Parlement européen
2024-2029

TEXTES ADOPTÉS

P10_TA(2025)0168

Exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et gestion des véhicules hors d’usage

Amendements du Parlement européen, adoptés le 9 septembre 2025, à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif, d’une part, aux exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et, d’autre part, à la gestion des véhicules hors d’usage, modifiant les règlements (UE) 2018/858 et (UE) 2019/1020 et abrogeant les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

[1] La question a été renvoyée aux commissions compétentes, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l’article 60, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A10-0158/2025).

Amendement 1
Proposition de règlement
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[37] (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe») est la stratégie de croissance dont s'est dotée l'Europe afin de transformer l'Union, ***à l'horizon*** 2050, en une société juste et prospère, forte d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émissions nettes de gaz à effet de serre et dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Pour que les politiques de produit de l'Union contribuent à réduire les émissions de carbone au niveau mondial, il est nécessaire de garantir la durabilité des produits commercialisés et vendus dans l'Union, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'au traitement à la fin du cycle de vie, en passant par la fabrication.	(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[37] (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe») est la stratégie de croissance dont s'est dotée l'Europe afin de transformer l'Union, ***au plus tard d'ici à*** 2050, en une société juste et prospère, forte d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émissions nettes de gaz à effet de serre et dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Pour que les politiques de produit de l'Union contribuent à réduire les émissions de carbone au niveau mondial, il est nécessaire de garantir la durabilité des produits commercialisés et vendus dans l'Union, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'au traitement à la fin du cycle de vie, en passant par la fabrication.
[37] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe [COM(2019)0640 final].	[37] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe [COM(2019)0640 final].

Amendement 2
Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles est l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Il en résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d'utilisation des véhicules. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, d'acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l'énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles, qui nécessitent l'une et	(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles est l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Il en résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d'utilisation des véhicules. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, d'acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l'énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ***en raison de la croissance actuelle de la taille et du poids des véhicules,*** ainsi qu'en raison d'une utilisation plus

l’autre une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d’utilisation des véhicules. En outre, les exigences actuelles du droit de l’Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d’usage, et il existe un fort potentiel d’augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf ou recycler à partir de véhicules ***hors d’usage***. Pour lutter contre ces incidences environnementales ***et*** contribuer à la décarbonation du secteur, il est nécessaire d’améliorer le fonctionnement du marché unique et d’intensifier la transition de l’industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d’action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38], qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d’entreprise plus favorables à l’économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d’examiner la possibilité d’adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d’améliorer l’efficacité du recyclage». Le

répandue de l’électronique dans les futurs modèles***, et de la complexité de celui-ci***, qui nécessitent l’une et l’autre une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d’utilisation des véhicules***, et que l’industrie pourrait devenir de plus en plus dépendante des importations de matières premières essentielles ainsi que vulnérable aux perturbations des approvisionnements et, partant, perdre sa compétitivité***. En outre, les exigences actuelles du droit de l’Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d’usage, et il existe un fort potentiel d’augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à ***réparer,*** réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf***, post-équiper*** ou recycler à partir de véhicules ***à la fois durant la phase d’utilisation et lorsqu’ils sont hors d’usage***. Pour lutter contre ces incidences environnementales***,*** contribuer à la décarbonation du secteur ***et soutenir la compétitivité en renforçant la résilience de l’industrie automobile***, il est nécessaire d’améliorer le fonctionnement du marché unique et d’intensifier la transition de l’industrie

Conseil[39] et le Parlement[40] ont également souligné la nécessité pour l'Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.

automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38], qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d'améliorer l'efficacité du recyclage». ***Cette approche est également conforme au règlement (UE) 2024/1252 du Parlement européen et du Conseil[38 bis].*** Le Conseil[39] et le Parlement[40] ont également souligné la nécessité pour l'Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.

---

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020)0098 final].

---

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020)0098 final].

[38 bis] Règlement (UE) 2024/1252 du Parlement

européen et du Conseil du 11 avril 2024 établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques et modifiant les règlements (UE) nº 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 et (UE) 2019/1020 (JO L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

Amendement 3
Proposition de règlement
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil[44] a instauré un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché unique et d'offrir un niveau élevé de performance environnementale. Un acte réglementaire distinct est nécessaire aux fins de la procédure de réception UE par type définie à l'annexe II du règlement (UE) 2018/858. Il est	(6) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil[44] a instauré un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché unique et d'offrir un niveau élevé de performance environnementale. Un acte réglementaire distinct est nécessaire aux fins de la procédure de réception UE par type définie à l'annexe II du règlement (UE) 2018/858. Il est

nécessaire d’établir des dispositions et des exigences relatives à la circularité des véhicules dans le cadre de la procédure de réception UE par type. Afin de garantir la conformité des véhicules avec ces exigences, il est nécessaire d’assurer une vérification dans le cadre de la procédure de réception UE par type. Les dispositions administratives du règlement (UE) 2018/858, y compris les dispositions relatives à la surveillance du marché, aux mesures correctives et aux sanctions, sont applicables aux réceptions par type délivrées en conformité avec le présent règlement. Les dispositions administratives du règlement (UE) 2018/858, y compris les dispositions relatives à la surveillance du marché, aux mesures correctives et aux sanctions, s’appliquent aux réceptions par type délivrées conformément aux exigences du présent règlement.

_____

[44] Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

nécessaire d’établir des dispositions et des exigences relatives à la circularité des véhicules dans le cadre de la procédure de réception UE par type. Afin de garantir la conformité des véhicules avec ces exigences, il est nécessaire d’assurer une vérification dans le cadre de la procédure de réception UE par type. Les dispositions administratives du règlement (UE) 2018/858, y compris les dispositions relatives à la surveillance du marché, aux mesures correctives ***, aux clauses de sauvegarde*** et aux sanctions, s’appliquent aux réceptions par type délivrées conformément aux exigences du présent règlement.

_____

[44] Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

Amendement 4
Proposition de règlement
Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 bis) Afin d’éviter une application rétroactive des exigences, il est important de faire la distinction entre les réceptions par type modifiées et les nouvelles réceptions par type. Il convient donc de préciser que les modifications ne nécessitent pas systématiquement une nouvelle réception par type au titre du règlement (UE) 2018/858.

Amendement 5
Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Afin d’améliorer le fonctionnement du marché unique, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l’environnement, il est essentiel d’harmoniser les conditions de réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, ainsi que les conditions régissant la gestion des déchets dans le secteur automobile. Il existe des liens intrinsèques entre la phase de production et le traitement en fin de vie des véhicules, étant donné que le traitement écologiquement rationnel des véhicules hors d’usage dépend dans une large mesure de la manière dont les véhicules sont (d’abord) conçus et fabriqués. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire est donc	(7) Afin d’améliorer le fonctionnement du marché unique, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l’environnement, il est essentiel d’harmoniser les conditions de réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, ainsi que les conditions régissant la gestion des déchets dans le secteur automobile ***et l’exportation de véhicules d’occasion***. Il existe des liens intrinsèques entre la phase de production et le traitement en fin de vie des véhicules, étant donné que le traitement écologiquement rationnel des véhicules hors d’usage dépend dans une large mesure de la manière dont les véhicules sont (d’abord) conçus et fabriqués. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition

d’établir un cadre réglementaire uniforme au niveau de l’Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, la fabrication, la mise sur le marché dans l’Union et le traitement en fin de vie des véhicules. Il s’agit aussi d’un élément essentiel pour développer le marché de l’Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement en fin de vie des véhicules. Afin d’atteindre ces objectifs et de répondre à la nécessité de mettre en place des règles uniformes pour le marché unique qui soient motivées par des préoccupations environnementales, et conformément à la législation de l’Union relative à la réception par type des véhicules à moteur dans son ensemble, la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base de l’article 114 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne (TFUE).

du secteur automobile vers une économie circulaire est donc d’établir un cadre réglementaire uniforme au niveau de l’Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, la fabrication, la mise sur le marché dans l’Union et le traitement en fin de vie des véhicules. Il s’agit aussi d’un élément essentiel pour développer le marché de l’Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement en fin de vie des véhicules. Afin d’atteindre ces objectifs et de répondre à la nécessité de mettre en place des règles uniformes pour le marché unique qui soient motivées par des préoccupations environnementales, et conformément à la législation de l’Union relative à la réception par type des véhicules à moteur dans son ensemble, la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base de l’article 114 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne (TFUE).

