συμβολή ενός ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου χάλυβα σε οχήματα στην ανοικτή στρατηγική αυτονομία και στους κλιματικούς και ***περιβαλλοντικούς*** στόχους της Ένωσης·	στ) τη συμβολή ενός ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου χάλυβα***, χάλυβα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, και αλουμινίου και των κραμάτων του*** σε οχήματα στην ανοικτή στρατηγική αυτονομία και στους κλιματικούς***,*** ***περιβαλλοντικούς*** και ***βιομηχανικούς*** στόχους της Ένωσης***, ιδίως όσον αφορά τη δημιουργία πρωτοπόρων αγορών***·

Τροπολογία 145
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ζ) την ανάγκη πρόληψης δυσανάλογων αρνητικών επιπτώσεων στην οικονομική	ζ) την ανάγκη πρόληψης δυσανάλογων αρνητικών επιπτώσεων στην οικονομική

προσιτότητα των οχημάτων· ***και***	προσιτότητα των οχημάτων·

Τροπολογία 146
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο η

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
η) την επίδραση στο συνολικό κόστος και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας.	η) την επίδραση στο συνολικό κόστος και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας ***και στο σύνολο της αξιακής αλυσίδας***.

Τροπολογία 147
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	ηα) την τρέχουσα και προβλεπόμενη διαθεσιμότητα αλουμινίου και των κραμάτων του που ανακυκλώνονται από απόβλητα πριν και μετά την κατανάλωση·

Τροπολογία 148
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο η β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	ηβ) τα τρέχοντα ποσοστά ανακυκλωμένου περιεχομένου από απόβλητα μετά την κατανάλωση στο αλουμίνιο και τα κράματά του σε οχήματα που διατίθενται στην αγορά· και

Τροπολογία 149
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 2 – στοιχείο η γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	ηγ) πιθανές επιπτώσεις στη λειτουργία των οχημάτων από την ενσωμάτωση ανακυκλωμένου περιεχομένου του αλουμινίου και των κραμάτων του σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων·

Τροπολογία 150
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η ***Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστική*** πράξη για τον καθορισμό της μεθοδολογίας ***υπολογισμού*** και ***επαλήθευσης*** του ***ποσοστού*** του χάλυβα ***που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα*** χάλυβα ***μετά την κατανάλωση,*** ο οποίος υπάρχει και είναι ενσωματωμένος σε τύπους οχημάτων.	***Έως τις ... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί*** η ***ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 24 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση*** πράξη για τον καθορισμό της μεθοδολογίας ***όσον αφορά τον υπολογισμό*** και ***την επαλήθευση*** του ***ανακυκλωμένου περιεχομένου αλουμινίου και των κραμάτων*** του ***και*** χάλυβα ***από παλιοσίδερα και, κατά περίπτωση, του ποσοστού*** χάλυβα ***χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών*** ο οποίος υπάρχει και είναι ενσωματωμένος σε τύπους οχημάτων.

Τροπολογία 151
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 3 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Οι εν λόγω ***εκτελεστικές*** πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου ***51 παράγραφος 2***.	Οι εν λόγω ***κατ' εξουσιοδότηση*** πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου ***50***.

Τροπολογία 152
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***35*** μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] η Επιτροπή ***εξετάζει*** τη ***σκοπιμότητα θέσπισης απαίτησης σχετικά*** με ***το ελάχιστο ποσοστό***:	Έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***36*** μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]***,*** η Επιτροπή ***εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 50, για*** τη ***συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού*** με ***τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού***:

Τροπολογία 153
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) ***αλουμινίου και των κραμάτων του,*** μαγνησίου και των κραμάτων του, που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων· και	α) μαγνησίου και των κραμάτων του, που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων· και

Τροπολογία 154
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και είναι ενσωματωμένα σε μόνιμους μαγνήτες σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης.	β) νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση και είναι ενσωματωμένα σε μόνιμους μαγνήτες σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης.

Τροπολογία 155
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο***, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 50, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά*** την ***κατανάλωση, το οποίο πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένο στους τύπους οχημάτων που πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου βάσει του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858***.	***Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη*** που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο ***ορίζει επίσης*** την ***ημερομηνία εφαρμογής της υποχρέωσης για ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου***.

Τροπολογία 156
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 3 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Το ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου των υλικών που αναφέρονται στο ***δεύτερο*** εδάφιο βασίζεται στη μελέτη σκοπιμότητας που ***αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο,*** η ***οποία λαμβάνει*** υπόψη όλα τα ακόλουθα:	Το ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου των υλικών που αναφέρονται στο ***πρώτο*** εδάφιο βασίζεται στη μελέτη σκοπιμότητας που ***εκπονεί η Επιτροπή. Η Επιτροπή ολοκληρώνει τη μελέτη έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί*** η ***ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 24 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], λαμβάνοντας*** υπόψη όλα τα ακόλουθα:

Τροπολογία 157
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) την τρέχουσα και την προβλεπόμενη διαθεσιμότητα των υλικών που παρατίθενται στο δεύτερο εδάφιο και τα οποία ανακυκλώνονται από ***απορρίμματα*** μετά την κατανάλωση·	α) την τρέχουσα και την προβλεπόμενη διαθεσιμότητα των υλικών που παρατίθενται στο δεύτερο εδάφιο και τα οποία ανακυκλώνονται από ***απόβλητα πριν και*** μετά την κατανάλωση·

Τροπολογία 158
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η ***Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστική*** πράξη για τον καθορισμό της μεθοδολογίας ***υπολογισμού*** και	***Έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί*** η ***ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα***

επαλήθευσης του ποσοστού των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από ***απορρίμματα*** μετά την κατανάλωση σε τύπους οχημάτων.	***μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση*** πράξη για τον καθορισμό της μεθοδολογίας ***όσον αφορά τον υπολογισμό*** και ***την επαλήθευση*** του ποσοστού των υλικών που ***αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο και*** έχουν ανακυκλωθεί από ***απόβλητα πριν και*** μετά την κατανάλωση σε τύπους οχημάτων.

Τροπολογία 159
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 6 – παράγραφος 4 – εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η εν λόγω ***εκτελεστική*** πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο ***51 παράγραφος 2***.	Η εν λόγω ***κατ' εξουσιοδότηση*** πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο ***50***.

Τροπολογία 160
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Κάθε όχημα που ανήκει σε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σχεδιάζεται κατά τρόπο που δεν εμποδίζει την αφαίρεση από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας των εξαρτημάτων	1. Κάθε όχημα που ανήκει σε ***νέο*** τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις ... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σχεδιάζεται κατά τρόπο που δεν εμποδίζει την αφαίρεση από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας των εξαρτημάτων

και των κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII από το σχετικό όχημα κατά το στάδιο των αποβλήτων του οχήματος.	και των κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII από το σχετικό όχημα κατά το στάδιο των αποβλήτων του οχήματος***, με σκοπό να αντικατασταθεί, να επαναχρησιμοποιηθεί, να ανακυκλωθεί, να ανακατασκευαστεί ή να ανακαινιστεί***.

Τροπολογία 161
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Κάθε όχημα που ανήκει σε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 σχεδιάζεται, όσον αφορά τα στοιχεία σύνδεσης, στερέωσης και σφράγισης, κατά τρόπο ώστε να καθίσταται δυνατή, με εύκολο και μη καταστρεπτικό τρόπο, η αφαίρεση και η αντικατάσταση των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και των κινητήρων ηλεκτροκίνησης από το όχημα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης κατά το στάδιο της χρήσης και το στάδιο των αποβλήτων του οχήματος.	2. Κάθε όχημα που ανήκει σε ***νέο*** τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 72 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 σχεδιάζεται, ***μεταξύ άλλων*** όσον αφορά τα στοιχεία σύνδεσης, στερέωσης και σφράγισης, κατά τρόπο ώστε να καθίσταται δυνατή, με εύκολο και μη καταστρεπτικό τρόπο, η αφαίρεση και η αντικατάσταση των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων***, καθώς και των συστοιχιών μπαταριών τους,*** και των κινητήρων ηλεκτροκίνησης από το όχημα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης κατά το στάδιο της χρήσης και το στάδιο των αποβλήτων του οχήματος.

Τροπολογία 162
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	4α. Οι κατασκευαστές δεν εμποδίζουν την αφαίρεση και αντικατάσταση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος χρησιμοποιώντας ενημερώσεις λογισμικού. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν την πρόσβαση στην τεκμηρίωση λογισμικού και στα διαγνωστικά εργαλεία που απαιτούνται.

Τροπολογία 163
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι ***τα νέα οχήματα*** που έχουν κατασκευάσει και ***τα οποία*** διατίθενται στην αγορά έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και του παρόντος κανονισμού.	1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι ***οι νέοι τύποι οχημάτων*** που έχουν κατασκευάσει και ***οι οποίοι*** διατίθενται στην αγορά έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858***, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013*** και του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 164
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις ***των άρθρων*** 4, 5, 6 ή 7, ο κατασκευαστής παρέχει την	2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις ***του άρθρου*** 4, ***του άρθρου*** 5 ***παράγραφοι 1 και 2***, ***του***

τεκμηρίωση που αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις και:	***άρθρου*** 6 ή ***του άρθρου*** 7, ο κατασκευαστής παρέχει την τεκμηρίωση που αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις και:

Τροπολογία 165
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) την περιλαμβάνει στον φάκελο πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858· και	α) την περιλαμβάνει στον φάκελο πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ***ή στο άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, κατά περίπτωση***· και

Τροπολογία 166
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) την υποβάλλει στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.	β) την υποβάλλει στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ***ή το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, κατά περίπτωση***.

Τροπολογία 167
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύει η απαίτηση του άρθρου 9, ο κατασκευαστής υποβάλλει τη στρατηγική κυκλικότητας	***διαγράφεται***

στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση για έγκριση τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858.

Τροπολογία 168
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 10, ο κατασκευαστής καταρτίζει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 και τις υποβάλλει, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση για έγκριση τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23 του εν λόγω κανονισμού.	4. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 10, ο κατασκευαστής καταρτίζει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 και τις υποβάλλει, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση για έγκριση τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23 του εν λόγω κανονισμού ***ή σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013***.

Τροπολογία 169
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 8 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 11, ο κατασκευαστής υποβάλλει στην	5. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 11, ο κατασκευαστής υποβάλλει στην

αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή, μαζί με την αίτηση έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23, δήλωση που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με την απαίτηση που ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) ***αριθ.*** 2018/858.	αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή, μαζί με την αίτηση έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23, δήλωση που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με την απαίτηση που ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ***ή σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013***.

Τροπολογία 170
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. ***Για κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858*** από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], ***ο κατασκευαστής καταρτίζει στρατηγική κυκλικότητας***.	1. ***Οι κατασκευαστές οχημάτων,*** από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], ***καταρτίζουν στρατηγική κυκλικότητας σε επίπεδο κατασκευαστή και υποβάλλουν αντίγραφο στην Επιτροπή***. ***Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, οι κατασκευαστές μπορούν επίσης να καταρτίζουν στρατηγική κυκλικότητας σε επίπεδο κατηγορίας οχημάτων.***

Τροπολογία 171
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η στρατηγική κυκλικότητας περιγράφει τα μέτρα που θα λάβουν οι κατασκευαστές για να δώσουν συνέχεια στις υποχρεώσεις τους για τη διασφάλιση της εκπλήρωσης των απαιτήσεων κυκλικότητας του κεφαλαίου II***, οι οποίες επαληθεύονται στις διαδικασίες έγκρισης τύπου*** και ***ισχύουν για τον εκάστοτε τύπο οχήματος***.	2. Η στρατηγική κυκλικότητας περιγράφει τα μέτρα που θα λάβουν οι κατασκευαστές για να δώσουν συνέχεια στις υποχρεώσεις τους για τη διασφάλιση της εκπλήρωσης των απαιτήσεων κυκλικότητας του κεφαλαίου II***.Η στρατηγική κυκλικότητας λαμβάνει υπόψη τις ικανότητες*** και ***τις πληροφορίες που όντως διατίθενται από τους προμηθευτές, ιδίως τις ΜΜΕ***.

Τροπολογία 172
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Ο κατασκευαστής υποβάλλει αντίγραφο της στρατηγικής κυκλικότητας στην Επιτροπή εντός 30 ημερών από τη χορήγηση της έγκρισης τύπου για τον εκάστοτε τύπο οχήματος.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 173
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Ο κατασκευαστής παρακολουθεί και δίνει συνέχεια στις δράσεις που περιλαμβάνονται στη στρατηγική κυκλικότητας και επικαιροποιεί τη στρατηγική ανά πενταετία σύμφωνα με το μέρος Β του	5. Ο κατασκευαστής παρακολουθεί και δίνει συνέχεια στις δράσεις που περιλαμβάνονται στη στρατηγική κυκλικότητας και επικαιροποιεί τη στρατηγική***, αναφέροντας τις σχετικές νέες αλλαγές***

παραρτήματος IV. ***Η επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας υποβάλλεται στην αρχή έγκρισης τύπου που εξέδωσε την έγκριση τύπου για τον τύπο οχήματος και στην Επιτροπή.***

της στρατηγικής κυκλικότητας, ανά πενταετία σύμφωνα με το μέρος Β του παραρτήματος IV.

Τροπολογία 174
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος IV μέρος Β προσαρμόζοντας τις απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της εν λόγω στρατηγικής στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο που έχει σημειωθεί όσον αφορά την κατασκευή και τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στις εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και στις κανονιστικές αλλαγές.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 175
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 9 – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
8. Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα	8. Έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα

του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 83 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και στη συνέχεια ανά ***εξαετία***, η Επιτροπή συντάσσει και δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η έκθεση βασίζεται ιδίως στις στρατηγικές κυκλικότητας και στις επικαιροποιήσεις των εν λόγω στρατηγικών.	του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 83 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και στη συνέχεια ανά ***πενταετία***, η Επιτροπή συντάσσει και δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η έκθεση βασίζεται ιδίως στις στρατηγικές κυκλικότητας και στις επικαιροποιήσεις των εν λόγω στρατηγικών.