Amendement 6
Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 **%** de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, ***à certains*** véhicules de catégorie L ***(L_3e-L_7e)***, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement en fin de vie de ces véhicules dans l'Union, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1 à l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois, les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L ***(L_3e-L_7e) ainsi qu'***aux véhicules	(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 ***pour cent*** de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, ***aux*** véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement en fin de vie de ces véhicules dans l'Union, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1 à l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois, les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution devraient s'appliquer ***à la fois*** aux véhicules de catégorie L ***et*** aux véhicules utilitaires lourds et

utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution en fin de vie.	à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution en fin de vie. ***De plus, des exigences supplémentaires devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L, notamment en matière d'étiquetage, d'extraction obligatoire ou de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf.***

Amendement 7
Proposition de règlement
Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 bis) Afin de garantir une cohérence réglementaire et d'éviter une fragmentation du marché unique, il est nécessaire d'élargir le champ d'application du présent règlement aux véhicules relevant des catégories L1 et L2 telles que définies dans le règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil[1 bis]. Les véhicules de catégories L1e et L2e ne sont pas soumis uniformément à l'immatriculation administrative au titre de la directive 1999/37/CE du

Conseil[1 ter] dans tous les États membres, malgré leur réception par type conformément au règlement (UE) nº 168/2013. Cette incohérence réglementaire risque d'engendrer des approches nationales fragmentées, en faisant peser une charge disproportionnée sur les constructeurs et en sapant la compétitivité du secteur. Pour assurer la cohérence et l'harmonisation réglementaires, le présent règlement devrait prévoir la mise en œuvre d'un autre système d'immatriculation destiné aux véhicules qui ne sont pas soumis à une immatriculation administrative, afin d'enregistrer leur identification, y compris le point de vente, pendant la phase d'utilisation ou de fin de vie d'un véhicule. Une telle approche devrait permettre d'éviter les divergences dans le traitement de véhicules similaires et d'harmoniser les obligations pour l'ensemble des véhicules de catégorie L, ce qui favorisera la mise en œuvre d'un cadre cohérent aux fins du respect du présent règlement.

[1 bis] Règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj)

[1 ter] Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

Amendement 8
Proposition de règlement
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(9 bis) Les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés uniquement par les forces armées ainsi que les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la défense civile, les services de lutte contre l'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre public et les services médicaux d'urgence devraient être exclus du champ d'application du présent règlement. Ces véhicules remplissent des fonctions opérationnelles spécialisées, sont soumis à des exigences techniques spécifiques et leur conception, leur construction et leur utilisation diffèrent sensiblement de celles des véhicules destinés au transport routier général. L'application d'exigences générales en matière de circularité à la conception des véhicules et à la gestion des véhicules hors d'usage ne serait donc pas appropriée et leur exclusion du champ d'application du présent

règlement est cohérente avec la nature spécifique de leurs fonctions.

Amendement 9
Proposition de règlement
Considérant 9 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(9 ter) Afin de préserver le patrimoine culturel européen, les véhicules présentant un intérêt historique devraient être exclus du champ d'application du présent règlement. Les véhicules présentant un intérêt culturel particulier devraient également pouvoir être exclus du champ d'application du présent règlement, à condition qu'ils soient officiellement reconnus comme tels par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils sont immatriculés, conformément à des critères spécifiques. Cette exclusion ne devrait pas dispenser ces véhicules d'être conservés et manipulés d'une manière respectueuse de l'environnement, conformément au droit de l'Union ou à la législation nationale applicables. Les États membres devraient donc veiller à ce que tout véhicule bénéficiant d'une telle exemption soit géré en conséquence.

Amendement 10
Proposition de règlement
Considérant 9 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(9 quater) Afin de garantir que le champ d'application du présent règlement est adapté aux réalités du marché, d'autres types de véhicules, tels que les véhicules des catégories L produits en petite série ou certains vélos à pédalage, devraient également être exclus du présent règlement.

Amendement 11
Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de ces activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. Le	(10) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de ces activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. ***Toutefois,***

constructeur de deuxième étape des véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes n'est pas en mesure de calculer les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité des véhicules complétés. Il convient donc de prévoir que seul le véhicule de base doit être conforme aux dispositions du présent règlement.	***les véhicules à usage spécial produits par les petits constructeurs devraient être totalement exclus du champ d'application du présent règlement.*** Le constructeur de deuxième étape des véhicules***, tels ceux qui fabriquent la carrosserie,*** qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes n'est pas en mesure de calculer les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité des véhicules complétés. Il convient donc de prévoir que seul le véhicule de base doit être conforme aux dispositions du présent règlement ***à ce stade***. ***Par conséquent, la carrosserie de véhicules multiétapes qui n'est pas incluse dans le véhicule de base ne devrait pas relever de la responsabilité élargie des producteurs.***

Amendement 12
Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 bis) Les autocaravanes et les caravanes se distinguent des véhicules conventionnels ou des remorques, étant donné que leur fonction première est l'hébergement, et non le transport. De nombreuses caravanes sont installées de façon permanente sur des sites tels que des résidences de vacances, pour un hébergement saisonnier, et demeurent fonctionnelles pendant des décennies. Ces véhicules ne devraient pas être classés comme des véhicules

	hors d'usage, étant donné qu'ils continuent de servir de logement, mais ne sont souvent pas immatriculés, ce qui conduit à une classification erronée en tant que «véhicules disparus». Ces caravanes sont équipées de composants non automobiles, tels que du bois, du mobilier, des systèmes d'eau et des systèmes électroménagers, qui ne relèvent pas du champ de compétences des installations de recyclage de véhicules. Compte tenu de la nature spécifique de leur usage, leur composition matérielle distincte et leur utilisation continue, les autocaravanes et les caravanes devraient être exclues du présent règlement.

Amendement 13
Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, ***en particulier*** dans les cas de transferts transfrontières de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices[46] sur cette question, cette appréciation reste problématique. Il est donc nécessaire de prévoir des critères précis, juridiquement contraignants, permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage. Ces critères devraient être utilisés par tous les opérateurs économiques	(11) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, dans les cas de transferts transfrontières ***et d'exportations*** de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices[46] sur cette question, cette appréciation reste problématique. Il est donc nécessaire de prévoir des critères précis, juridiquement contraignants, permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage. Ces critères devraient être utilisés par ***toutes les autorités***

et tous les propriétaires de véhicules en ce qui concerne les véhicules hors d'usage.

[46] Lignes directrices des correspondants nº 9 relatives aux transferts de déchets de véhicules, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

compétentes concernées, tous les opérateurs économiques et tous les propriétaires de véhicules en ce qui concerne les véhicules hors d'usage.

[46] Lignes directrices des correspondants nº 9 relatives aux transferts de déchets de véhicules, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Amendement 14
Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules	(13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules

devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 **%** en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 **%** en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE.

devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 ***pour cent*** en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 ***pour cent*** en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode ***qui tienne compte de la norme ISO 22628:2002***. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. ***La Commission devrait veiller à ce que la méthode des Nations Unies en la matière soit mise à jour en conséquence afin d'éviter tout conflit avec la méthode de l'Union et de réduire la charge pesant sur les constructeurs.***

Amendement 15
Proposition de règlement
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 bis) Le fait de garantir la réparabilité des véhicules tout au long de leur durée de vie constitue un pilier fondamental d'une économie véritablement durable et circulaire dans le secteur de l'automobile. Les véhicules ne devraient pas être classés prématurément comme des véhicules hors d'usage lorsqu'ils restent réparables, car cela créerait inutilement des déchets, des inefficacités économiques, ainsi qu'une charge excessive pour les propriétaires de véhicules. Un véhicule ne devrait être considéré comme un véhicule hors d'usage que lorsqu'il ne peut raisonnablement pas être remis en état en vue de satisfaire aux exigences du contrôle technique, et présente dès lors un risque pour la sécurité des usagers de la route.