Τροπολογία 176
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Οι κατασκευαστές δηλώνουν, για κάθε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***36*** μηνών από την ημερομηνία ***έναρξης ισχύος*** του ***παρόντος κανονισμού]*** βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, το αντίστοιχο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου:	Οι κατασκευαστές δηλώνουν, για κάθε ***νέο*** τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***12*** μηνών από την ημερομηνία ***έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για τον καθορισμό των μεθοδολογιών όσον αφορά τον υπολογισμό και την επαλήθευση*** του ***ανακυκλωμένου περιεχομένου που υπάρχει στα οχήματα σύμφωνα με το άρθρο 6]*** βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, το αντίστοιχο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου:

Τροπολογία 177
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) χάλυβα***.***	δ) χάλυβα ***και κραμάτων χάλυβα·***

Τροπολογία 178
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	δα) πλαστικών.

Τροπολογία 179
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η δήλωση αφορά το ανακυκλωμένο περιεχόμενο των εν λόγω υλικών στον τύπο οχήματος και αναφέρει, ανά ποσοστό υλικού, αν το υλικό έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα πριν ή μετά την κατανάλωση.	Η δήλωση αφορά το ανακυκλωμένο περιεχόμενο των εν λόγω υλικών στον τύπο οχήματος και αναφέρει, ανά ποσοστό υλικού ***και για πλαστικά κατασκευαστικά στοιχεία με βάρος άνω των 100 γραμμαρίων***, αν το υλικό έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα πριν ή μετά την κατανάλωση.

Τροπολογία 180
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 10 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, η απαίτηση δήλωσης του ποσοστού ανακυκλωμένου περιεχομένου ενός συγκεκριμένου υλικού δεν ισχύει όταν έχει καθοριστεί στόχος για το εν λόγω υλικό σύμφωνα με το άρθρο 6 ***παράγραφος*** 3 ή 4.	3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, η απαίτηση δήλωσης του ποσοστού ανακυκλωμένου περιεχομένου ενός συγκεκριμένου υλικού δεν ισχύει όταν έχει καθοριστεί στόχος για το εν λόγω υλικό σύμφωνα με το άρθρο 6 ***παράγραφοι 1,*** 3 ή 4.

Τροπολογία 181
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], οι κατασκευαστές παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων ***και*** στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα V, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση και την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των ακόλουθων:	1. Από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], οι κατασκευαστές***, για νέους τύπους οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου,*** παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων***,*** στους φορείς επισκευής και συντήρησης ***και στους παρόχους υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης*** απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση***, μεταξύ άλλων μέσω των υφιστάμενων εργαλείων που χρησιμοποιούνται από την αυτοκινητοβιομηχανία,*** στις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα V, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση και την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των ακόλουθων:

Τροπολογία 182
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων ενσωματωμένες στο όχημα·	α) μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων ***και οι συστοιχίες τους*** ενσωματωμένες στο όχημα·

Τροπολογία 183
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν τις κρίσιμες πρώτες ύλες που αναφέρονται στο άρθρο ***27*** παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) ***[πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]*** κατά τον χρόνο έγκρισης τύπου του οχήματος·	ε) εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν τις κρίσιμες πρώτες ύλες που αναφέρονται στο άρθρο ***28*** παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) ***2024/1252*** κατά τον χρόνο έγκρισης τύπου του οχήματος·

Τροπολογία 184
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α. Οι κατασκευαστές παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις οδηγίες διάσωσης και αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Τροπολογία 185
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν τη συνεργασία με τους εγκεκριμένους φορείς επεξεργασίας και τους φορείς επισκευής και συντήρησης δημιουργώντας τις απαραίτητες πλατφόρμες επικοινωνίας για την παροχή και την επικαιροποίηση των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και των πληροφοριών που καθορίζονται στο παράρτημα V.	Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν τη συνεργασία με τους εγκεκριμένους φορείς επεξεργασίας***, τους φορείς μετασκευής*** και τους φορείς επισκευής και συντήρησης δημιουργώντας τις απαραίτητες πλατφόρμες επικοινωνίας για την παροχή και την επικαιροποίηση των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και των πληροφοριών που

καθορίζονται στο παράρτημα V.

Τροπολογία 186
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Οι κατασκευαστές παρέχουν δωρεάν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο. Οι κατασκευαστές μπορούν να εισπράττουν τέλη από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης ***μέχρι του ποσού*** που απαιτείται για την κάλυψη των διοικητικών δαπανών για την παροχή των απαιτούμενων πληροφοριών μέσω πλατφορμών επικοινωνίας.	Οι κατασκευαστές παρέχουν δωρεάν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο. Οι κατασκευαστές μπορούν να εισπράττουν ***εύλογα και αναλογικά*** τέλη από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης ***στον βαθμό*** που απαιτείται για την κάλυψη των ***πραγματικών*** διοικητικών δαπανών ***που προκύπτουν*** για την παροχή των απαιτούμενων πληροφοριών μέσω πλατφορμών επικοινωνίας.

Τροπολογία 187
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 11 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος V με την αναθεώρηση του καταλόγου εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών των οχημάτων και του εύρους των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 188
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 12 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι ***οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης*** που περιέχουν μόνιμους μαγνήτες φέρουν ευδιάκριτη, ευανάγνωστη και ανεξίτηλη ετικέτα στην οποία αναγράφονται οι πληροφορίες ***που αναφέρονται στο σημείο 4*** του ***παραρτήματος VI***.	2. ***Από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού],*** οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι ***τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων*** που περιέχουν μόνιμους μαγνήτες φέρουν ευδιάκριτη, ευανάγνωστη και ανεξίτηλη ετικέτα στην οποία αναγράφονται οι πληροφορίες ***σύμφωνα με το άρθρο 28*** του ***κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252***.

Τροπολογία 189
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος	***Ψηφιακό*** διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος

Τροπολογία 190
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***84*** μηνών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού] κάθε όχημα που διατίθεται στην αγορά διαθέτει διαβατήριο	1. Από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***72*** μηνών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού] κάθε όχημα που διατίθεται στην αγορά διαθέτει ***ψηφιακό***

κυκλικότητας οχήματος, το οποίο ευθυγραμμίζεται με και, όπου είναι δυνατόν, ενσωματώνεται σε άλλα περιβαλλοντικά διαβατήρια σχετικά με οχήματα τα οποία θεσπίζονται βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας.	διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, το οποίο ευθυγραμμίζεται ***και καθίσταται διαλειτουργικό*** με και, όπου είναι δυνατόν, ενσωματώνεται σε άλλα περιβαλλοντικά διαβατήρια σχετικά με οχήματα τα οποία θεσπίζονται βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας.

Τροπολογία 191
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Το διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού σε ψηφιακή μορφή και είναι προσβάσιμο δωρεάν.	2. Το διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο ***5 παράγραφοι 2 και 3 και στα άρθρα 10 και*** 11 του παρόντος κανονισμού σε ψηφιακή μορφή και είναι προσβάσιμο δωρεάν.

Τροπολογία 192
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Ο κατασκευαστής που διαθέτει το όχημα στην αγορά διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος είναι ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες.	3. Ο κατασκευαστής***, τη στιγμή*** που διαθέτει το όχημα στην αγορά***,*** διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που περιέχονται στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος είναι ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες.

Τροπολογία 193
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Το διαβατήριο κυκλικότητας ενός οχήματος που έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παύει να υπάρχει το νωρίτερο 6 μήνες μετά την έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής για το εν λόγω όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.	5. Το διαβατήριο κυκλικότητας ενός οχήματος που έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παύει να υπάρχει το νωρίτερο 6 μήνες μετά την έκδοση του πιστοποιητικού ***εξαγωγής ή*** καταστροφής για το εν λόγω όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Τροπολογία 194
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κανόνων σχετικά με:	***Έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, το αργότερο],*** η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση κανόνων σχετικά με:

Τροπολογία 195
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) τον τρόπο και τις ***τεχνικές προδιαγραφές*** της λύσης που πρέπει να χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·	α) τον τρόπο και τις ***βασικές απαιτήσεις*** της ***τεχνικής*** λύσης που πρέπει να χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος ***κατά τρόπο που δεν αποκλείει οποιαδήποτε τεχνολογική λύση***·

Τροπολογία 196
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1 – στοιχείο β – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
i) τη διαλειτουργικότητα του διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος με άλλα διαβατήρια που απαιτούνται από την ενωσιακή νομοθεσία·	i) τη διαλειτουργικότητα ***και ευθυγράμμιση*** του διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος με άλλα διαβατήρια που απαιτούνται από την ενωσιακή νομοθεσία·

Τροπολογία 197
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 13 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	γα) τους όρους πρόσβασης στο διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος πρόσβασης και των σχετικών κανόνων για την προστασία των δεδομένων και την προστασία των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας·

Τροπολογία 198
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίζουν μέτρα για να απαιτούν από τους παραγωγούς ή από τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, να συνάπτουν συμβάσεις με εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των οικείων

	υποχρεώσεων ευθύνης του παραγωγού.

Τροπολογία 199
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 15 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	4α. Η Επιτροπή, έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 24 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη με την οποία καθορίζονται λεπτομερείς απαιτήσεις που εφαρμόζονται στις αναφερόμενες στην παράγραφο 3α συμβάσεις, με σκοπό να εξασφαλιστούν δίκαιοι, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όροι και προϋποθέσεις. Η εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 51 παράγραφος 2.

Τροπολογία 200
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 16 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι παραγωγοί έχουν διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για	Από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι παραγωγοί έχουν διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για

οχήματα τα οποία διαθέτουν στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους. Το σύστημα που θεσπίζεται από τους παραγωγούς για την άσκηση αυτής της ευθύνης ***συνάδει*** με τα άρθρα 8 και 8α της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.	οχήματα τα οποία διαθέτουν στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους. Το σύστημα που θεσπίζεται από τους παραγωγούς για την άσκηση αυτής της ευθύνης ***συμμορφώνεται*** με τα άρθρα 8 και 8α της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

Τροπολογία 201
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έως τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη καταρτίζουν μητρώο παραγωγών το οποίο χρησιμεύει για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.	Έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη καταρτίζουν μητρώο παραγωγών***, ή χρησιμοποιούν υφιστάμενο μητρώο παραγωγών,*** το οποίο χρησιμεύει για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

Τροπολογία 202
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Το μητρώο παρέχει συνδέσμους προς τους ιστοτόπους άλλων εθνικών μητρώων παραγωγών ώστε να διευκολύνεται, σε όλα τα κράτη μέλη, η καταχώριση των παραγωγών ή των ***διορισμένων*** αντιπροσώπων για τη διευρυμένη	Το μητρώο παρέχει συνδέσμους προς τους ιστοτόπους άλλων εθνικών μητρώων παραγωγών ώστε να διευκολύνεται, σε όλα τα κράτη μέλη, η καταχώριση των παραγωγών ή των ***εξουσιοδοτημένων***

ευθύνη του παραγωγού.	αντιπροσώπων για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού.

Τροπολογία 203
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 35 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή δημιουργεί ενιαία πύλη η οποία περιέχει τους συνδέσμους προς όλα τα εθνικά μητρώα, ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση των παραγωγών σε όλα τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 204
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 2 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Οι παραγωγοί διαθέτουν οχήματα στην αγορά κράτους μέλους μόνον εάν οι ίδιοι ή, σε περίπτωση χορήγησης άδειας, οι ***διορισμένοι*** αντιπρόσωποί τους για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού είναι καταχωρισμένοι στο εν λόγω κράτος μέλος.	Οι παραγωγοί διαθέτουν οχήματα στην αγορά κράτους μέλους μόνον εάν οι ίδιοι ή, σε περίπτωση χορήγησης άδειας, οι ***εξουσιοδοτημένοι*** αντιπρόσωποί τους για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού είναι καταχωρισμένοι στο εν λόγω κράτος μέλος.

Τροπολογία 205
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Οι υποχρεώσεις δυνάμει του παρόντος άρθρου μπορούν να εκπληρώνονται, για λογαριασμό του παραγωγού, από ***διορισμένο*** αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.	6. Οι υποχρεώσεις δυνάμει του παρόντος άρθρου μπορούν να εκπληρώνονται, για λογαριασμό του παραγωγού, από ***εξουσιοδοτημένο*** αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. ***Εάν στη χώρα εκπροσωπούνται περισσότεροι του ενός παραγωγοί από έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο, ο εν λόγω εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος παρέχει το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας καθενός από τους αντιπροσωπευόμενους παραγωγούς χωριστά.***

Τροπολογία 206
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
11. Ο παραγωγός, ή, κατά περίπτωση, ο ***διορισμένος*** από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού που έχει οριστεί για λογαριασμό των παραγωγών τους οποίους εκπροσωπεί κοινοποιεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή τυχόν αλλαγές στα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην καταχώριση καθώς και τυχόν μόνιμη παύση της διάθεσης στην αγορά, στο έδαφος του κράτους μέλους, των οχημάτων που αναφέρονται στην καταχώριση.	11. Ο παραγωγός, ή, κατά περίπτωση, ο ***εξουσιοδοτημένος*** από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού που έχει οριστεί για λογαριασμό των παραγωγών τους οποίους εκπροσωπεί κοινοποιεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή τυχόν αλλαγές στα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην καταχώριση καθώς και τυχόν μόνιμη παύση της διάθεσης στην αγορά, στο έδαφος του κράτους μέλους, των οχημάτων που αναφέρονται στην καταχώριση.