Amendement 16
Proposition de règlement
Considérant 13 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 ter) La longévité des véhicules dépend non seulement de leur conception initiale, mais également de la disponibilité de services de réparation et d'entretien abordables et compétitifs. Les réparateurs indépendants

	devraient être en mesure d'exercer leur activité dans des conditions justes et transparentes pour que les consommateurs ne dépendent pas uniquement des réseaux de réparation contrôlés par le constructeur, ce qui pourrait alors limiter la concurrence, augmenter les coûts et réduire la disponibilité des services. Il convient de prévenir les obstacles à la réparation, y compris les restrictions d'accès aux pièces détachées et aux outils de diagnostic, le rattachement injustifié de pièces à un véhicule en particulier, ainsi que les informations techniques, afin de préserver le choix du consommateur et de garantir une utilisation efficace des ressources.

Amendement 17
Proposition de règlement
Considérant 15

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(15) La directive 2000/53/CE limite déjà l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules et prévoit des exemptions lorsque ces substances peuvent être utilisées dans certaines applications. Le présent règlement devrait reprendre ces règles existantes. Toutefois, afin de garantir la cohérence de la législation relative aux produits chimiques, les restrictions concernant la mise sur le marché et l'utilisation d'autres substances dans les véhicules devraient être traitées	(15) La directive 2000/53/CE limite déjà l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules et prévoit des exemptions lorsque ces substances peuvent être utilisées dans certaines applications. Le présent règlement devrait reprendre ces règles existantes. Toutefois, afin de garantir la cohérence de la législation relative aux produits chimiques, les restrictions concernant la mise sur le marché et l'utilisation d'autres substances dans les véhicules devraient être traitées

dans le cadre du règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil[48]. De même, des restrictions à l'utilisation des substances réglementées par le règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil[49] devraient être ***introduites*** sur la base des dispositions dudit règlement. ***Par conséquent, le présent règlement ne devrait pas prévoir la possibilité de limiter d'autres substances que le plomb, le mercure, le cadmium et le chrome hexavalent dans les véhicules.***

dans le cadre du règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil[48]. De même, des restrictions à l'utilisation des substances réglementées par le règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil[49] devraient être ***respectées*** sur la base des dispositions dudit règlement.

---

[48] Règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) nº 793/93 du Conseil et le règlement (CE) nº 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1).

[49] Règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les polluants organiques persistants (JO L 169 du 25.6.2019, p. 45).

[48] Règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) nº 793/93 du Conseil et le règlement (CE) nº 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1).

[49] Règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les polluants organiques persistants (JO L 169 du 25.6.2019, p. 45).

Amendement 18
Proposition de règlement
Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(15 bis) Afin de faciliter le respect du présent règlement et de fournir des orientations sur les restrictions applicables aux substances préoccupantes présentes dans les véhicules, mais aussi à celles qui entravent le recyclage permettant d'obtenir des matières premières secondaires sûres et de qualité, il convient d'établir une cartographie des substances préoccupantes. Celle-ci devrait être faite par la Commission, avec la contribution de l'Agence européenne des produits chimiques, établie au titre du règlement (CE) nº 1907/2006 (ci-après l'«Agence»). La Commission devrait prendre des mesures de suivi appropriées à cet égard, y compris la possibilité d'adopter des actes délégués.

Amendement 19
Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(16) La directive 2000/53/CE prévoit des exemptions aux restrictions concernant l'utilisation du plomb et du cadmium dans les batteries utilisées dans les véhicules, qui sont reprises dans le présent règlement. Toutefois, l'utilisation de substances dans les batteries est réglementée de manière exhaustive par le règlement (UE) ***2023/[batteries]*** du Parlement	(16) La directive 2000/53/CE prévoit des exemptions aux restrictions concernant l'utilisation du plomb et du cadmium dans les batteries utilisées dans les véhicules, qui sont reprises dans le présent règlement. Toutefois, l'utilisation de substances dans les batteries est réglementée de manière exhaustive par le règlement (UE) ***2023/1542*** du Parlement

européen et du Conseil[50]. En conséquence, ces substances devraient être traitées dans le règlement précité et, à terme, les restrictions applicables à ces substances et les exemptions à ces restrictions devraient être reprises, le cas échéant, dans ledit règlement et ne devraient pas être régies par le présent règlement. Avant d'introduire de telles restrictions dans le cadre du règlement (UE) 2023/[batteries], une évaluation complète devrait être réalisée au titre dudit règlement afin de déterminer si une exemption est encore requise et dans quelle mesure.

_____

[50] ***Règlement du Parlement européen et du Conseil du [date] 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE (JO L […]).***

européen et du Conseil[50]. En conséquence, ces substances devraient être traitées dans le règlement précité et, à terme, les restrictions applicables à ces substances et les exemptions à ces restrictions devraient être reprises, le cas échéant, dans ledit règlement et ne devraient pas être régies par le présent règlement. Avant d'introduire de telles restrictions dans le cadre du règlement (UE) 2023/[batteries], une évaluation complète devrait être réalisée au titre dudit règlement afin de déterminer si une exemption est encore requise et dans quelle mesure.

_____

[50] ***Règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE (JO L 191 du 28.7.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).***

Amendement 20
Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Afin de tenir compte des progrès scientifiques et techniques, il convient de continuer à déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union	(17) Afin de tenir compte des progrès scientifiques et techniques, il convient de continuer à déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union

européenne en ce qui concerne la modification des exemptions aux restrictions à l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules au titre du présent règlement. La modification ou la suppression de ces exemptions devrait être précédée d'une évaluation des incidences socio-économiques d'une telle modification ou suppression et cette évaluation, qui fait défaut dans la directive 2000/53/CE, devrait également examiner la disponibilité de substances de remplacement et les conséquences sur la santé humaine et l'environnement tout au long du cycle de vie des véhicules. Afin d'assurer une prise de décision, une coordination et une gestion efficaces des aspects techniques, scientifiques et administratifs de la modification du présent règlement en ce qui concerne les restrictions à l'utilisation de substances dans les véhicules, l'Agence européenne des produits chimiques devrait assister la Commission dans cette évaluation.	européenne en ce qui concerne la modification des exemptions aux restrictions à l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules au titre du présent règlement. La modification ou la suppression de ces exemptions devrait être précédée d'une évaluation des incidences socio-économiques d'une telle modification ou suppression et cette évaluation, qui fait défaut dans la directive 2000/53/CE, devrait également examiner la disponibilité de substances de remplacement et les conséquences sur la santé humaine et l'environnement tout au long du cycle de vie des véhicules. ***Avant l'adoption d'un tel acte délégué, la Commission devrait consulter les experts et les parties prenantes concernées pour veiller à prendre en considération les incidences socioéconomiques plus larges, en plus des incidences sur la santé humaine et environnementale.*** Afin d'assurer une prise de décision, une coordination et une gestion efficaces des aspects techniques, scientifiques et administratifs de la modification du présent règlement en ce qui concerne les restrictions à l'utilisation de substances dans les véhicules, l'Agence européenne des produits chimiques devrait assister la Commission dans cette évaluation.

Amendement 21
Proposition de règlement
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle ***réduit*** également la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le	(18) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires ***tout en maintenant la performance des véhicules en matière de sécurité***. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle ***renforce*** également ***l'autonomie stratégique et la compétitivité de l'Union en réduisant*** la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires***, en contribuant notamment à retenir des matières premières critiques et précieuses au sein de l'Union,*** tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé

marché de l’Union, quel que soit leur lieu d’établissement***.*** ***Compte*** tenu de l’importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d’un approvisionnement en dehors de l’Union pour ce qui est des matières premières secondaires.	apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s’appliqueront à tous les constructeurs ayant l’intention de mettre des véhicules sur le marché de l’Union***, y compris par l’intermédiaire de places de marché en ligne***, quel que soit leur lieu d’établissement ***et, compte*** tenu de l’importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d’un approvisionnement en dehors de l’Union pour ce qui est des matières premières secondaires. ***La transition du secteur de l’automobile vers l’économie circulaire devrait s’accompagner de mesures visant à préserver la sécurité de l’emploi et à créer de nouvelles possibilités d’emploi. Le présent règlement devrait permettre d’accompagner les travailleurs dans une transition juste, en intégrant la dimension de durabilité sociale, économique et environnementale.***

Amendement 22
Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d’usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d’accroître l’utilisation des	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d’usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d’accroître l’utilisation des

plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***vingt-cinq*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. ***Vingt-cinq*** pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. ***Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule***.

plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***20*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. ***Quinze*** pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. ***Afin de garantir la perspective à long terme nécessaire pour le secteur et de débloquer les investissements, les constructeurs devraient, à un stade ultérieur, atteindre un objectif d'au moins 25 pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation, à moins que l'absence de disponibilité ou le prix excessif des plastiques recyclés nécessaires rendent excessivement difficile le respect de cet objectif***. ***Afin d'offrir une flexibilité suffisante pour atteindre ces objectifs, les constructeurs devraient également être en mesure d'y parvenir jusqu'à un maximum de 50 % en utilisant des déchets de préconsommation.***

Amendement 23
Proposition de règlement
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(19 bis) Afin de compléter certains éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et pré-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule, en tenant compte des meilleures technologies de recyclage disponibles, y compris le recyclage mécanique et chimique. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables, il est nécessaire de répondre aux préoccupations environnementales connexes de manière non discriminatoire en ce qui concerne le plastique recyclé, qu'il soit produit sur le marché national ou importé. À cette fin, les plastiques recyclés à partir de déchets pré-consommation présents dans des véhicules importés vers l'Union devraient être soumis à des conditions équivalentes en matière d'émissions, de collecte sélective, ainsi que de critères de durabilité applicables aux technologies de recyclage.

Amendement 24
Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier recyclé ***à partir de déchets d'acier post-consommation*** devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif. Afin ***d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de*** l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de ***déchets d'acier post-consommation*** qui	(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, ***un objectif relatif à l'intégration d'acier recyclé issu de résidus ferreux dans les nouveaux véhicules devrait être fixé. En outre,*** il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier recyclé ***issu de résidus ferreux, y compris des familles de produits en acier au carbone longs et plats et en acier inoxydable,*** devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif***, y compris les incidences sur d'autres secteurs utilisant de l'acier et sur les émissions globales de gaz à effet de serre. Il est important d'opérer une distinction entre***

est présente et incorporée dans le type de véhicule.	***les différentes familles de produits en acier présentes dans le véhicule, étant donné qu'elles sont fabriquées au moyen de technologies différentes qui présentent diverses contraintes lors de l'utilisation de résidus ferreux, qui sont liées à leur capacité à tolérer la présence de cuivre et d'autres inclusions involontaires d'oligo-éléments***. Afin ***de compléter certains éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne*** l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de ***résidus ferreux*** qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Amendement 25
Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Le secteur automobile est également l'un des principaux consommateurs d'aluminium. Il représente plus de 40 pour cent de la demande totale de l'Union et sa consommation est en augmentation. L'aluminium recyclé est actuellement peu utilisé dans les nouveaux véhicules. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la

production de véhicules neufs, de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, de réduire la consommation et les coûts énergétiques, ainsi que de renforcer la résilience grâce à une réduction de la dépendance vis-à-vis de l'approvisionnement en matières premières, il est opportun d'accroître le recours à l'aluminium recyclé dans les véhicules. À cette fin, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium recyclé devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif. Afin de compléter certains éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'aluminium et de ses alliages valorisés à partir de déchets

qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Amendement 26
Proposition de règlement
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires élevée ou les niveaux de recyclage limités, étant donné que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc que la Commission évalue l'opportunité, la faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium et le bore utilisés dans les aimants permanents***, ainsi que pour l'aluminium et ses alliages*** ou le magnésium et ses alliages. En ce qui concerne la possibilité de fixer des objectifs pour des types spécifiques d'alliages d'aluminium et d'alliages de magnésium, l'étude devrait déterminer si l'approvisionnement secondaire peut répondre à la demande d'une manière générale et examiner, en particulier, l'équilibre à trouver entre la maximisation des économies d'échelle par l'établissement d'un nombre minimal de familles d'alliages et la maximisation de la	(21) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires élevée ou les niveaux de recyclage limités, étant donné que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc que la Commission évalue l'opportunité, la faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium et le bore utilisés dans les aimants permanents ou le magnésium et ses alliages. En ce qui concerne la possibilité de fixer des objectifs pour des types spécifiques d'alliages d'aluminium et d'alliages de magnésium, l'étude devrait déterminer si l'approvisionnement secondaire peut répondre à la demande d'une manière générale et examiner, en particulier, l'équilibre à trouver entre la maximisation des économies d'échelle par l'établissement d'un nombre minimal de familles d'alliages et la maximisation de la préservation de la valeur par un classement dans un éventail plus

préservation de la valeur par un classement dans un éventail plus large de types d’alliages spécifiques.

large de types d’alliages spécifiques.

Amendement 27
Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article 290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale ***d’aluminium et de ses alliages,*** de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin ***d’assurer des conditions uniformes d’exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d’exécution aux fins de l’établissement d’une*** méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l’amélioration de la qualité et la préservation de la	(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article 290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets ***pré-consommation et*** post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin ***de compléter certains éléments non essentiels du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article 290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne l’établissement d’une*** méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets ***pré-consommation et*** post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille

valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.

postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.

Amendement 28
Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(23) Conformément aux exigences du règlement (UE) ***[règlement sur les matières premières critiques] du Parlement européen et du Conseil[51]***, et considérant qu'il est nécessaire d'établir dans le présent règlement des dispositions relatives au contenu recyclé des véhicules et aux matières premières critiques utilisées dans les pièces et composants de véhicules, ces dispositions devraient s'entendre comme la mise en œuvre sectorielle des dispositions figurant dans le règlement (UE) ***[règlement sur les matières premières critiques]***. Cela permettra de rationaliser et d'intégrer diverses obligations en matière d'information, d'étiquetage et d'extraction dans	(23) Conformément aux exigences du règlement (UE) ***2024/1252***, et considérant qu'il est nécessaire d'établir dans le présent règlement des dispositions relatives au contenu recyclé des véhicules et aux matières premières critiques utilisées dans les pièces et composants de véhicules, ces dispositions devraient s'entendre comme la mise en œuvre sectorielle des dispositions figurant dans le règlement (UE) ***2024/1252***. Cela permettra de rationaliser et d'intégrer diverses obligations en matière d'information, d'étiquetage et d'extraction dans le cadre des procédures du présent règlement avec celles relatives à d'autres pièces, composants et matériaux.

le cadre des procédures du présent règlement avec celles relatives à d'autres pièces, composants et matériaux.