Τροπολογία 207
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
12. Ο παραγωγός ή, κατά περίπτωση, ο ***διορισμένος*** από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού υποβάλλει στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το μητρώο έκθεση σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.	12. Ο παραγωγός ή, κατά περίπτωση, ο ***εξουσιοδοτημένος*** από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού υποβάλλει στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το μητρώο έκθεση σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. ***Όταν τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο μητρώο παραγωγών δεν είναι δημοσίως διαθέσιμα, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να έχουν δωρεάν πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες οι πάροχοι διαδικτυακών πλατφορμών που δίνουν στους καταναλωτές τη δυνατότητα να συνάπτουν εξ αποστάσεως συμβάσεις με παραγωγούς.***

Τροπολογία 208
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που έχουν στην κατοχή τους όσον αφορά αποκλειστικές πληροφορίες ή πληροφορίες που αντιστοιχίζονται άμεσα σε μεμονωμένους παραγωγούς ή στους ***διορισμένους***	2. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που έχουν στην κατοχή τους όσον αφορά αποκλειστικές πληροφορίες ή πληροφορίες που αντιστοιχίζονται άμεσα σε μεμονωμένους παραγωγούς ή στους ***εξουσιοδοτημένους***

αντιπροσώπους τους για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.	αντιπροσώπους τους για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

Τροπολογία 209
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχείο ε) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού δημοσιεύουν στους ιστοτόπους τους τουλάχιστον σε ετήσια βάση, με την επιφύλαξη του εμπορικού και βιομηχανικού απορρήτου, τις πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση και την ανακύκλωση πλαστικών από τους παραγωγούς που προέβησαν σε ανάθεση στην οργάνωση ευθύνης του παραγωγού.	3. Εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχείο ε) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού ***ή οι μεμονωμένοι παραγωγοί*** δημοσιεύουν στους ιστοτόπους τους τουλάχιστον σε ετήσια βάση, με την επιφύλαξη του εμπορικού και βιομηχανικού απορρήτου, τις πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση και την ανακύκλωση πλαστικών από τους παραγωγούς που προέβησαν σε ανάθεση στην οργάνωση ευθύνης του παραγωγού ***ή στον παραγωγό που εκπληρώνει μεμονωμένα τις υποχρεώσεις του***.

Τροπολογία 210
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού

	καθιστούν διαθέσιμες στο κοινό πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία επιλογής των φορέων διαχείρισης αποβλήτων που επιλέγονται σύμφωνα με την παράγραφο 4α.

Τροπολογία 211
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού εξασφαλίζουν ***τη δίκαιη*** εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων ***στα διοικητικά*** τους ***όργανα***.	4. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού εξασφαλίζουν ***την αναλογική*** εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων ***που ασχολούνται με τη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ενώπιον των διοικητικών*** τους ***οργάνων, συμπεριλαμβανομένων των εκτελεστικών και συμβουλευτικών συμβουλίων***.

Τροπολογία 212
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 18 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	4α. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων υπόκεινται σε διαδικασία επιλογής χωρίς διακρίσεις, βάσει διαφανών κριτηρίων ανάθεσης, την οποία διενεργούν παραγωγοί ή οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, χωρίς να επιβαρύνονται δυσανάλογα οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

Τροπολογία 213
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) το κόστος της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 23 έως 26 και το κόστος της επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 27 έως 30, 34 και 35, ***υπό την προϋπόθεση ότι δεν καλύπτεται από τα έσοδα*** των φορέων διαχείρισης αποβλήτων που ***συνδέονται με*** τις πωλήσεις μεταχειρισμένων ανταλλακτικών εξαρτημάτων και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών κατασκευαστικών στοιχείων, οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση ή δευτερογενών πρώτων υλών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους·	α) το κόστος της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 23 έως 26 και το κόστος της επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 27 έως 30, 34 και 35, ***λαμβανομένων υπόψη των εσόδων*** των φορέων διαχείρισης αποβλήτων που ***απορρέουν από*** τις πωλήσεις μεταχειρισμένων ανταλλακτικών εξαρτημάτων και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών κατασκευαστικών στοιχείων, οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση ή δευτερογενών πρώτων υλών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

Τροπολογία 214
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) το κόστος της διεξαγωγής εκστρατειών ευαισθητοποίησης με στόχο τη βελτίωση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·	β) το κόστος της διεξαγωγής εκστρατειών ευαισθητοποίησης με στόχο ***την ενημέρωση του κοινού και*** τη βελτίωση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

Τροπολογία 215
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) το κόστος της καθιέρωσης του συστήματος κοινοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 25·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 216
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) το κόστος της συλλογής δεδομένων και της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές***.***	δ) το ***διοικητικό*** κόστος ***της διάθεσης δεδομένων,*** της συλλογής δεδομένων και της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές***·***

Τροπολογία 217
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	δα) το μέσο κόστος μεταφοράς των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στα πλησιέστερα σημεία συλλογής ή στην πλησιέστερη εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας.

Τροπολογία 218
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 20 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Σε περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, οι παραγωγοί παρέχουν εγγύηση για τα οχήματα τα οποία διαθέτουν στην	Σε περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, οι παραγωγοί παρέχουν εγγύηση για τα οχήματα τα οποία διαθέτουν στην

αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους. Η εγγύηση αυτή εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση των εργασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 όσον αφορά τα εν λόγω οχήματα.	αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους. Η εγγύηση αυτή εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση των εργασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 όσον αφορά τα εν λόγω οχήματα***, μεταξύ άλλων σε περίπτωση οριστικής παύσης των δραστηριοτήτων τους ή αφερεγγυότητάς τους***.

Τροπολογία 219
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Στην περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν ότι οι οικονομικές εισφορές που τους καταβάλλουν οι παραγωγοί διαφοροποιούνται λαμβανομένων υπόψη των εξής:	1. Στην περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν ότι οι οικονομικές εισφορές που τους καταβάλλουν οι παραγωγοί διαφοροποιούνται λαμβανομένων υπόψη ***τουλάχιστον*** των εξής:

Τροπολογία 220
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) βάρος του οχήματος·	α) βάρος του οχήματος***, πλην των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων***·

Τροπολογία 221
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) τύπος του συστήματος	***διαγράφεται***

μετάδοσης κίνησης·

Τροπολογία 222
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 21 – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) ποσοστό των υλικών και των ουσιών που εμποδίζουν μια υψηλής ποιότητας διαδικασία ανακύκλωσης***, όπως οι συγκολλητικές ύλες, τα σύνθετα πλαστικά ή τα ενισχυμένα με άνθρακα υλικά***·	ε) ποσοστό των υλικών και των ουσιών που εμποδίζουν μια υψηλής ποιότητας διαδικασία ανακύκλωσης·

Τροπολογία 223
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) ορίζει με γραπτή εντολή ***διορισμένο*** αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος·	α) ορίζει με γραπτή εντολή ***εξουσιοδοτημένο*** αντιπρόσωπο ***που ενεργεί εξ ονόματός του σε σχέση με συγκεκριμένα καθήκοντα όσον αφορά τις υποχρεώσεις του παραγωγού*** για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος·

Τροπολογία 224
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 22 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Ο παραγωγός που πωλεί οχήματα σε τελικούς χρήστες μέσω συμβάσεων εξ αποστάσεως και είναι εγκατεστημένος σε τρίτη χώρα ορίζει εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο για τη

	διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος στην αγορά του οποίου διαθέτει οχήματα. Ο εν λόγω ορισμός γίνεται με γραπτή εντολή.

Τροπολογία 225
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 1 – εδάφιο -1 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Οι παραγωγοί διασφαλίζουν τη συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν διαθέσει οι ίδιοι στην αγορά στο έδαφος κράτους μέλους όταν τα εν λόγω οχήματα καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τροπολογία 226
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημιουργούν ή συμμετέχουν στη δημιουργία συστημάτων συλλογής, συμπεριλαμβανομένων σημείων συλλογής***, για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που ανήκουν σε κατηγορίες οχημάτων τα οποία έχουν διαθέσει για πρώτη φορά στην αγορά στο έδαφος κράτους μέλους***.	***Προς τούτο,*** οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημιουργούν ή συμμετέχουν στη δημιουργία συστημάτων συλλογής, συμπεριλαμβανομένων σημείων συλλογής.

Τροπολογία 227
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) εξασφαλίζουν επαρκή διαθεσιμότητα εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους και της πυκνότητας του πληθυσμού, του αναμενόμενου όγκου των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, χωρίς οι εν λόγω εγκαταστάσεις να περιορίζονται σε περιοχές όπου η συλλογή και η επακόλουθη διαχείριση είναι περισσότερο επικερδείς·	β) εξασφαλίζουν επαρκή διαθεσιμότητα εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας ***και σημείων συλλογής***, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους και της πυκνότητας του πληθυσμού, του αναμενόμενου όγκου των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, χωρίς οι εν λόγω εγκαταστάσεις να περιορίζονται σε περιοχές όπου η συλλογή και η επακόλουθη διαχείριση είναι περισσότερο επικερδείς·

Τροπολογία 228
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) εξασφαλίζουν τη συλλογή των αποβλήτων εξαρτημάτων από τις επισκευές οχημάτων·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 229
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) καθιστούν δυνατή τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***κάθε εμπορικού σήματος,*** ανεξάρτητα από την προέλευσή τους·	δ) καθιστούν δυνατή τη συλλογή ***των*** οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***τα οποία έχουν διαθέσει στην αγορά*** ανεξάρτητα από την προέλευσή τους·

Τροπολογία 230
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) καθιστούν δυνατή τη δωρεάν παράδοση όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2.	ε) καθιστούν δυνατή τη δωρεάν παράδοση όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ***ή σημεία συλλογής***, όπως προβλέπεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2.

Τροπολογία 231
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— πραγματοποιούν εκπαιδευτικές εκστρατείες για την προώθηση του συστήματος συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την ενημέρωση σχετικά με τις περιβαλλοντικές συνέπειες της εσφαλμένης συλλογής και του εσφαλμένου χειρισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	3. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— ***δημοσιοποιούν και επικαιροποιούν τακτικά τον κατάλογο των σημείων συλλογής και των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας στους ιστοτόπους τους και*** πραγματοποιούν εκπαιδευτικές εκστρατείες για την προώθηση του συστήματος συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την ενημέρωση σχετικά με τις περιβαλλοντικές συνέπειες της εσφαλμένης συλλογής και του εσφαλμένου χειρισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τροπολογία 232
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Τα ***κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε άλλους φορείς διαχείρισης αποβλήτων***, εκτός από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, ***να δημιουργούν σημεία συλλογής για*** οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	Τα ***σημεία συλλογής***, εκτός από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, ***μπορούν να συλλέγουν*** οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τροπολογία 233
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	βα) είναι κάτοχος άδειας σύμφωνα με το άρθρο 23 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ·

Τροπολογία 234
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 – στοιχείο β β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	ββ) μεταφέρει τα συλλεχθέντα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας·

Τροπολογία 235
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 4 – εδάφιο 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) εγγυάται ότι όλα τα συλλεγόμενα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας εντός ***ενός έτους*** από την παραλαβή	γ) εγγυάται ότι όλα τα συλλεγόμενα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας εντός ***έξι μηνών*** από την παραλαβή

του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του· και	του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του· και

Τροπολογία 236
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. ***Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων*** επεξεργασίας**,** εκδίδουν έγγραφο σε ηλεκτρονική μορφή, το οποίο επιβεβαιώνει την παραλαβή οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, στον ιδιοκτήτη του οχήματος και το παρέχουν μέσω ηλεκτρονικής διαδικασίας κοινοποίησης που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2 στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των αρμόδιων αρχών που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 14.	5. ***Τα σημεία συλλογής ή οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις*** επεξεργασίας εκδίδουν έγγραφο σε ηλεκτρονική μορφή, το οποίο επιβεβαιώνει την παραλαβή οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, στον ιδιοκτήτη του οχήματος και το παρέχουν μέσω ηλεκτρονικής διαδικασίας κοινοποίησης που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2 στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των αρμόδιων αρχών που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 14.

Τροπολογία 237
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 23 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	5α. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν μέτρα που απαιτούν τα σημεία συλλογής να συνεργάζονται με τους παραγωγούς ή με τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1.

Τροπολογία 238
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 24 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας είναι δωρεάν για τον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος, εκτός εάν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του δεν διαθέτει κανένα από τα βασικά εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία οχήματος***, εκτός από τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος,*** ή περιέχει απόβλητα που έχουν προστεθεί στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.	2. Η παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ***ή σημείο συλλογής*** είναι δωρεάν για τον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος, εκτός εάν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του δεν διαθέτει κανένα από τα βασικά εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία οχήματος ή περιέχει απόβλητα που έχουν προστεθεί στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Τροπολογία 239
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 24 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Όταν η μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος λείπει από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, η παράδοση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του εξακολουθεί να είναι δωρεάν εάν ο τελευταίος ιδιοκτήτης του οχήματος προσκομίσει έγγραφα που να αποδεικνύουν ότι ο χειρισμός της μπαταρίας ηλεκτρικού οχήματος πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542.

Τροπολογία 240
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 25 – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	5α. Τα κράτη μέλη που προβλέπουν τη δυνατότητα προσωρινής αποταξινόμησης οχημάτων στην εθνική τους νομοθεσία:
	α) καθορίζουν μέγιστη περίοδο για την οποία μπορεί να χορηγηθεί η εν λόγω αποταξινόμηση, όχι μεγαλύτερη των τεσσάρων ετών·
	β) μεριμνούν ώστε η ανανέωση της προσωρινής αποταξινόμησης να χορηγείται μόνο για καθορισμένο και περιορισμένο χρονικό διάστημα και μόνον όταν μπορεί να διαπιστωθεί ότι το αποταξινομημένο όχημα εξακολουθεί να υφίσταται.

Τροπολογία 241
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) παραδίδει το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή, στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφος 4, σε σημείο συλλογής, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, αφού λάβει πληροφορίες ότι το όχημα πληροί οποιοδήποτε από τα κριτήρια μη επισκευασιμότητας που ορίζονται στο παράρτημα I μέρος Α ***σημεία*** 1 ***και 2***·	α) παραδίδει το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή, στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 23 παράγραφος 4, σε σημείο συλλογής, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, αφού λάβει πληροφορίες ότι το όχημα πληροί οποιοδήποτε από τα κριτήρια μη επισκευασιμότητας που ορίζονται στο παράρτημα I μέρος Α ***σημείο*** 1·

Τροπολογία 242
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) προσκομίζει πιστοποιητικό καταστροφής στην αρμόδια αρχή ταξινόμησης.	β) προσκομίζει πιστοποιητικό καταστροφής στην αρμόδια αρχή ταξινόμησης ***εκτός εάν υφίσταται ηλεκτρονική διαδικασία που καθιστά δυνατή την κοινοποίηση ή διεκπεραίωση της αποταξινόμησης του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας***.