_____ _____

51 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques et modifiant les règlements (UE) nº 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 et (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

Amendement 29
Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) ***2023/[batteries]*** et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries et moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de	(24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) ***2023/1542*** et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries et moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule***. La Commission devrait également encourager l'élaboration de normes pour des techniques de conception***

déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article 290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d’assurer des conditions uniformes d’exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d’exécution à la Commission.

et d’assemblage qui facilitent l’entretien, la réparation et la réaffectation des batteries et des assemblages-batteries. Plus généralement, afin de maximiser les possibilités de remplacement, de réutilisation, de recyclage, de remanufacturage ou de remise à neuf des pièces et composants des véhicules, et de réduire au minimum les déchets, les véhicules devraient être conçus de manière à permettre l’extraction du plus grand nombre possible de pièces et de composants. La notion de faisabilité technique devrait être interprétée d’une manière qui conforte et facilite ces objectifs, tout en reconnaissant que, dans certains cas, les exigences de sécurité ou les exigences fonctionnelles d’une pièce peuvent justifier d’autres solutions qui limitent les possibilités d’extraction d’une pièce ou d’un composant. Dans de tels cas, les constructeurs devraient démontrer la nécessité d’un tel choix. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article 290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d’assurer des conditions uniformes d’exécution de cette

exigence de conception, il convient de conférer des compétences d’exécution à la Commission.

Amendement 30
Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(26) Afin de garantir que les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des types de véhicules qu’ils mettent sur le marché, il convient qu’ils élaborent une stratégie de circularité globale ***pour chaque nouveau type*** et la transmettent à ***l’autorité compétente en matière de réception par type***. Cette stratégie devrait ***se fonder sur des technologies éprouvées, disponibles ou en cours de mise au point au moment de la demande de réception par type du véhicule, et*** être mise à jour périodiquement. Il convient que la Commission rende compte régulièrement de la circularité du secteur automobile sur la base des stratégies de circularité transmises par les constructeurs. ***Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors d’usage, de l’évolution du marché dans le secteur automobile et des***	(26) Afin de garantir que les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des types de véhicules qu’ils mettent sur le marché, il convient qu’ils élaborent une stratégie de circularité globale ***au niveau du constructeur*** et la transmettent à ***la Commission. Toutefois, les constructeurs devraient également être en mesure d’élaborer une stratégie de circularité par catégorie de véhicules***. Cette stratégie ***ne*** devrait ***pas entraîner de charges disproportionnées pour les constructeurs et devrait*** être mise à jour périodiquement. Il convient que la Commission rende compte régulièrement de la circularité du secteur automobile sur la base des stratégies de circularité transmises par les constructeurs.

changements réglementaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe prévoyant des exigences relatives au contenu de la stratégie de circularité et de ses mises à jour.

Amendement 31
Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et	(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien ***ainsi qu'aux services d'urgence,*** un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations***, visées au paragraphe 66 de la communication de la Commission du 28 mai 2010 sur les lignes directrices supplémentaires sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de***

d’entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l’utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d’identifier, de localiser et d’extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) ***[règlement sur les matières premières critiques]***. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l’exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. ***Afin de mettre à jour régulièrement l’ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux*** opérateurs ***de réparation et d’entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article 290 du traité sur le fonctionnement de l’Union réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles,*** permettant l’extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d’entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l’utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques ***ainsi qu’à leur assemblage-batterie*** et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d’identifier, de localiser et d’extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) ***2024/1252. Il est important de veiller au plein respect des droits de propriété intellectuelle, de sorte à garantir que l’accès aux informations techniques ne compromet pas les technologies à droit exclusif ou les secrets d’affaires***. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations

européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.	devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs ***non prohibitifs***. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. ***Compte tenu de la nécessité de soutenir la mise à niveau des véhicules en tant que moyen de réduire les émissions, d'allonger la durée de vie des véhicules et de promouvoir la durabilité, les constructeurs devraient également veiller à collaborer de manière adéquate avec les*** opérateurs ***de mise à niveau***.

Amendement 32
Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage	(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets ***ainsi qu'aux opérateurs de réparation et d'entretien*** de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique

empêche les opérations de réparation, d’entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.

qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d’entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.

Amendement 33
Proposition de règlement
Considérant 31

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(31) Afin de faciliter le traitement en fin de vie des véhicules, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d’outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur l’extraction et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants de véhicules. Un passeport de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d’une manière qui soit cohérente avec d’autres outils et plateformes d’information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) ***2023 [batteries]***, du règlement ***[REPD]*** du Parlement européen et du Conseil[54] et du règlement ***[Euro 7]*** du Parlement européen et du Conseil[55]. Afin d’assurer des conditions uniformes d’exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d’exécution à la Commission aux fins de l’établissement d’exigences	(31) Afin de faciliter le traitement en fin de vie des véhicules, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d’outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur l’extraction et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants de véhicules. Un passeport ***numérique*** de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d’une manière qui soit cohérente avec d’autres outils et plateformes d’information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) ***2023/1542***, du règlement ***(UE) 2024/1781*** du Parlement européen et du Conseil[54] et du règlement ***(UE) 2024/1257*** du Parlement européen et du Conseil[55]. Afin d’assurer des conditions uniformes d’exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d’exécution à la Commission aux fins de

techniques concernant la conception et le fonctionnement du passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule.	l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule. ***Lorsqu'elle établit les règles relatives au passeport numérique de circularité des véhicules, la Commission devrait tenir compte de la nécessité d'assurer un niveau élevé de sécurité et de respect de la vie privée, y compris en ce qui concerne les données d'exploitation des véhicules, afin de prévenir les menaces en matière de cybersécurité.***
_____	_____
54 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE.	***54 Règlement (UE) 2024/1781 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables, modifiant la directive (UE) 2020/1828 et le règlement (UE) 2023/1542 et abrogeant la directive 2009/125/CE (JO L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj)***.
55 Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) nº 715/2007 et	***55 Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7),***

le règlement (CE) nº 595/2009.	***modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE)n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).***.

Amendement 34
Proposition de règlement
Considérant 33

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(33) Afin de garantir un traitement sûr et écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage, tout établissement ou toute entreprise ayant l'intention d'effectuer des opérations de traitement des déchets ***pour*** ces véhicules devrait obtenir l'agrément de l'autorité compétente. L'agrément ne devrait être accordé que si l'établissement ou l'entreprise dispose de la capacité technique, financière et organisationnelle nécessaire pour effectuer les opérations de traitement en fin de vie des véhicules d'une manière conforme à la législation de l'Union et à la législation nationale applicables, y compris aux exigences spécifiques en matière de traitement établies dans le présent règlement. En	(33) ***Le présent règlement se fonde sur les règles et les principes généraux en matière de gestion des déchets énoncés dans la directive 2008/98/CE, qu'il conviendrait d'adapter afin de tenir compte de la nature spécifique des véhicules hors d'usage.*** Afin de garantir un traitement sûr et écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage, tout établissement ou toute entreprise ayant l'intention d'effectuer des opérations de traitement des déchets***, y compris la collecte, la dépollution et l'extraction des pièces et composants de*** ces véhicules***,*** devrait obtenir l'agrément de l'autorité compétente. L'agrément ne devrait être accordé que si

outre, les installations de traitement agréées devraient être compétentes pour délivrer des certificats de destruction conformément au présent règlement.	l'établissement ou l'entreprise dispose de la capacité technique, financière et organisationnelle nécessaire pour effectuer les opérations de traitement en fin de vie des véhicules d'une manière conforme à la législation de l'Union et à la législation nationale applicables, y compris aux exigences spécifiques en matière de traitement établies dans le présent règlement. En outre, les installations de traitement agréées devraient ***être les seules à*** être compétentes pour délivrer des certificats de destruction conformément au présent règlement.

Amendement 35
Proposition de règlement
Considérant 33 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	33 bis) Les États membres devraient être à même d'adopter des mesures dans le cadre de leur législation nationale en vue d'exiger des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs qu'ils concluent des contrats avec les installations de traitement agréées afin de remplir leurs obligations en matière de responsabilité des producteurs. Pour atteindre les objectifs énoncés dans le présent règlement, y compris la promotion d'une économie circulaire, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement de règles visant à garantir que ces contrats prévoient des

conditions équitables, transparentes et non discriminatoires pour les différentes catégories de producteurs et d'organisations compétentes en matière de responsabilités des producteurs.

Amendement 36
Proposition de règlement
Considérant 35

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(35) Afin de faciliter le contrôle du respect, par les producteurs, de leurs obligations en matière de responsabilité élargie, il convient que les États membres établissent un registre des producteurs. Les exigences en matière d'enregistrement devraient être harmonisées dans l'ensemble de l'Union afin de faciliter l'enregistrement, en particulier en ce qui concerne les producteurs qui mettent des véhicules à disposition dans différents États membres. Le registre devrait également être utilisé aux fins de l'établissement de rapports à l'intention des autorités compétentes sur le respect des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs. Les éléments et les aspects de procédure liés à ce registre devraient également être cohérents avec ceux du registre des producteurs établi par le règlement (UE) 2023/***[OP: batteries]*** afin de permettre aux producteurs de véhicules et aux producteurs de batteries d'utiliser un seul et même registre.	(35) Afin de faciliter le contrôle du respect, par les producteurs, de leurs obligations en matière de responsabilité élargie, il convient que les États membres établissent un registre des producteurs ***ou utilisent un registre existant***. Les exigences en matière d'enregistrement devraient être harmonisées dans l'ensemble de l'Union afin de faciliter l'enregistrement, en particulier en ce qui concerne les producteurs qui mettent des véhicules à disposition dans différents États membres. Le registre devrait également être utilisé aux fins de l'établissement de rapports à l'intention des autorités compétentes sur le respect des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs. Les éléments et les aspects de procédure liés à ce registre devraient également être cohérents avec ceux du registre des producteurs établi par le règlement (UE) 2023/***1542*** afin de permettre aux producteurs de véhicules et aux producteurs de batteries d'utiliser un seul et même registre. ***Afin de faciliter l'enregistrement des***

	producteurs dans tous les États membres, la Commission devrait également créer un portail unique contenant les liens vers tous les registres nationaux.

Amendement 37
Proposition de règlement
Considérant 36

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(36) Si le producteur met des véhicules à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre où il n'est pas établi, ***le producteur*** devrait désigner un mandataire pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.	(36) Si le producteur met des véhicules à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre où il n'est pas établi, ***il*** devrait désigner un mandataire ***autorisé*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.

Amendement 38
Proposition de règlement
Considérant 37

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(37) Les producteurs devraient pouvoir choisir d'exercer leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs individuellement ou collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et	(37) Les producteurs devraient pouvoir choisir d'exercer leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs individuellement ou collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et

éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, il convient d'assurer une représentation équitable des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations.

éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, il convient d'assurer une représentation équitable des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations. ***En particulier, les opérateurs de gestion des déchets devraient être sélectionnés dans le cadre d'une procédure non discriminatoire fondée sur des critères d'attribution transparents.***

Amendement 39
Proposition de règlement
Considérant 39

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(39) Les contributions financières des producteurs devraient ***également*** couvrir les coûts des campagnes éducatives visant à accroître la collecte des véhicules hors d'usage***, la mise en place du système de notification pour la délivrance et le transfert des certificats de destruction ainsi que*** la collecte et la communication des données aux autorités compétentes. ***Toutes ces actions sont indispensables pour assurer la bonne gestion des véhicules hors d'usage, en particulier pour le suivi des véhicules dont les constructeurs sont responsables conformément au présent règlement.***	(39) Les contributions financières des producteurs devraient ***entre autres*** couvrir les coûts des campagnes éducatives visant à ***informer le public et à*** accroître la collecte des véhicules hors d'usage ***ou*** la collecte et la communication des données aux autorités compétentes.

Amendement 40
Proposition de règlement
Considérant 42

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(42) Étant donné que les véhicules deviennent souvent des véhicules hors d'usage dans un État membre différent de celui dans lequel ils ont été immatriculés pour la première fois, il est nécessaire d'instaurer des règles relatives à la responsabilité élargie transfrontière des producteurs. Ces règles devraient garantir que la responsabilité du producteur couvre correctement les coûts de collecte et de traitement supportés par les opérateurs de gestion des déchets dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage. À cette fin, le producteur devrait désigner un mandataire pour le régime de responsabilité élargie des producteurs dans chaque État membre et mettre en place des mécanismes de coopération transfrontière avec les opérateurs de gestion des déchets concernés. La mise en place d'un tel mécanisme contribue à créer des conditions de concurrence égales entre les installations de traitement agréées dans l'ensemble de l'Union et facilite l'élaboration d'approches à l'échelle de l'Union en cas de responsabilité individuelle des producteurs.	(42) Étant donné que les véhicules deviennent souvent des véhicules hors d'usage dans un État membre différent de celui dans lequel ils ont été immatriculés pour la première fois, il est nécessaire d'instaurer des règles relatives à la responsabilité élargie transfrontière des producteurs. Ces règles devraient garantir que la responsabilité du producteur couvre correctement les coûts de collecte et de traitement supportés par les opérateurs de gestion des déchets dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage***, tout en veillant à ce que le producteur ne paie pas deux fois la redevance***. À cette fin, le producteur devrait désigner un mandataire pour le régime de responsabilité élargie des producteurs dans chaque État membre et mettre en place des mécanismes de coopération transfrontière ***et de transfert de coûts*** avec les opérateurs de gestion des déchets concernés. La mise en place d'un tel mécanisme contribue à créer des conditions de concurrence égales entre les installations de traitement agréées dans l'ensemble de l'Union et facilite l'élaboration d'approches à l'échelle de l'Union en cas de responsabilité individuelle des producteurs.

Amendement 41
Proposition de règlement
Considérant 44

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(44) La condition préalable au traitement rationnel des véhicules hors d'usage est que la collecte de tous ces véhicules soit assurée. Par conséquent, le présent règlement devrait imposer certaines obligations liées à la collecte principalement aux producteurs et, à titre subsidiaire, aux États membres. Les producteurs devraient mettre en place les systèmes de collecte, ou participer à la mise en place de ces systèmes, et les États membres devraient adopter toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que ces systèmes soient mis en place et permettent d'atteindre les objectifs du présent règlement. Les systèmes de collecte devraient permettre aux propriétaires de véhicules et aux autres détenteurs de véhicules de remettre le véhicule à une installation agréée sans efforts ni coûts inutiles. Il s'ensuit que, dans la pratique, ces systèmes devraient couvrir de manière appropriée l'ensemble du territoire de chaque État membre. Ils devraient également permettre la collecte de toutes les marques de véhicules hors d'usage, ainsi que des pièces usagées provenant de la réparation des véhicules.	(44) La condition préalable au traitement rationnel des véhicules hors d'usage est que la collecte de tous ces véhicules soit assurée. Par conséquent, le présent règlement devrait imposer certaines obligations liées à la collecte principalement aux producteurs et, à titre subsidiaire, aux États membres. Les producteurs devraient ***veiller à ce que l'ensemble des véhicules hors d'usage qu'ils ont mis à disposition sur le marché au sein du territoire d'un État membre soient collectés. À cette fin, les producteurs ou les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient*** mettre en place les systèmes de collecte***, y compris les points de collecte***, ou participer à la mise en place de ces systèmes, et les États membres devraient adopter toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que ces systèmes soient mis en place et permettent d'atteindre les objectifs du présent règlement. Les systèmes de collecte devraient permettre aux propriétaires de véhicules et aux autres détenteurs de véhicules de remettre le véhicule à une installation agréée sans efforts ni coûts inutiles. Il s'ensuit que, dans la pratique, ces systèmes devraient couvrir de manière appropriée l'ensemble du territoire de chaque État membre ***et garantir la disponibilité suffisante d'installations de***

	traitement agréées et de points de collecte. Ils devraient également permettre la collecte de toutes les marques de véhicules hors d'usage, ainsi que des pièces usagées provenant de la réparation des véhicules.

Amendement 42
Proposition de règlement
Considérant 46

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(46) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte. Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée. La campagne éducative des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devrait également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé humaine de la collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.	(46) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte. Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée. ***Dans le cas où la batterie du véhicule électrique est manquante, la remise du véhicule hors d'usage devrait rester gratuite si le dernier propriétaire fournit des documents prouvant que la batterie a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542.*** La campagne éducative des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devrait également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé humaine de la collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.