Τροπολογία 243
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας μεταχειρισμένου οχήματος από οικονομικό φορέα, ο οικονομικός φορέας δηλώνει στον αποκτώντα ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, σύμφωνα με το παράρτημα Ι μέρος Α ή του παρέχει πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου.

Τροπολογία 244
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 26 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Σε περίπτωση οχημάτων στο

	τέλος του κύκλου ζωής τους, ο οικονομικός φορέας μεριμνά ώστε τα εν λόγω οχήματα να μεταφέρονται αποκλειστικά σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας.

Τροπολογία 245
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας εξασφαλίζουν ότι κάθε επεξεργασία για οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους συμμορφώνεται, τουλάχιστον, με τα άρθρα 28, 29, 30, 31, 34 ***και*** 35 και με το παράρτημα VII του παρόντος κανονισμού, και εφαρμόζουν τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 10) της οδηγίας 2010/75/ΕΕ.	2. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας εξασφαλίζουν ότι κάθε επεξεργασία για οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους συμμορφώνεται, τουλάχιστον, με τα άρθρα 28, 29, 30, 31, ***32,*** 34***,*** 35 ***και 36*** και με το παράρτημα VII του παρόντος κανονισμού, και εφαρμόζουν τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 10) της οδηγίας 2010/75/ΕΕ.

Τροπολογία 246
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) αφαιρούν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, πριν από ***τον τεμαχισμό ή*** τη συμπίεση μέσω χειροκίνητης αποσυναρμολόγησης ή (ημι-) αυτόματης αποσυναρμολόγησης με μη καταστρεπτικό τρόπο για κατασκευαστικά στοιχεία με δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης,	γ) αφαιρούν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, πριν από τη συμπίεση μέσω χειροκίνητης αποσυναρμολόγησης ή (ημι-) αυτόματης αποσυναρμολόγησης με μη καταστρεπτικό τρόπο για κατασκευαστικά στοιχεία με δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης,

ανακατασκευής ή ανακαίνισης·	ανακατασκευής ή ανακαίνισης ***σύμφωνα με τα άρθρα 30 και 31, λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα της αγοράς για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και την ανάγκη για απομέταλλα υψηλής ποιότητας***·

Τροπολογία 247
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) υποβάλλουν σε επεξεργασία όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων και τις γενικές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ ***και στα άρθρα 32, 34, 35 και 36 του παρόντος κανονισμού.***	δ) υποβάλλουν σε επεξεργασία όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων και τις γενικές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ·

Τροπολογία 248
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – παράγραφος ‘ – εδάφιο 1 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	δα) μετά την απορρύπανση και την αφαίρεση εξαρτημάτων , αποστέλλουν όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκατάσταση όπου πραγματοποιείται ο τεμαχισμός τους·

Τροπολογία 249
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο δ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	δβ) επεξεργάζονται το παραληφθέν όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του εντός 6 μηνών από την ημερομηνία παράδοσης.

Τροπολογία 250
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος VII προσαρμόζοντας τις ελάχιστες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο**.**	4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για την τροποποίηση του παραρτήματος VII προσαρμόζοντας τις ελάχιστες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο ***στις τεχνολογίες επεξεργασίας, συμπεριλαμβανομένων:*** ***α) της προσθήκης, διαγραφής ή αναθεώρησης των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ·*** ***β) της τροποποίησης ή συμπλήρωσης των απαιτήσεων που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Ζ.***

Τροπολογία 251
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 27 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας να καθιερώσουν πιστοποιημένα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1221/2009.	5. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας να καθιερώσουν πιστοποιημένα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης ***και να διενεργούν ελέγχους*** σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1221/2009.

Τροπολογία 252
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και άλλοι φορείς διαχείρισης αποβλήτων ζητούν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που τους παραδίδονται για τεμαχισμό να συνοδεύονται από τα ακόλουθα:	1. Από τις ... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και άλλοι φορείς διαχείρισης αποβλήτων ζητούν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που τους παραδίδονται για τεμαχισμό ***να έχουν απορρυπανθεί σύμφωνα με το άρθρο 29, να έχουν αφαιρεθεί τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους σύμφωνα με το άρθρο 30 και*** να συνοδεύονται από τα ακόλουθα:

Τροπολογία 253
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που πραγματοποιούν	3. ***Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας***

τεμαχισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***δεν*** αναμειγνύουν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα ***μέρη***, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού.	***και*** οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που πραγματοποιούν τεμαχισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***είναι σε θέση να*** αναμειγνύουν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα ***εξαρτήματα***, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού***, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται τα κριτήρια και οι οριακές τιμές του παραρτήματος VII μέρος Ζ και ότι διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα που σχετίζεται με την υποβολή εκθέσεων, ότι η διαδικασία τεμαχισμού δεν μειώνει την ποιότητα των ροών αποβλήτων σε σύγκριση με τη χωριστή επεξεργασία και ότι η παραγωγή συμμορφώνεται με υψηλά πρότυπα ποιότητας***.

Τροπολογία 254
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων, ενόσω πραγματοποιούν τεμαχισμό, μεριμνούν ώστε η εκροή χάλυβα, αλουμινίου και χαλκού να συμμορφώνεται με υψηλά πρότυπα ποιότητας, όπως ορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 3β (νέα).

Τροπολογία 255
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 28 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3β. Η Επιτροπή, έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 12 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] εκδίδει τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό απαιτήσεων ποιότητας για τα εξερχόμενα κλάσματα τεμαχισμού, μεταξύ άλλων όσον αφορά:
	α) τη συνολική περιεκτικότητα σε χαλκό του κύριου κλάσματος χάλυβα·
	β) το κλάσμα χυτών κραμάτων αλουμινίου και το κλάσμα κατεργασμένων κραμάτων·
	γ) τις αναγκαίες διεργασίες διαχωρισμού και το κλάσμα υπολειμμάτων των διεργασιών αυτών.

Τροπολογία 256
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 29 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. ***Το συντομότερο δυνατόν μετά*** την παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, η εν λόγω εγκατάσταση υποβάλλει τα οχήματα σε απορρύπανση πριν	1. ***Εντός 30 ημερών από*** την παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, η εν λόγω εγκατάσταση υποβάλλει τα οχήματα σε απορρύπανση πριν

από την περαιτέρω επεξεργασία τους, σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος VII.

από την περαιτέρω επεξεργασία τους, σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος VII.

Τροπολογία 257
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 29 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στο μέρος Β του παραρτήματος VII συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VII. Τα απόβλητα έλαια συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 21 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ.	2. Τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στο μέρος Β του παραρτήματος VII συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VII. Τα απόβλητα έλαια συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 21 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ. ***Τα υγρά των συστημάτων κλιματισμού που χρησιμοποιούνται σε συστήματα θερμικής διαχείρισης συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ανακτώνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/573 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1α] και, όταν είναι τεχνικά και οικονομικά εφικτό, ανακυκλώνονται ή αποκαθίστανται ποιοτικά και επαναχρησιμοποιούνται.***

_____

[1α] Κανονισμός (ΕΕ) 2024/573 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Φεβρουαρίου 2024, για τα φθοριούχα αέρια του

	θερμοκηπίου, την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1937 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 517/2014 (ΕΕ L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj***).***

Τροπολογία 258
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 30 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση πριν από τον τεμαχισμό·	Υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για επαναχρησιμοποίηση***, ανακατασκευή, επισκευή*** και ανακύκλωση πριν από τον τεμαχισμό·

Τροπολογία 259
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 30 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διασφαλίζουν ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ αφαιρούνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής τους πριν από τον τεμαχισμό, μετά την ολοκλήρωση των εργασιών απορρύπανσης που αναφέρονται στο άρθρο 29.	1. Από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διασφαλίζουν ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Γ αφαιρούνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής τους πριν από τον τεμαχισμό***. Για να επαληθευθεί η δυνατότητα της αγοράς για επαναχρησιμοποίηση***,

	ανακατασκευή και επισκευή, τα εν λόγω εξαρτήματα αξιολογούνται σύμφωνα με το άρθρο 31 πριν από την αποσυναρμολόγηση. Η εν λόγω αξιολόγηση διενεργείται μετά την ολοκλήρωση των εργασιών απορρύπανσης που αναφέρονται στο άρθρο 29.

Τροπολογία 260
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 30 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	1α. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διασφαλίζουν ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται σύμφωνα με την παράγραφο 1, για τα οποία δεν υπάρχει στην αγορά δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και επισκευής, αποστέλλονται για ανακύκλωση σύμφωνα με τις απαιτήσεις επεξεργασίας που αναφέρονται στο παράρτημα VII μέρος ΣΤ.

Τροπολογία 261
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 30 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η ***παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται*** εάν μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας αποδείξει ότι τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό διαχωρίζουν τα υλικά από τα εξαρτήματα και τα	***Όταν για τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν υπάρχει στην αγορά δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και επισκευής, δεν είναι***

κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ σημεία 13 έως 19 του παραρτήματος VII εξίσου αποτελεσματικά με τις χειροκίνητες διαδικασίες διάλυσης ή τις ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες αποσυναρμολόγησης.	***υποχρεωτική*** η ***αφαίρεσή τους πριν από τον τεμαχισμό,*** εάν μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας αποδείξει ότι τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό διαχωρίζουν τα υλικά από τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ σημεία ***6 και*** 13 έως 19 του παραρτήματος VII εξίσου αποτελεσματικά ***και παρέχουν ισοδύναμο ανακυκλωμένο υλικό*** με τις χειροκίνητες διαδικασίες διάλυσης ή τις ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες αποσυναρμολόγησης.

Τροπολογία 262
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 30 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου, η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας παρέχει τις πληροφορίες που παρατίθενται στο μέρος Ζ του παραρτήματος VII.	Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου, η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ***μεριμνά για υψηλής ποιότητας εκροές τεμαχισμού, όπως ορίζεται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 28 παράγραφος 4, και*** παρέχει τις πληροφορίες που παρατίθενται στο μέρος Ζ του παραρτήματος VII.

Τροπολογία 263
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 31 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται κατά τη διάρκεια εργασιών επισκευής

	και συντήρησης, πλην των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθενται στο παράρτημα VII μέρος Ε, δεν θεωρούνται απόβλητα, αξιολογείται δε κατά πόσον είναι κατάλληλα για τους σκοπούς της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής ή της ανακαίνισης.

Τροπολογία 264
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 32 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] κάθε ***πρόσωπο*** που ***εμπορεύεται*** μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία προβαίνει στα ακόλουθα ***στο σημείο πώλησης***:	Από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] κάθε ***οικονομικός φορέας*** που ***πωλεί*** μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία προβαίνει στα ακόλουθα:

Τροπολογία 265
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 32 – παράγραφος 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	βα) αποδεικνύει ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία προέρχονται από εγκεκριμένο οικονομικό φορέα.

Τροπολογία 266
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 32 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Οι εν λόγω απαιτήσεις για τους οικονομικούς φορείς εφαρμόζονται ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη εμπορική τεχνική, συμπεριλαμβανομένων των διαδικτυακών πωλήσεων.

Τροπολογία 267
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 33 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη παρέχουν τα αναγκαία κίνητρα για να προωθήσουν την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή και την ανακαίνιση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, τα οποία αφαιρούνται είτε κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά το στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος.	Από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη παρέχουν τα αναγκαία κίνητρα για να προωθήσουν την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή***, τη μετασκευή*** και την ανακαίνιση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, τα οποία αφαιρούνται είτε κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά το στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος.

Τροπολογία 268
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 33 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) χρήση οικονομικών κινήτρων***, συμπεριλαμβανομένης της***	β) χρήση οικονομικών κινήτρων ***τα οποία αποσκοπούν στην ανταμοιβή***

θέσπισης μειωμένου συντελεστή φόρου προστιθέμενης αξίας για τα μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία.	***των κατασκευαστών που υπερβαίνουν τα ελάχιστα πρότυπα, ώστε να τονωθούν περαιτέρω*** τα μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία.

Τροπολογία 269
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 33 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή όσον αφορά τα κίνητρα που εγκρίνονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Τροπολογία 270
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 34 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου ημερολογιακού έτους μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού], τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων επιτυγχάνουν τους ακόλουθους στόχους:	1. Από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = πρώτη ημέρα του επόμενου ημερολογιακού έτους μετά την παρέλευση 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού], τα κράτη μέλη ***λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να*** διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων επιτυγχάνουν τους ακόλουθους στόχους:

Τροπολογία 271
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 34 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου ημερολογιακού έτους μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων επιτυγχάνουν ετήσιο στόχο ανακύκλωσης πλαστικών της τάξης τουλάχιστον του 30 **%** του συνολικού βάρους των πλαστικών που περιέχονται στα οχήματα ***που παραδίδονται στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων***.	2. Από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου ημερολογιακού έτους μετά την παρέλευση 60 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού] τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων επιτυγχάνουν ετήσιο στόχο ανακύκλωσης πλαστικών της τάξης τουλάχιστον του 30 ***τοις εκατό*** του συνολικού βάρους των πλαστικών που περιέχονται στα οχήματα ***στο τέλος του κύκλου ζωής τους***.

Τροπολογία 272
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 34 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Στο βάρος του ανακυκλωμένου πλαστικού και το συνολικό βάρος των πλαστικών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν περιλαμβάνονται τα ελαστομερή και τα θερμοσκληρυνόμενα πλην των αφρών πολυουρεθάνης.

Τροπολογία 273
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 36 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορεί να πραγματοποιείται εκτός της Ένωσης, υπό την	1. Επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορεί να πραγματοποιείται εκτός της Ένωσης, υπό την

προϋπόθεση ότι η μεταφορά των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους συμμορφώνεται με τον κανονισμό (***ΕΚ*** ***αριθ. 1013/2006***.

προϋπόθεση ότι η μεταφορά των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους συμμορφώνεται με τον κανονισμό (***ΕΕ***) ***2024/1157***.

Τροπολογία 274
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 36 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Οι μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους από την Ένωση σε τρίτη χώρα σύμφωνα με την παράγραφο 1 συνυπολογίζονται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων και των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 34 μόνον εάν ο εξαγωγέας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους προσκομίσει αποδεικτικά έγγραφα εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή προορισμού, τα οποία αποδεικνύουν ότι η επεξεργασία πραγματοποιήθηκε σε συνθήκες που ***είναι γενικά*** ισοδύναμες με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη ενωσιακή νομοθεσία.	2. Οι μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους από την Ένωση σε τρίτη χώρα σύμφωνα με την παράγραφο 1 συνυπολογίζονται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων και των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 34 μόνον εάν ο εξαγωγέας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους προσκομίσει αποδεικτικά έγγραφα εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή προορισμού, τα οποία αποδεικνύουν ότι η επεξεργασία πραγματοποιήθηκε σε συνθήκες που ***θεωρούνται*** ισοδύναμες με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη ενωσιακή νομοθεσία.

Τροπολογία 275
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 36 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Προκειμένου να γίνεται διάκριση μεταξύ των αποστολών μεταχειρισμένων οχημάτων και οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους,

	οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών δύνανται να διενεργούν επιθεωρήσεις και να επαληθεύουν κατά πόσον τα μεταχειρισμένα οχήματα για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα Ι.
	Όταν οι επιθεωρήσεις επιβεβαιώνουν ότι τα εν λόγω οχήματα μπορούν να χαρακτηριστούν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, το κόστος της επιθεώρησης και της σχετικής αποθήκευσης μπορεί να βαρύνει τον οικονομικό φορέα που είναι υπεύθυνος για την αποστολή.

Τροπολογία 276
Πρόταση κανονισμού
Κεφάλαιο V – τμήμα 1 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ΤΜΗΜΑ 1	***διαγράφεται***
Καθεστώς μεταχειρισμένων οχημάτων	

Τροπολογία 277
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 37 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Διάκριση μεταξύ μεταχειρισμένων οχημάτων και οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους	Διάκριση μεταξύ μεταχειρισμένων οχημάτων και οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***για σκοπούς εξαγωγής***

Τροπολογία 278
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 37 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Για τους σκοπούς της ***μεταβίβασης της κυριότητας*** μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος πρέπει να είναι σε θέση να ***αποδείξει*** σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ενδιαφέρεται να ***αποκτήσει την κυριότητα του συγκεκριμένου οχήματος ή στις αρμόδιες αρχές*** ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. ***Κατά την αξιολόγηση του καθεστώτος ενός μεταχειρισμένου οχήματος***, ***ο ιδιοκτήτης του οχήματος***, ***άλλοι οικονομικοί φορείς και οι*** αρμόδιες αρχές ***επαληθεύουν αν πληρούνται*** τα ***κριτήρια που ορίζονται*** στο παράρτημα ***I***, ***προκειμένου*** να ***διαπιστωθεί*** ότι ***δεν πρόκειται για*** όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.	Για τους σκοπούς της ***εξαγωγής*** μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος πρέπει να είναι σε θέση να ***παράσχει τεκμηρίωση στις τελωνειακές αρχές και*** σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ενδιαφέρεται να ***εισαγάγει το συγκεκριμένο όχημα*** ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. ***Η εν λόγω τεκμηρίωση συνίσταται σε έγκυρο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή***, ***όταν δεν υπάρχει τέτοιο πιστοποιητικό***, ***σε αξιολόγηση διενεργηθείσα από τις*** αρμόδιες αρχές ***που είναι υπεύθυνες για*** τα ***πιστοποιητικά τεχνικού ελέγχου με βάση τα οριζόμενα*** στο παράρτημα ***I κριτήρια. Σε περίπτωση αμφιβολίας ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα μπορεί να είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του***, ***οι αρμόδιες αρχές δύνανται να απαιτήσουν από τον ιδιοκτήτη του οχήματος*** να ***προσκομίσει περαιτέρω τεκμηρίωση*** ότι ***το εν λόγω όχημα δεν είναι*** όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. ***Έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού], τα κράτη μέλη δημοσιεύουν κατάλογο με μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές που μπορούν να διενεργήσουν την αναφερόμενη στην***

παράγραφο 1 αξιολόγηση.

Τροπολογία 279
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 38 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***36*** μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν υπόκεινται στους ελέγχους και τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα.	1. Από τις ... [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση ***24*** μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν υπόκεινται στους ελέγχους και τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα.

Τροπολογία 280
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 38 – παράγραφος 3 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) δεν είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***βάσει των κριτηρίων που παρατίθενται*** στο ***παράρτημα I***·	α) δεν είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους***, όπως ορίζονται*** στο ***άρθρο 37***·

Τροπολογία 281
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 38 – παράγραφος 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) θεωρούνται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία στο κράτος μέλος στο οποίο τα οχήματα ταξινομήθηκαν τελευταία, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1	***διαγράφεται***

στοιχεία α) και β) και το άρθρο 8 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ.

Τροπολογία 282
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 38 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 50 του παρόντος κανονισμού, για την τροποποίηση των κριτηρίων που παρατίθενται στο παράρτημα Ι, με τα οποία καθορίζεται αν ένα μεταχειρισμένο όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 283
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 39 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Πριν από την παράδοση μεταχειρισμένων οχημάτων για εξαγωγή, οι τελωνειακές αρχές επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα μέσω των ηλεκτρονικών συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 45, ότι με βάση τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος και τις πληροφορίες σχετικά με το κράτος μέλος της τελευταίας ταξινόμησης, το όχημα ***θεωρείται*** σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με το άρθρο ***38 παράγραφος 3 στοιχείο β)***.	1. Πριν από την παράδοση μεταχειρισμένων οχημάτων για εξαγωγή, οι τελωνειακές αρχές επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα μέσω των ηλεκτρονικών συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 45, ότι με βάση τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος και τις πληροφορίες σχετικά με το κράτος μέλος της τελευταίας ταξινόμησης, το όχημα ***είναι*** σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία ***ή δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του*** σύμφωνα με το άρθρο ***37***.

Τροπολογία 284
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 39 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Όταν οι πληροφορίες που παρέχονται ή τίθενται στη διάθεση των τελωνείων δεν αντιστοιχούν στις πληροφορίες που περιέχονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων και στα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι τελωνειακές αρχές δεν χορηγούν άδεια για εξαγωγή του εν λόγω οχήματος και ενημερώνουν σχετικά ***τον*** ενδιαφερόμενο ***οικονομικό φορέα*** μέσω των εν λόγω συστημάτων.	2. Όταν οι πληροφορίες που παρέχονται ή τίθενται στη διάθεση των τελωνείων δεν αντιστοιχούν στις πληροφορίες που περιέχονται στα εθνικά μητρώα οχημάτων και στα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι τελωνειακές αρχές δεν χορηγούν άδεια για εξαγωγή του εν λόγω οχήματος και ενημερώνουν σχετικά ***το*** ενδιαφερόμενο ***φυσικό ή νομικό πρόσωπο*** μέσω των εν λόγω συστημάτων.

Τροπολογία 285
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 40 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ’ εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό των όρων συμμόρφωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 2, ***συμπεριλαμβανομένων ειδικών όρων*** που εφαρμόζονται στην εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την τρίτη χώρα εισαγωγής και συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος και την οδική ασφάλεια, όταν οι εν λόγω όροι έχουν κοινοποιηθεί από την εκάστοτε τρίτη χώρα στην Επιτροπή. Οι όροι αυτοί είναι επαληθεύσιμοι με βάση τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες	3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ’ εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 50, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό των όρων συμμόρφωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 2, ***όσον αφορά τους ειδικούς όρους*** που εφαρμόζονται στην εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την τρίτη χώρα εισαγωγής και συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος και την οδική ασφάλεια, όταν οι εν λόγω όροι έχουν κοινοποιηθεί από την εκάστοτε τρίτη χώρα στην Επιτροπή. Οι όροι αυτοί είναι επαληθεύσιμοι με βάση τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στα ηλεκτρονικά συστήματα που

στα ηλεκτρονικά συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 45 παράγραφος 1.

αναφέρονται στο άρθρο 45 παράγραφος 1.

Τροπολογία 286
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 40 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Η Επιτροπή δημοσιεύει και να επικαιροποιεί τακτικά σε ειδική διαδικτυακή πύλη τις κοινοποιημένες ειδικές προϋποθέσεις που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος ή την οδική ασφάλεια και που επιβάλλονται από τρίτες χώρες σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Τροπολογία 287
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 41 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Όταν ***υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να θεωρείται*** ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί ενδέχεται να μην συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, οι τελωνειακές αρχές αναστέλλουν τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή του εν λόγω μεταχειρισμένου οχήματος. Ενημερώνουν επίσης αμέσως τις αρμόδιες αρχές για την αναστολή και διαβιβάζουν όλες τις σχετικές πληροφορίες που απαιτούνται για να διαπιστωθεί αν το μεταχειρισμένο όχημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και	1. Όταν ***οι τελωνειακές αρχές υποψιάζονται*** ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί ενδέχεται να μην συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, οι τελωνειακές αρχές αναστέλλουν ***αμέσως*** τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή του εν λόγω μεταχειρισμένου οχήματος ***ωσότου τους προσκομιστούν όλες οι αναγκαίες πληροφορίες για να λάβουν μια τελική απόφαση***. Ενημερώνουν επίσης αμέσως τις αρμόδιες αρχές για την αναστολή και διαβιβάζουν όλες τις σχετικές πληροφορίες

μπορεί να χορηγηθεί άδεια για εξαγωγή του.

που απαιτούνται για να διαπιστωθεί αν το μεταχειρισμένο όχημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και μπορεί να χορηγηθεί άδεια για εξαγωγή του.

Τροπολογία 288
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 42 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Μετά από κάθε παράδοση μεταχειρισμένου οχήματος για εξαγωγή, οι τελωνειακές αρχές κοινοποιούν τη συγκεκριμένη παράδοση για εξαγωγή στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το εν λόγω όχημα ήταν ταξινομημένο κατά τον χρόνο της εξαγωγής.	3. Μετά από κάθε παράδοση μεταχειρισμένου οχήματος για εξαγωγή, οι τελωνειακές αρχές κοινοποιούν τη συγκεκριμένη παράδοση για εξαγωγή στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το εν λόγω όχημα ήταν ταξινομημένο κατά τον χρόνο της εξαγωγής. ***Η αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους καταχωρίζει τις εν λόγω πληροφορίες στο εθνικό της μητρώο οχημάτων.***

Τροπολογία 289
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 45 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναπτύχθηκε από την Επιτροπή χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή αριθμού αναγνώρισης οχήματος και πληροφοριών σχετικά με την ταξινόμηση οχημάτων και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου μεταξύ των εθνικών μητρώων οχημάτων και των ηλεκτρονικών συστημάτων για τον τεχνικό έλεγχο των κρατών μελών, καθώς και για τη	1. Το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναπτύχθηκε από την Επιτροπή χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή ***και την επαλήθευση*** αριθμού αναγνώρισης οχήματος και πληροφοριών σχετικά με την ταξινόμηση οχημάτων και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου μεταξύ των εθνικών μητρώων οχημάτων και των ηλεκτρονικών συστημάτων για τον τεχνικό

διασύνδεση με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, όπου αυτό είναι αναγκαίο για τους ελέγχους και τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα.

έλεγχο των κρατών μελών, καθώς και για τη διασύνδεση με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, όπου αυτό είναι αναγκαίο για τους ελέγχους και τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα.

Τροπολογία 290
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 45 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Η οριζόμενη στην παράγραφο 1 υποχρέωση τηρείται εάν τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS) για να συνδέονται με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB.

Τροπολογία 291
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 45 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η Επιτροπή εκδίδει τις εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των αναγκαίων ρυθμίσεων για την υλοποίηση των λειτουργιών του MOVE-HUB που αναφέρονται στην παράγραφο 2, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών πτυχών που απαιτούνται για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών συστημάτων με το MOVE-HUB, των όρων σύνδεσης με το MOVE-HUB, των δεδομένων που πρέπει να διαβιβάζονται από τα εθνικά συστήματα και του μορφοτύπου	Η Επιτροπή***, έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 18 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού],*** εκδίδει τις εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των αναγκαίων ρυθμίσεων για την υλοποίηση των λειτουργιών του MOVE-HUB που αναφέρονται στην παράγραφο 2, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών πτυχών που

για τη διαβίβαση των εν λόγω δεδομένων μέσω των διασυνδεδεμένων εθνικών συστημάτων.	απαιτούνται για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών συστημάτων με το MOVE-HUB, των όρων σύνδεσης με το MOVE-HUB, των δεδομένων που πρέπει να διαβιβάζονται από τα εθνικά συστήματα και του μορφοτύπου για τη διαβίβαση των εν λόγω δεδομένων μέσω των διασυνδεδεμένων εθνικών συστημάτων.

Τροπολογία 292
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 46 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αα) σημεία συλλογής·

Τροπολογία 293
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 46 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς που μπορεί να υποβάλλουν σε επεξεργασία οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	γ) άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς που μπορεί να υποβάλλουν σε επεξεργασία οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***ή να πωλούν μεταχειρισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους***.

Τροπολογία 294
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 46 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Τα κράτη μέλη διενεργούν επίσης επιθεωρήσεις σχετικά με	3. Τα κράτη μέλη διενεργούν επίσης ***τακτικές*** επιθεωρήσεις

την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση με το άρθρο 38.	σχετικά με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση με το άρθρο 38.