Amendement 43
Proposition de règlement
Considérant 47

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(47) L'installation de traitement agréée devrait ***délivrer*** un certificat de destruction attestant que le véhicule hors d'usage a été traité. Cette mesure est nécessaire pour assurer une surveillance adéquate de la gestion des véhicules hors d'usage. Les exigences minimales relatives à ce certificat sont actuellement fixées dans la décision 2002/151/CE[57] de la Commission et le contenu de cette décision devrait être inclus dans le présent règlement, moyennant les adaptations nécessaires. Ce certificat devrait être délivré sous forme électronique et fourni au dernier propriétaire du véhicule hors d'usage, puis transmis par les installations de traitement agréées et le dernier propriétaire aux autorités compétentes de l'État membre, étant donné que sa présentation permet d'annuler l'immatriculation du véhicule. Le système de notification électronique devrait permettre de transmettre à la fois le document confirmant la collecte du véhicule hors d'usage et le certificat de destruction.	(47) L'installation de traitement agréée devrait ***être responsable de la délivrance d'***un certificat de destruction attestant que le véhicule hors d'usage a été traité. Cette mesure est nécessaire pour assurer une surveillance adéquate de la gestion des véhicules hors d'usage. Les exigences minimales relatives à ce certificat sont actuellement fixées dans la décision 2002/151/CE[57] de la Commission et le contenu de cette décision devrait être inclus dans le présent règlement, moyennant les adaptations nécessaires. Ce certificat devrait être délivré sous forme électronique et fourni au dernier propriétaire du véhicule hors d'usage, puis transmis par les installations de traitement agréées et le dernier propriétaire aux autorités compétentes de l'État membre, étant donné que sa présentation permet d'annuler l'immatriculation du véhicule. Le système de notification électronique devrait permettre de transmettre à la fois le document confirmant la collecte du véhicule hors d'usage et le certificat de destruction.
_____	_____
[57] Décision 2002/151/CE de la Commission du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative	[57] Décision 2002/151/CE de la Commission du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative

aux véhicules hors d’usage (JO L 50 du 21.2.2002, p. 94).

aux véhicules hors d’usage (JO L 50 du 21.2.2002, p. 94).

Amendement 44
Proposition de règlement
Considérant 48

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(48) Malgré l’obligation, prévue par la directive 2000/53/CE, de transférer tous les véhicules hors d’usage à des fins de traitement vers une installation de traitement agréée, il existe une proportion très importante de véhicules dont on ne sait pas où ils se trouvent et qui pourraient avoir été traités ou exportés illégalement comme véhicules hors d’usage, ou dont le statut n’est pas correctement signalé aux autorités d’immatriculation des États membres. Ces véhicules sont appelés «véhicules disparus». Les États membres devraient renforcer leur coopération afin de réduire le nombre de véhicules disparus. La reconnaissance des certificats de destruction délivrés dans un autre État membre et l’obligation d’informer les autorités des États membres où le véhicule est immatriculé de la délivrance d’un certificat de destruction devraient permettre de mieux suivre les véhicules hors d’usage.	(48) Malgré l’obligation, prévue par la directive 2000/53/CE, de transférer tous les véhicules hors d’usage à des fins de traitement vers une installation de traitement agréée, il existe une proportion très importante de véhicules dont on ne sait pas où ils se trouvent et qui pourraient avoir été traités ou exportés illégalement comme véhicules hors d’usage, ou dont le statut n’est pas correctement signalé aux autorités d’immatriculation des États membres. Ces véhicules sont appelés «véhicules disparus». Les États membres devraient ***également*** renforcer ***leurs mesures nationales ainsi que*** leur coopération afin de réduire le nombre de véhicules disparus. La reconnaissance des certificats de destruction délivrés dans un autre État membre et l’obligation d’informer les autorités des États membres où le véhicule est immatriculé de la délivrance d’un certificat de destruction devraient permettre de mieux suivre les véhicules hors d’usage.

Amendement 45
Proposition de règlement
Considérant 49 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(49 bis) Afin d'améliorer le flux d'informations, de lutter contre le problème des véhicules disparus et de clarifier les responsabilités des propriétaires de véhicules, il est essentiel de renforcer les systèmes d'annulation de l'immatriculation des véhicules. De cette manière, les véhicules resteront traçables et leur état pourra être vérifié jusqu'à la délivrance d'un certificat de destruction ou l'exportation du véhicule. À cette fin, les États membres autorisant l'annulation temporaire de l'immatriculation de véhicules devraient fixer la durée maximale de l'annulation et veiller à ce qu'elle ne puisse être renouvelée que pour une période déterminée et limitée et uniquement lorsqu'il peut être établi que le véhicule dont l'immatriculation a été annulée existe toujours. En outre, la Commission devrait évaluer la nécessité de disposer d'exigences minimales harmonisées en matière d'annulation de l'immatriculation de véhicules dans l'ensemble de l'Union afin de renforcer la responsabilité liée aux véhicules et de prévenir leur traitement illégal.

Amendement 46
Proposition de règlement
Considérant 51

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(51) Compte tenu du rôle essentiel des installations de traitement agréées dans une gestion des véhicules hors d'usage qui ne nuise pas à l'environnement ni à la santé humaine et contribue à la réalisation des objectifs de l'Union en matière d'économie circulaire, il est nécessaire d'instaurer des obligations applicables à ces installations et couvrant toutes leurs activités, depuis l'acceptation et le stockage du véhicule hors d'usage jusqu'à son traitement final.	(51) Compte tenu du rôle essentiel des installations de traitement agréées dans une gestion des véhicules hors d'usage qui ne nuise pas à l'environnement ni à la santé humaine***, est justifiable sur le plan économique*** et contribue à la réalisation des objectifs de l'Union en matière d'économie circulaire, il est nécessaire d'instaurer des obligations applicables à ces installations et couvrant toutes leurs activités, depuis l'acceptation et le stockage du véhicule hors d'usage jusqu'à son traitement final.

Amendement 47
Proposition de règlement
Considérant 52

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(52) Afin de garantir la traçabilité de leurs activités, les installations de traitement agréées devraient documenter les opérations de traitement effectuées et conserver leur registre au format électronique pendant au moins trois ans, et être en mesure de le présenter, sur demande, aux autorités nationales compétentes.	(52) Afin de garantir la traçabilité de leurs activités***, y compris la qualité de la ferraille ou d'autres matériaux intrants pertinents***, les installations de traitement agréées devraient documenter les opérations de traitement effectuées et conserver leur registre au format électronique pendant au moins trois ans, et être en mesure de le présenter, sur demande, aux autorités nationales compétentes.

Amendement 48
Proposition de règlement
Considérant 53

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(53) La dépollution d'un véhicule hors d'usage est la première étape vers la prévention des dommages à l'environnement et à la santé humaine et des risques liés à la sécurité au travail. Il est donc essentiel qu'un véhicule hors d'usage fasse l'objet des opérations de dépollution nécessaires dès que possible après sa remise à l'installation de traitement agréée, avant de subir tout autre traitement. Lors de cette étape, les huiles usagées devraient être collectées et stockées séparément des autres fluides et liquides puis faire l'objet du traitement prévu par la directive 2008/98/CE. De plus, les pièces, composants et matériaux contenant du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent devraient être extraits du véhicule hors d'usage, afin de prévenir tout effet néfaste pour l'homme ou l'environnement.	(53) La dépollution d'un véhicule hors d'usage est la première étape vers la prévention des dommages à l'environnement et à la santé humaine et des risques liés à la sécurité au travail. Il est donc essentiel qu'un véhicule hors d'usage fasse l'objet des opérations de dépollution nécessaires dès que possible après sa remise à l'installation de traitement agréée, avant de subir tout autre traitement. Lors de cette étape, les huiles usagées devraient être collectées et stockées séparément des autres fluides et liquides puis faire l'objet du traitement prévu par la directive 2008/98/CE. ***Les fluides des systèmes de climatisation utilisés dans les systèmes de gestion thermique devraient également être collectés et stockés séparément des autres fluides et, dans la mesure du possible, recyclés, récupérés ou réutilisés.*** De plus, les pièces, composants et matériaux contenant du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent devraient être extraits du véhicule hors d'usage, afin de prévenir tout effet néfaste pour l'homme ou l'environnement.