Τροπολογία 295
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 46 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδιο επιθεώρησης για τον εντοπισμό και την παρακολούθηση της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τροπολογία 296
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν, όσον αφορά όλες τις σχετικές αρμόδιες αρχές που συμμετέχουν στην επιβολή του παρόντος κανονισμού, αποτελεσματικούς μηχανισμούς που επιτρέπουν στις εν λόγω αρχές να συνεργάζονται και να συντονίζονται σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή πολιτικών και δραστηριοτήτων επιβολής που σχετίζονται με την παρακολούθηση της ταξινόμησης, της αποταξινόμησης, της αναστολής και της ακύρωσης της ταξινόμησης οχημάτων, καθώς και την πρόληψη της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν, όσον αφορά όλες τις σχετικές αρμόδιες αρχές που συμμετέχουν στην επιβολή του παρόντος κανονισμού, αποτελεσματικούς μηχανισμούς που επιτρέπουν στις εν λόγω αρχές να συνεργάζονται και να συντονίζονται σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή πολιτικών και δραστηριοτήτων επιβολής που σχετίζονται με την παρακολούθηση της ταξινόμησης, της αποταξινόμησης, της αναστολής και της ακύρωσης της ταξινόμησης οχημάτων, ***τα απολεσθέντα οχήματα, το πιστοποιητικό καταστροφής, την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων,*** καθώς και την πρόληψη της

παράνομης επεξεργασίας ***και εξαγωγής*** οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τροπολογία 297
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους, διμερώς και πολυμερώς, ώστε να διευκολύνεται η πρόληψη και ο εντοπισμός παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ανταλλάσσουν σχετικές πληροφορίες για την ταξινόμηση, την αποταξινόμηση, την αναστολή και την ακύρωση της ταξινόμησης οχημάτων, μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών που αναφέρεται στο άρθρο 45. Ανταλλάσσουν επίσης σχετικές πληροφορίες σχετικά με τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τους φορείς επισκευής και συντήρησης που δεν επιτρέπεται να λειτουργούν ως εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, καθώς και άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς, οι οποίοι μπορούν να εκτελούν εργασίες που αφορούν την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ανταλλάσσουν εμπειρίες και γνώσεις σχετικά με τα μέτρα επιβολής στο πλαίσιο καθιερωμένων δομών.	Τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους, διμερώς και πολυμερώς, ώστε να διευκολύνεται η πρόληψη και ο εντοπισμός παράνομης επεξεργασίας ***και εξαγωγής*** οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***και να αντιμετωπιστεί το ζήτημα των αγνοούμενων οχημάτων***. Ανταλλάσσουν σχετικές πληροφορίες για την ταξινόμηση, την αποταξινόμηση, την αναστολή και την ακύρωση της ταξινόμησης οχημάτων, μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών που αναφέρεται στο άρθρο 45. Ανταλλάσσουν επίσης σχετικές πληροφορίες σχετικά με τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τους φορείς επισκευής και συντήρησης που δεν επιτρέπεται να λειτουργούν ως εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, καθώς και άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς, οι οποίοι μπορούν να εκτελούν εργασίες που αφορούν την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ανταλλάσσουν εμπειρίες και γνώσεις σχετικά με τα μέτρα επιβολής στο πλαίσιο καθιερωμένων δομών.

Τροπολογία 298
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3α. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου και προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, η Επιτροπή δημιουργεί και εποπτεύει δίκτυο συντονισμού ώστε να εξασφαλίζει τον αποτελεσματικό συντονισμό των εθνικών πολιτικών επιβολής. Το δίκτυο συντονισμού απαρτίζεται από αντιπροσώπους κάθε κράτους μέλους και της Επιτροπής.

Τροπολογία 299
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 47 – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	3β. Το δίκτυο συντονισμού προωθεί την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, διευκολύνει την ομοιόμορφη ερμηνεία και επιβολή του παρόντος κανονισμού, μεριμνά για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις δραστηριότητες επιβολής, αναπτύσσει ηλεκτρονική διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών και δρομολογεί κοινές δράσεις επιβολής.

Τροπολογία 300
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εα) τον αριθμό και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που εισάχθηκαν ή μεταφέρθηκαν για περαιτέρω επεξεργασία από άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα·

Τροπολογία 301
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εβ) τον αριθμό των μεταχειρισμένων οχημάτων που διατέθηκαν για εξαγωγή ή εισάχθηκαν από τρίτη χώρα·

Τροπολογία 302
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – στοιχείο ιγ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	ιγα) τις ποσότητες κρίσιμων πρώτων υλών που απομακρύνθηκαν και ανακτήθηκαν από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τροπολογία 303
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) τα κίνητρα που θεσπίστηκαν για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της	α) τα κίνητρα που θεσπίστηκαν για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της

ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 33·	ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 33***, και τον αντίκτυπό τους***·

Τροπολογία 304
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 3 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Η Επιτροπή ελέγχει τις εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη και***, κατά περίπτωση,*** συντάσσει εκθέσεις σχετικά με τις ληφθείσες πληροφορίες, προκειμένου να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.	Η Επιτροπή ελέγχει τις εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη και συντάσσει ***και δημοσιοποιεί*** εκθέσεις σχετικά με τις ληφθείσες πληροφορίες, προκειμένου ***να αξιολογήσει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στα κράτη μέλη και*** να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.

Τροπολογία 305
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1 – στοιχείο α – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
i) μεθοδολογία για τον προσδιορισμό της ποσότητας και του βάρους των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που αφαιρούνται για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ζ), η) ***και*** θ)·	i) μεθοδολογία για τον προσδιορισμό της ποσότητας και του βάρους των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που αφαιρούνται για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ζ), η)***,*** θ) ***και ιγα***)·

Τροπολογία 306
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 5 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) τον μορφότυπο για την	β) τον μορφότυπο για την

υποβολή εκθέσεων στην Επιτροπή που αναφέρεται ***στην παράγραφο*** 1, καθώς και τον μορφότυπο για την έκθεση ποιοτικού ελέγχου.	υποβολή εκθέσεων στην Επιτροπή που αναφέρεται ***στις παραγράφους*** 1***, 2 και 3***, καθώς και τον μορφότυπο για την έκθεση ποιοτικού ελέγχου.

Τροπολογία 307
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 5 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 51 παράγραφος 2.	Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται ***έως τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να προστεθεί η ημερομηνία = η πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 24 μηνών από την έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]*** σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 51 παράγραφος 2.

Τροπολογία 308
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 49 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Οι παραγωγοί, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων και άλλοι σχετικοί οικονομικοί φορείς παρέχουν στις αρμόδιες αρχές ακριβή και αξιόπιστα στοιχεία που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων τις οποίες υπέχουν δυνάμει του παρόντος άρθρου.	*(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)*

Τροπολογία 309
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 50 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η εξουσία έκδοσης των κατ’ εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4, στο άρθρο 6 παράγραφος 3, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 3, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, στο άρθρο 21 παράγραφος 2, στο άρθρο 22 παράγραφος 4, στο άρθρο 27 παράγραφος 4, στο άρθρο 38 παράγραφος 7 και στο άρθρο 40 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.	2. Η εξουσία έκδοσης των κατ’ εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4***, στο άρθρο 6 παράγραφος 2***, στο άρθρο 6 παράγραφος 3, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 3, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, στο άρθρο 21 παράγραφος 2, στο άρθρο 22 παράγραφος 4, στο άρθρο 27 παράγραφος 4, στο άρθρο 38 παράγραφος 7 και στο άρθρο 40 παράγραφος 3 ***[να επικαιροποιηθεί ο τελικός κατάλογος μετά το πέρας των διαπραγματεύσεων]*** ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο 5 ετών από τις … [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

Τροπολογία 310
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 50 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 5	3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 5

παράγραφος 4, στο άρθρο 6 παράγραφος 3, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 3, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, στο άρθρο 21 παράγραφος 2, στο άρθρο 22 παράγραφος 4, στο άρθρο 27 παράγραφος 4, στο άρθρο 38 παράγραφος 7 και στο άρθρο 40 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης τερματίζει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

παράγραφος 4, ***στο άρθρο 6 παράγραφος 2,*** στο άρθρο 6 παράγραφος 3, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 3, στο άρθρο 12 παράγραφος 3, στο άρθρο 21 παράγραφος 2, στο άρθρο 22 παράγραφος 4, στο άρθρο 27 παράγραφος 4, στο άρθρο 38 παράγραφος 7 και στο άρθρο 40 παράγραφος 3 ***[να επικαιροποιηθεί ο τελικός κατάλογος μετά το πέρας των διαπραγματεύσεων]*** μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης τερματίζει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

Τροπολογία 311
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 50 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4, το άρθρο 6 παράγραφος 3, το άρθρο 6 παράγραφος 4, το άρθρο 7 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 7, το άρθρο 11 παράγραφος 3, το άρθρο 12 παράγραφος 3, το άρθρο 21 παράγραφος 2, το	6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4, ***το άρθρο 6 παράγραφος 2,*** το άρθρο 6 παράγραφος 3, το άρθρο 6 παράγραφος 4, το άρθρο 7 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 7, το άρθρο 11 παράγραφος 3, το άρθρο 12 παράγραφος 3, το

άρθρο 22 παράγραφος 4, το άρθρο 27 παράγραφος 4, το άρθρο 38 παράγραφος 7 και το άρθρο 40 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.	άρθρο 21 παράγραφος 2, το άρθρο 22 παράγραφος 4, το άρθρο 27 παράγραφος 4, το άρθρο 38 παράγραφος 7 και το άρθρο 40 παράγραφος 3 ***[να επικαιροποιηθεί ο τελικός κατάλογος μετά το πέρας των διαπραγματεύσεων]*** τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Τροπολογία 312
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 55 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 203* [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου έτους μετά την παρέλευση 95 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή επανεξετάζει και συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία και τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και την υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο	1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 203* [Υπηρεσία Εκδόσεων: να εισαχθεί η ημερομηνία = η τελευταία ημέρα του επόμενου έτους μετά την παρέλευση 95 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή επανεξετάζει και συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία και τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και την υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ***Εάν κρίνεται***

	σκόπιμο, η έκθεση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για τροποποίηση σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 313
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 55 – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως των διατάξεων των κεφαλαίων II και III, καθώς και του κεφαλαίου IV τμήμα II, σε οχήματα των κατηγοριών L_3e, L_4e, L_5e, L_6e και L_7e, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 ***στοιχεία γ) έως ζ)*** του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, και σε οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 και O, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·	α) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως των διατάξεων των κεφαλαίων II και III, καθώς και του κεφαλαίου IV τμήμα II, σε οχήματα των κατηγοριών L_{1}***e,*** L_{2}***e,*** L_3e, L_4e, L_5e, L_6e και L_7e, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, και σε οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 και O, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·

Τροπολογία 314
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 55 – παράγραφος 2 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	αα) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ώστε να καλύπτει οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια, καθώς και μηχανοκίνητα τροχόσπιτα και ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα·

Τροπολογία 315
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 55 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εα) τον αντίκτυπο των οριζόμενων στο κεφάλαιο V μέτρων για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και τον βαθμό στον οποίον έχει επιλυθεί το ζήτημα των απολεσθέντων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων εκτιμήσεων σχετικά με τον αριθμό των απολεσθέντων οχημάτων·

Τροπολογία 316
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 55 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εβ) τα μέτρα σχετικά με διατάξεις για τις διαδικασίες που ενδέχεται να επηρεάσουν την υψηλής ποιότητας ανακύκλωση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

Τροπολογία 317
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 55 – παράγραφος 2 – στοιχείο ε γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εγ) τον αντίκτυπο που έχουν τα διαφορετικά εθνικά κριτήρια τεχνικού ελέγχου στις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων και στην εσωτερική αγορά.

Τροπολογία 318
Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 55 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	2α. Έως τις ... [60 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση για να εκτιμήσει, με βάση τις δηλώσεις που υποβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 10, κατά πόσον οι κατασκευαστές βρίσκονται σε πορεία συμμόρφωσης με τους οριζόμενους στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στόχους για το ανακυκλωμένο πλαστικό. Στην εκτίμηση αξιολογούνται ιδίως:
	α) η διαθεσιμότητα κατάλληλων τεχνολογιών ανακύκλωσης πλαστικών·
	β) η επαρκής διαθεσιμότητα ανακυκλωμένου πλαστικού·
	γ) το επίπεδο ποιότητας του ανακυκλωμένου πλαστικού σε σύγκριση με το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας· και
	δ) οι τεχνικές και οικονομικές δυσκολίες για την επίτευξη του στόχου.
	Με βάση την αξιολόγηση, η Επιτροπή μπορεί, κατά περίπτωση, να υποβάλει νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την τροποποίηση των οριζόμενων στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στόχων, ώστε να προβλεφθούν παρεκκλίσεις από το προσδιορισμένο πεδίο

	εφαρμογής, χρονοδιάγραμμα ή επίπεδο ελάχιστων ποσοστών.

Τροπολογία 319
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Ένα όχημα είναι ***τεχνικά*** μη επισκευάσιμο ***εάν*** πληροί ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κριτήρια:	1. Ένα όχημα είναι μη επισκευάσιμο ***όταν*** πληροί ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κριτήρια:

Τροπολογία 320
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) έχει κοπεί σε τεμάχια ή έχει ***απογυμνωθεί***·	α) έχει κοπεί σε τεμάχια ή έχει ***αποσυναρμολογηθεί για επαναχρησιμοποίηση των εξαρτημάτων του ή δεν χρησιμοποιείται πλέον ως όχημα***·

Τροπολογία 321
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) έχει συγκολληθεί ή έχει κλείσει με μόνωση αφρού·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 322
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) έχει καεί ***πλήρως*** σε σημείο που να έχει καταστραφεί	γ) έχει καεί σε σημείο που να έχει καταστραφεί ***πλήρως*** το

το διαμέρισμα του κινητήρα ή το διαμέρισμα επιβατών·	διαμέρισμα του κινητήρα ή το διαμέρισμα επιβατών·

Τροπολογία 323
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) έχει βυθιστεί σε στάθμη νερού πάνω από τον πίνακα εργαλείων·	*(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)*

Τροπολογία 324
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 1 – στοιχείο ε – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος δεν μπορούν να επισκευαστούν ***ή*** να αντικατασταθούν:	ε) ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος δεν μπορούν***, από τεχνική άποψη, ούτε*** να επισκευαστούν ***ούτε*** να αντικατασταθούν:

Τροπολογία 325
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 1 – στοιχείο στ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
στ) τα δομικά στοιχεία και τα στοιχεία ασφαλείας του έχουν τεχνικά ελαττώματα που είναι μη αναστρέψιμα και ***τα καθιστούν μη αντικαταστάσιμα, όπως γήρανση του μετάλλου, πολλαπλά σκασίματα στα αστάρια*** ή ***υπερβολική διατρητική διάβρωση·***	στ) τα δομικά στοιχεία και τα στοιχεία ασφαλείας του έχουν τεχνικά ελαττώματα που είναι μη αναστρέψιμα και ***η ζημία είναι τόσο εκτεταμένη ώστε η επισκευή ή αντικατάσταση να μην είναι τεχνικά εφικτή χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η μακροπρόθεσμη δομική ακεραιότητα του οχήματος*** ή ***η οδική ασφάλεια.***

Τροπολογία 326
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 1 – στοιχείο ζ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ζ) η επισκευή του απαιτεί την αντικατάσταση του κινητήρα, του κιβωτίου ταχυτήτων, του κελύφους ή του συγκροτήματος πλαισίου, με αποτέλεσμα την απώλεια της αρχικής ταυτότητας του οχήματος.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 327
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Το όχημα είναι οικονομικά μη επισκευάσιμο εάν η αγοραία αξία του είναι χαμηλότερη από το κόστος των αναγκαίων επισκευών που απαιτούνται για την επαναφορά του στην Ένωση σε τεχνική κατάσταση η οποία θα επαρκούσε για την απόκτηση πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου στο κράτος μέλος στο οποίο ήταν ταξινομημένο το όχημα πριν από την επισκευή.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 328
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος A – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Ένα όχημα μπορεί να θεωρηθεί τεχνικά μη επισκευάσιμο όταν:	***διαγράφεται***
α) έχει βυθιστεί σε στάθμη νερού κάτω από τον πίνακα	

οργάνων και έχει υποστεί ζημιά στον κινητήρα ή στο ηλεκτρικό σύστημα·

β) οι πόρτες του δεν είναι συνδεδεμένες με αυτό·

γ) υπάρχει έκλυση καυσίμων ή ατμών καυσίμων με κίνδυνο πυρκαγιάς και έκρηξης·

δ) έχει διαρρεύσει αέριο από το σύστημα υγραερίου του με αποτέλεσμα να δημιουργείται κίνδυνος πυρκαγιάς και έκρηξης·

ε) υπάρχει διαρροή των υγρών λειτουργίας του (καύσιμο, υγρό φρένων, αντιψυκτικό υγρό, οξύ μπαταρίας, ψυκτικό υγρό) με κίνδυνο ρύπανσης των υδάτων· ή

στ) τα φρένα και τα στοιχεία διεύθυνσής του είναι υπερβολικά φθαρμένα.

Εάν πληρούται ένας από τους όρους αυτούς, διενεργείται ατομική τεχνική αξιολόγηση προκειμένου να εκτιμηθεί αν η τεχνική κατάσταση ενός οχήματος επαρκεί για την απόκτηση πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα ήταν ταξινομημένο πριν από την επισκευή.

Τροπολογία 329
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος Β – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Τα ακόλουθα κριτήρια μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται ως πρόσθετη αιτιολόγηση για να προσδιοριστεί αν ένα	Τα ακόλουθα κριτήρια μπορούν επίσης να χρησιμοποιούνται ***κατά τη διάρκεια ατομικής αξιολόγησης*** ως πρόσθετη

μεταχειρισμένο όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του:	αιτιολόγηση για να προσδιοριστεί αν ένα μεταχειρισμένο όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του:

Τροπολογία 330
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) ο ιδιοκτήτης ***του είναι άγνωστος***·	β) ***είναι αδύνατον να προσδιοριστεί ποιος είναι*** ο ιδιοκτήτης·

Τροπολογία 331
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) δεν έχει υποβληθεί στον απαιτούμενο εθνικό τεχνικό έλεγχο για διάστημα μεγαλύτερο των δύο ετών από την ημερομηνία που αυτό απαιτήθηκε για τελευταία φορά·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 332
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) δεν προστατεύεται κατάλληλα από ζημιές κατά την αποθήκευση, τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση· ***ή***	δ) δεν προστατεύεται κατάλληλα από ζημιές κατά την αποθήκευση, τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση·

Τροπολογία 333
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος B – παράγραφος 1 – στοιχείο ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ε) παραδόθηκε για επεξεργασία σε εγκεκριμένο σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας αποβλήτων**.**	ε) παραδόθηκε για επεξεργασία σε εγκεκριμένο σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας αποβλήτων**·**

Τροπολογία 334
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – μέρος Β – παράγραφος 1 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εα) έχει βυθιστεί σε στάθμη νερού κάτω από τον πίνακα οργάνων και έχει υποστεί ζημιά στον κινητήρα ή στο ηλεκτρικό σύστημα·

Τροπολογία 335
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – μέρος Β – παράγραφος 1 – στοιχείο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εβ) υπάρχει έκλυση καυσίμων ή ατμών καυσίμων με κίνδυνο πυρκαγιάς και έκρηξης· ή

Τροπολογία 336
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα Ι – μέρος Β – παράγραφος 1 – στοιχείο ε γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εγ) έχει διαρρεύσει αέριο από το σύστημα υγραερίου του με αποτέλεσμα να δημιουργείται κίνδυνος πυρκαγιάς και έκρηξης·

Τροπολογία 337
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα I – μέρος Β – παράγραφος 1 – στοιχείο ε δ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εδ) υπάρχει διαρροή των υγρών λειτουργίας του (καύσιμο, υγρό φρένων, αντιψυκτικό υγρό, οξύ μπαταρίας, ψυκτικό υγρό) με κίνδυνο ρύπανσης των υδάτων.

Τροπολογία 338
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Μη τεχνική περιγραφή των προβλεπόμενων ενεργειών για να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα ***που ανήκουν στον τύπο οχήματος εξακολουθούν να*** πληρούν τις νομικές απαιτήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 4 έως 7 καθ' όλη τη διάρκεια της παραγωγής τους.	1. Μη τεχνική περιγραφή των προβλεπόμενων ενεργειών για να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα πληρούν τις νομικές απαιτήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 4 έως 7 καθ' όλη τη διάρκεια της παραγωγής τους.

Τροπολογία 339
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) για να ελέγχει ***και να επαληθεύει τις πληροφορίες*** που λαμβάνει από τους προμηθευτές·	β) για να ελέγχει ***την πληρότητα των πληροφοριών*** που λαμβάνει από τους προμηθευτές·

Τροπολογία 340
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) για να αντιδρά κατάλληλα σε περίπτωση που τα δεδομένα τα οποία λαμβάνει από τους προμηθευτές δείχνουν κίνδυνο έλλειψης συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του άρθρου 4, 5 ή 6.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 341
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Πληροφορίες σχετικά με τις παραδοχές για τις υφιστάμενες τεχνολογίες επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής, τη σχετική τεχνολογική πρόοδο στις τεχνολογίες επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής και τις επενδύσεις σε δυναμικότητα για τις εν λόγω τεχνολογίες***, κατά την ημερομηνία υποβολής της αίτησης έγκρισης τύπου, τις οποίες χρησιμοποίησε ο κατασκευαστής για να υπολογίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης του τύπου οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 4***.	3. Πληροφορίες σχετικά με τις παραδοχές για τις υφιστάμενες τεχνολογίες επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής, τη σχετική τεχνολογική πρόοδο στις τεχνολογίες επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής και τις επενδύσεις σε δυναμικότητα για τις εν λόγω τεχνολογίες.

Τροπολογία 342
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 5 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
5. Κατάλογος των ενεργειών στις οποίες δεσμεύεται να προβεί ο κατασκευαστής προκειμένου να	5. Κατάλογος των ενεργειών στις οποίες δεσμεύεται να προβεί ο κατασκευαστής προκειμένου να

διασφαλίσει ότι η επεξεργασία οχημάτων ***του συγκεκριμένου τύπου*** στο τέλος του κύκλου ζωής τους πραγματοποιείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, με ιδιαίτερη έμφαση στα εξής:	διασφαλίσει ότι η επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους πραγματοποιείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, με ιδιαίτερη έμφαση στα εξής:

Τροπολογία 343
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 5 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) μέτρα για τη διευκόλυνση της αφαίρεσης των εξαρτημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα VII μέρος Γ·	α) μέτρα για τη διευκόλυνση της ***μη καταστρεπτικής*** αφαίρεσης των εξαρτημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα VII μέρος Γ·

Τροπολογία 344
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 5 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) μέτρα που συμβάλλουν στην ανάπτυξη τεχνολογιών ανακύκλωσης υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, για τα οποία οι τεχνολογίες αυτές δεν είναι ευρέως διαθέσιμες σε εμπορική κλίμακα ***κατά τον χρόνο της υποβολής της αίτησης έγκρισης τύπου***·	β) ***σε συνεργασία με φορείς διαχείρισης αποβλήτων ή ερευνητικά ιδρύματα,*** μέτρα που συμβάλλουν στην ανάπτυξη τεχνολογιών ανακύκλωσης υλικών ***και κατασκευαστικών στοιχείων*** που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, για τα οποία οι τεχνολογίες αυτές δεν είναι ευρέως διαθέσιμες σε εμπορική κλίμακα·

Τροπολογία 345
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 5 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) παρακολούθηση του	***διαγράφεται***

τρόπου με τον οποίο τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχονται σε οχήματα που ανήκουν στον τύπο οχήματος επαναχρησιμοποιούνται, ανακυκλώνονται και ανακτώνται στην πράξη·

Τροπολογία 346
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 5 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
δ) μέτρα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η χρήση υλικών και τεχνικών που παρεμποδίζουν την εύκολη αποσυναρμολόγηση ή καθιστούν την ανακύκλωση πολύ δύσκολη, ***για παράδειγμα κόλλες ή υλικά ενισχυμένα με ίνες***·	δ) μέτρα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η χρήση υλικών και τεχνικών που παρεμποδίζουν την εύκολη αποσυναρμολόγηση ή καθιστούν την ανακύκλωση πολύ δύσκολη·

Τροπολογία 347
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 5 – στοιχείο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	εα) δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης που διεξάγονται για την υλοποίηση των αναφερόμενων στα στοιχεία α) έως ε) δράσεων.

Τροπολογία 348
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
6. Περιγραφή της φύσης και της μορφής των	***διαγράφεται***

ενεργειών που αναφέρονται στο σημείο 5, για παράδειγμα επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη, επενδύσεις στην ανάπτυξη τεχνολογιών ή υποδομών ανακύκλωσης, και του τρόπου με τον οποίο ο κατασκευαστής συνεργάζεται με τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων που συμμετέχουν στην επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την ανάκτηση οχημάτων και την αφαίρεση των εξαρτημάτων τους.	

Τροπολογία 349
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 7 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Περιγραφή του τρόπου με τον οποίο θα αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα των ενεργειών που αναφέρονται στο σημείο 6.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 350
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Α – σημείο 7 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Πριν από την έναρξη ισχύος των άρθρων 4 έως 7, η στρατηγική κυκλικότητας εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο ο κατασκευαστής συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις κυκλικότητας που ορίζονται στην οδηγία 2005/64/ΕΚ***, οι οποίες επαληθεύτηκαν κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου, ιδίως το άρθρο 5 της εν λόγω οδηγίας, και με τις απαιτήσεις που ορίζονται***	Πριν από την έναρξη ισχύος των άρθρων 4 έως 7, η στρατηγική κυκλικότητας εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο ο κατασκευαστής συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις κυκλικότητας που ορίζονται στην οδηγία 2005/64/ΕΚ.

στην οδηγία 2000/53/ΕΚ, ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

Τροπολογία 351
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Β – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Οι κατασκευαστές παρέχουν επικαιροποίηση της στρατηγικής κυκλικότητας ***τουλάχιστον*** κάθε 5 έτη.	1. Οι κατασκευαστές παρέχουν επικαιροποίηση της στρατηγικής κυκλικότητας κάθε 5 έτη.

Τροπολογία 352
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Β – σημείο 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Η επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας περιλαμβάνει τα ακόλουθα:	2. Η επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας περιλαμβάνει ***τις σχετικές νέες αλλαγές και ιδίως*** τα ακόλουθα:

Τροπολογία 353
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Β – σημείο 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) περιγραφή του τρόπου με τον οποίο αναλήφθηκαν οι δράσεις που αναφέρονται στο ***σημείο 6 του μέρους*** Α και, σε περίπτωση που μία ή περισσότερες από τις δράσεις που αναφέρονται στη στρατηγική δεν έχουν υλοποιηθεί, επεξήγηση των σχετικών λόγων·	α) περιγραφή του τρόπου με τον οποίο αναλήφθηκαν οι δράσεις που αναφέρονται στο ***μέρος*** Α και, σε περίπτωση που μία ή περισσότερες από τις δράσεις που αναφέρονται στη στρατηγική δεν έχουν υλοποιηθεί, επεξήγηση των σχετικών λόγων·

Τροπολογία 354
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Β – σημείο 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων που αναφέρονται στο ***σημείο 6 του μέρους*** Α·	β) αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των δράσεων που αναφέρονται στο ***μέρος*** Α·

Τροπολογία 355
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Β – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) ***περιγραφή του τρόπου*** με ***τον οποίο οι δράσεις που αναφέρονται στο σημείο 6 του μέρους Α έχουν ληφθεί ή θα ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό νέων τύπων*** οχημάτων.	γ) ***πληροφορίες σχετικά*** με ***σημαντικές αλλαγές στον σχεδιασμό και την παραγωγή όπως εκτελούνται από τον κατασκευαστή για τη βελτίωση της κυκλικότητας των*** οχημάτων.

Τροπολογία 356
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IV – μέρος Β – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Σε περίπτωση σημαντικών αλλαγών στον σχεδιασμό και την παραγωγή του τύπου οχήματος, η επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας επικεντρώνεται ιδίως στα ακόλουθα:	***διαγράφεται***
α) αλλαγές στη χρήση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε νέα οχήματα που είναι εύκολο να αποσυναρμολογηθούν για επαναχρησιμοποίηση ή για ανακύκλωση υψηλής	

ποιότητας·

β) αλλαγές στη χρήση υλικών σε νέα οχήματα τα οποία είναι εύκολο να ανακυκλωθούν·

γ) την υιοθέτηση σχεδιαστικών χαρακτηριστικών για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η χρήση υλικών και τεχνικών που παρεμποδίζουν την εύκολη αφαίρεση ή καθιστούν την ανακύκλωση πολύ δύσκολη, για παράδειγμα κόλλες, σύνθετα πλαστικά ή υλικά ενισχυμένα με ίνες·

δ) αλλαγές στη χρήση ανακυκλωμένων υλικών σε νέα οχήματα, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε οχήματα, καθώς και όσον αφορά τη συμβατότητα εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων από άλλους τύπους οχημάτων· και

ε) αλλαγές στη χρήση των ουσιών που αναφέρονται στο άρθρο 5 σε νέα οχήματα.

Τροπολογία 357
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V – σημείο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων ενσωματωμένες στο όχημα:	1. Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων ***και μπαταρίες ελαφρών μέσων μεταφοράς*** ενσωματωμένες στο όχημα:

Τροπολογία 358
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V – σημείο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) αριθμός·	α) αριθμός ***πρωτογενούς εξοπλισμού***·

Τροπολογία 359
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V – σημείο 1 – στοιχείο ζ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	ζα) πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση υγείας και την αναμενόμενη διάρκεια ζωής των μπαταριών, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 και στο παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542.

Τροπολογία 360
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V – σημείο 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) αριθμός·	α) αριθμός ***πρωτογενούς εξοπλισμού***·

Τροπολογία 361
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V – σημείο 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) αριθμός·	β) αριθμός ***πρωτογενούς εξοπλισμού***·

Τροπολογία 362
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V – σημείο 4 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
α) αριθμός·	α) αριθμός ***πρωτογενούς εξοπλισμού***·

Τροπολογία 363
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V – σημείο 4 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	γα) πληροφορίες, προδιαγραφές, εργαλεία και διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των ενημερώσεων λογισμικού, που απαιτούνται για την ανακατασκευή και την ανακαίνιση.

Τροπολογία 364
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα V – σημείο 5 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
γ) τεχνικές οδηγίες για την πρόσβαση, την αφαίρεση και την αντικατάσταση, ***συμπεριλαμβανομένης*** της κωδικοποίησης και του λογισμικού που απαιτείται για την ενεργοποίηση ανταλλακτικών και κατασκευαστικών στοιχείων ώστε να λειτουργούν σε άλλο όχημα·	γ) τεχνικές οδηγίες για την πρόσβαση, την αφαίρεση και την αντικατάσταση, ***συμπεριλαμβανομένων της δυνατότητας διαγραφής ή αποσύνδεσης εξαρτήματος από τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του και, εφόσον απαιτείται, της εκ νέου καταχώρησής του στο σύστημα πληροφοριών του κατασκευαστή του οχήματος, ώστε να καταστεί δυνατή η εγκατάστασή του σε άλλο όχημα·***της κωδικοποίησης και του λογισμικού που απαιτείται για την ενεργοποίηση ανταλλακτικών και κατασκευαστικών στοιχείων

ώστε να λειτουργούν σε άλλο όχημα***, με χρήση διαγνωστικών εργαλείων διαφόρων κατασκευαστών και του διακομιστή παρασκηνίου του κατασκευαστή του οχήματος για το επισκευασμένο όχημα, εάν είναι αναγκαίο***·

Τροπολογία 365
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VI – σημείο 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
4. Πληροφορίες στην ετικέτα κινητήρων ηλεκτροκίνησης που περιέχουν υλικά μόνιμου μαγνήτη:	***διαγράφεται***
α) ένδειξη ότι τα προϊόντα αυτά περιέχουν έναν ή περισσότερους μόνιμους μαγνήτες·	
β) ένδειξη του κατά πόσον οι εν λόγω μαγνήτες ανήκουν σε οποιονδήποτε από τους ακόλουθους τύπους:	
(i) νεοδύμιο-σίδηρος-βόριο·	
ii) σαμάριο-κοβάλτιο·	
iii) αργίλιο-νικέλιο-κοβάλτιο·	
iv) φερίτης·	
γ) για μόνιμους μαγνήτες των τύπων που αναφέρονται στο σημείο 3 στοιχείο β) σημεία i) και ii), φορέας δεδομένων συνδεδεμένος με μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό προϊόντος που παρέχει πρόσβαση στα ακόλουθα:	
i) το όνομα, την καταχωρισμένη εμπορική	

επωνυμία ή το καταχωρισμένο εμπορικό σήμα και την ταχυδρομική διεύθυνση του υπεύθυνου φυσικού ή νομικού προσώπου και, εφόσον υπάρχουν, τα ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας του·

ii) πληροφορίες σχετικά με το βάρος, τη θέση και τον τύπο όλων των μεμονωμένων μόνιμων μαγνητών που περιέχονται στο προϊόν, καθώς και σχετικά με την παρουσία και τον τύπο των επικαλύψεων μαγνήτη, της κόλλας και τυχόν πρόσθετων υλών που χρησιμοποιήθηκαν·

iii) πληροφορίες που διευκολύνουν την πρόσβαση και την αφαίρεση όλων των μόνιμων μαγνητών που είναι ενσωματωμένοι στο προϊόν, συμπεριλαμβανομένης τουλάχιστον της ακολουθίας όλων των βημάτων αφαίρεσης, των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση στον μόνιμο μαγνήτη και την αφαίρεσή του, με την επιφύλαξη του άρθρου 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/19/ΕΕ.

Τροπολογία 366
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Β – σημείο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) τα συστήματα κλιματισμού και τα ψυκτικά μέσα υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***αριθ. 517/2014***·	β) τα συστήματα κλιματισμού και τα ψυκτικά μέσα υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/573***·

Τροπολογία 367
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Γ – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων·	1. Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων***, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 14) του παρόντος κανονισμού, και μπαταρίες LMT, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542, συμπεριλαμβανομένων των οικείων συστημάτων διαχείρισης μπαταρίας, των ενσωματωμένων φορτιστών για ηλεκτρικά οχήματα και του περιβλήματος, κατά περίπτωση***·

Τροπολογία 368
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Γ – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
3. Μπαταρίες SLI, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 12) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/**** ***[για τις*** μπαταρίες ***και τα απόβλητα μπαταριών]***·	3. Μπαταρίες SLI, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 12) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/***1542, και φορητές*** μπαταρίες***, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 9) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542***·

Τροπολογία 369
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Γ – σημείο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
10. Πίνακες οργάνων·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 370
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Γ – σημείο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
11. Άμεσα προσβάσιμα μέρη του συστήματος ενημέρωσης-ψυχαγωγίας, ***συμπεριλαμβανομένων των ρυθμιστών ήχου, πλοήγησης και πολυμέσων, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων απεικόνισης επιφάνειας άνω των 100 τετραγωνικών εκατοστών***·	11. Άμεσα προσβάσιμα μέρη του συστήματος ενημέρωσης-ψυχαγωγίας·

Τροπολογία 371
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Γ – σημείο 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
13. Καλωδιώσεις·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 372
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Γ – σημείο 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
15. Περιέκτες ***υγρών***·	15. Περιέκτες ***καυσίμων***·

Τροπολογία 373
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Γ – σημείο 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
17. Οποιαδήποτε άλλα μεταλλικά κατασκευαστικά στοιχεία από ένα υλικό, βάρους άνω των 10 kg·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 374
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Γ – σημείο 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
18. Οποιοδήποτε άλλο πλαστικό κατασκευαστικό στοιχείο από ένα υλικό, βάρους άνω των 10 kg·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 375
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Γ – σημείο 19 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) πλακέτες τυπωμένων κυκλωμάτων με επιφάνεια μεγαλύτερη από 10 cm²·	***διαγράφεται***

Τροπολογία 376
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Δ – σημείο 1 – στοιχείο β – σημείο i

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
i) το εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο ***είναι πλήρες***·	i) το εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο ***περιέχει όλα τα σχετικά εξαρτήματα***·

Τροπολογία 377
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Δ – σημείο 1 – στοιχείο β – σημείο ii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
ii) εκτίμηση της ζημίας, της μειωμένης λειτουργικότητας ή απόδοσης και των επισκευών που απαιτούνται για την αποκατάσταση του εξαρτήματος ή του κατασκευαστικού στοιχείου σε κατάσταση κατά την οποία είναι κατάλληλο για ***χρήση***·	ii) εκτίμηση της ζημίας, της μειωμένης λειτουργικότητας ή απόδοσης και των επισκευών που απαιτούνται για την αποκατάσταση του εξαρτήματος ή του κατασκευαστικού στοιχείου σε κατάσταση κατά την οποία είναι ***δυνητικά*** κατάλληλο για

	ανακατασκευή ή ανακαίνιση·

Τροπολογία 378
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Δ – σημείο 1 – στοιχείο β – σημείο iii

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
iii) ***δεν υπάρχει σοβαρή*** διάβρωση.	iii) ***από οπτική επιθεώρηση προκύπτει ότι η*** διάβρωση ***δεν εμποδίζει τη λειτουργικότητα του εξαρτήματος ή του κατασκευαστικού στοιχείου***.

Τροπολογία 379
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Δ – σημείο 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
β) αναφορά στον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN) του οχήματος από το οποίο αφαιρέθηκε το κατασκευαστικό στοιχείο ή το εξάρτημα· και	***διαγράφεται***

Τροπολογία 380
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Ε – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Συστήματα μετεπεξεργασίας (δηλαδή καταλυτικοί μετατροπείς, φίλτρα σωματιδίων).	2. Συστήματα μετεπεξεργασίας ***εκπομπών*** (δηλαδή καταλυτικοί μετατροπείς, φίλτρα σωματιδίων)***, εάν τα εν λόγω εξαρτήματα δεν καλύπτονται από εγγύηση όπου αναφέρεται ότι το εξάρτημα συμμορφώνεται με τον σχετικό τεχνικό έλεγχο, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της***

οδηγίας 2014/45/ΕΕ.

Τροπολογία 381
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος ΣΤ – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Οι μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/**** ***[για τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών]***.	2. Οι μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/***1542***.

Τροπολογία 382
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Ζ – σημείο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. ***Αντίγραφο της γραπτής σύμβασης μεταξύ της εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας και της εγκατάστασης που εκτελεί τις εργασίες τεμαχισμού και χρησιμοποιεί τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό, συμπεριλαμβανομένων των προδιαγραφών για την ποιότητα των δευτερογενών υλικών και των τεχνικών προδιαγραφών που ακολουθούνται κατά τη μεταποίηση των κλασμάτων επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους***.	1. ***Για λόγους συμμόρφωσης με το άρθρο 28 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορούν να τεμαχίζονται μαζί με άλλα απόβλητα μόνον εάν:***
	α) τα απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού έχουν υποστεί επεξεργασία σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 2012/19/ΕΕ·

	β) όλες οι μπαταρίες έχουν αφαιρεθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542·
	γ) οι πλαστικές συσκευασίες έχουν διαχωριστεί από τα απορρίμματα συσκευασίας και τις μεταλλικές συσκευασίες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/40·
	δ) η διαδικασία συνδυασμένου τεμαχισμού δεν μειώνει την ποιότητα των ροών αποβλήτων σε σύγκριση με τη χωριστή επεξεργασία· και
	ε) μπορεί να θεωρηθεί ότι οι ειδικές συνεισφορές κάθε ροής μεικτών αποβλήτων στα εξερχόμενα κλάσματα πληρούν τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542, του κανονισμού (ΕΕ) 2025/40, της οδηγίας 2012/19/ΕΕ και της οδηγίας 2008/98/ΕΚ.

Τροπολογία 383
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VII – μέρος Ζ – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
2. Έκθεση της ανάλυσης του δείγματος σχετικά με την ποιότητα και την ποσότητα των κλασμάτων επεξεργασίας (εκροή) για μια αντιπροσωπευτική διάταξη επεξεργασίας που παρέχεται από ανεξάρτητο φορέα.	2. Έκθεση ***ισοζυγίου μάζας*** της ανάλυσης του δείγματος σχετικά με την ποιότητα και την ποσότητα των κλασμάτων επεξεργασίας (εκροή) για μια αντιπροσωπευτική διάταξη επεξεργασίας που παρέχεται από ανεξάρτητο φορέα.

Τροπολογία 384
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα VIII – σημείο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
1. Πληροφορίες που πρέπει να υποβάλλονται από τον παραγωγό ή τον ***διορισμένο*** αντιπρόσωπό του για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού:	1. Πληροφορίες που πρέπει να υποβάλλονται από τον παραγωγό ή τον ***εξουσιοδοτημένο*** αντιπρόσωπό του για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού:

Τροπολογία 385
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα IX – σημείο 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
7. Όνομα***,*** διεύθυνση***, εθνικότητα*** του κατόχου ή του ιδιοκτήτη του παραδοθέντος οχήματος.	7. Όνομα ***και*** διεύθυνση του κατόχου ή του ιδιοκτήτη του παραδοθέντος οχήματος.

Τροπολογία 386
Πρόταση κανονισμού
Παράρτημα X α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	Παράρτημα Χα
	ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΞΑΙΡΕΣΗΣ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ
	Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο είναι ταξινομημένο ένα όχημα μπορεί να αναγνωρίσει ένα όχημα ως έχον ειδικό πολιτιστικό ενδιαφέρον, εφόσον πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
	α) η μοναδική ιστορική ή πολιτιστική αξία ή κατάσταση του οχήματος έχει τεκμηριωθεί είτε από τον ιδιοκτήτη του οχήματος είτε από τις αρμόδιες αρχές

του κράτους μέλους ταξινόμησης, ή το όχημα είναι μοναδικό τροποποιημένο ή ειδικά κατασκευασμένο όχημα·

β) ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι γνωστός και μπορεί να ταυτοποιηθεί·

γ) το όχημα μπορεί να ταυτοποιηθεί με μοναδικό αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN), αριθμό σειράς ή άλλο επίσημο αναγνωριστικό που έχει χορηγηθεί από τον κατασκευαστή ή από αρμόδια αρχή.