Amendement 49
Proposition de règlement
Considérant 54

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(54) Afin de garantir la bonne mise en œuvre du règlement (UE) 2023/ ***[OP: règlement sur les batteries]***, il convient que toutes	(54) Afin de garantir la bonne mise en œuvre du règlement (UE) 2023/***1542***, il convient que toutes les batteries incorporées dans des véhicules soient extraites

les batteries incorporées dans des véhicules soient extraites séparément des véhicules hors d'usage et entreposées dans une zone désignée en vue d'un traitement ultérieur.

séparément des véhicules hors d'usage et entreposées dans une zone désignée en vue d'un traitement ultérieur.

Amendement 50
Proposition de règlement
Considérant 55

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés devraient être extraits dans le cadre d'un processus de démontage manuel ou d'un processus de désassemblage semi-automatisé. ***Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage,*** il devrait être possible de déroger à l'exigence d'extraction obligatoire des pièces et composants dans certains cas exceptionnels***. Il devrait être démontré que*** les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu'avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de traitement qui en résultent. Afin de tenir compte des progrès	(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés devraient être extraits dans le cadre d'un processus de démontage manuel ou d'un processus de désassemblage semi-automatisé. Il devrait être possible de déroger à l'exigence d'extraction obligatoire des pièces et composants dans certains cas exceptionnels***, entre autres, s'il n'existe pas de potentiel commercial de réutilisation, de remanufacturage ou de remise à neuf ou si l'installation de traitement agréée est en mesure de démontrer que*** les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu'avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de

techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe VII.

traitement qui en résultent. ***À cette fin, la Commission devrait définir les critères relatifs au broyage avec d'autres déchets et les valeurs limites à respecter pour améliorer la qualité des fractions sortantes.*** Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ***en vue de modifier l'annexe VII et de compléter le présent règlement en établissant des exigences de qualité pour le broyage des fractions sortantes***.

Amendement 51
Proposition de règlement
Considérant 57

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(57) Le règlement (UE) 2023/***[batteries]*** établit des règles concernant la durabilité, la performance, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives à l'extraction des batteries communiquées aux opérateurs économiques. Le potentiel de seconde vie des batteries devrait être pris en considération dans le présent règlement par l'exclusion de la batterie de véhicule électrique de la liste des pièces ou composants essentiels, afin de permettre la remise du véhicule pour traitement, à titre gratuit, sans la batterie du véhicule électrique.	(57) Le règlement (UE) 2023/***1542*** établit des règles concernant la durabilité, la performance, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives à l'extraction des batteries communiquées aux opérateurs économiques. Le potentiel de seconde vie des batteries devrait être pris en considération dans le présent règlement par l'exclusion de la batterie de véhicule électrique de la liste des pièces ou composants essentiels, afin de permettre la remise du véhicule pour traitement, à titre gratuit, sans la batterie du véhicule électrique ***si***

le dernier propriétaire fournit des documents prouvant que la batterie a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542.

Amendement 52
Proposition de règlement
Considérant 58

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.	(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage ***ou pendant la phase d'utilisation d'un véhicule, y compris pendant une opération de réparation et d'entretien,*** qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. ***Par ailleurs, les pièces et composants qui ne sont pas propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf devraient être considérés comme des déchets et leur exportation devrait être régie par le règlement (UE) 2024/1157 du Parlement européen et du Conseil[1 bis].*** Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de

	demander à l’installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d’une évaluation spécifique, l’aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.
	_____
	1 bis Règlement (UE) 2024/1157 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 relatif aux transferts de déchets, modifiant les règlements (UE) nº 1257/2013 et (UE) 2020/1056 et abrogeant le règlement (CE) nº 1013/2006 (JO L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj). http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Amendement 53
Proposition de règlement
Considérant 61

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(61) Afin de favoriser le développement et le bon fonctionnement du marché des pièces et composants réutilisables, remis à neuf et remanufacturés dans l’Union, les États membres devraient être encouragés à prendre les mesures d’incitation nécessaires au niveau national pour promouvoir la réutilisation, la remise à neuf et le remanufacturage des pièces et composants, que ceux-ci aient été	(61) Afin de favoriser le développement et le bon fonctionnement du marché des pièces et composants réutilisables, remis à neuf***, post-équipés*** et remanufacturés dans l’Union, les États membres devraient être encouragés à prendre les mesures d’incitation nécessaires au niveau national pour promouvoir la réutilisation, la remise à neuf***, le post-équipement*** et le remanufacturage des pièces et

extraits pendant la phase d’utilisation ou de fin de vie du véhicule. La Commission devrait faciliter l’échange d’informations entre les États membres par la communication de leurs bonnes pratiques en ce qui concerne les mesures d’incitation prises au niveau national, en vue d’assurer le suivi de leur efficacité.	composants, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d’utilisation ou de fin de vie du véhicule. La Commission devrait faciliter l’échange d’informations entre les États membres par la communication de leurs bonnes pratiques en ce qui concerne les mesures d’incitation prises au niveau national, en vue d’assurer le suivi de leur efficacité. ***L’échange de données devrait avoir lieu dans les meilleurs délais.***

Amendement 54
Proposition de règlement
Considérant 63

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d’usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer un objectif spécifique de recyclage de 30 % des plastiques provenant des véhicules hors d’usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d’usage (85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors d’usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l’intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage	(63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d’usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer un objectif spécifique de recyclage de 30 % des plastiques provenant des véhicules hors d’usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d’usage (85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors d’usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l’intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage

(85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage, tels qu'établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s'appliquer.

(85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage, tels qu'établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s'appliquer. ***Le poids du plastique recyclé et le poids total des plastiques devraient exclure les élastomères ainsi que les thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane.***

Amendement 55
Proposition de règlement
Considérant 64

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(64) Il est important d'accroître la valorisation de matières secondaires de haute qualité en améliorant les procédés de broyage des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux ***ne devraient pas être broyés*** en même temps que des déchets d'emballages et des déchets d'équipements électriques et électroniques***, notamment pour améliorer la séparation du cuivre et des fractions d'acier***.	(64) Il est important d'accroître la valorisation de matières secondaires de haute qualité en améliorant les procédés de broyage des véhicules hors d'usage. Par conséquent, ***il ne devrait être possible de broyer*** les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux en même temps que des déchets d'emballages et des déchets d'équipements électriques et électroniques ***que si certains critères de qualité des matériaux sortants sont remplis***.

Amendement 56
Proposition de règlement
Considérant 66

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(66) Les véhicules hors d'usage sont classés comme des déchets dangereux et ne peuvent pas être	(66) Les véhicules hors d'usage sont classés comme des déchets dangereux et ne peuvent pas être

exportés vers des pays non membres de l'OCDE. Les véhicules hors d'usage dépollués peuvent toujours être traités en dehors de l'Union, à condition que leur transfert soit effectué conformément au règlement ***(CE) nº 1013/2006***.	exportés vers des pays non membres de l'OCDE. Les véhicules hors d'usage dépollués peuvent toujours être traités en dehors de l'Union, à condition que leur transfert soit effectué conformément au règlement ***(UE) 2024/1157***.

Amendement 57
Proposition de règlement
Considérant 67

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont ***pour l'essentiel*** équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) ***[nouveau règlement sur les transferts de déchets]***.	(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont ***considérées comme étant*** équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) ***2024/1157***. ***Afin d'établir une distinction entre les transferts de véhicules d'occasion et de véhicules hors d'usage, les autorités compétentes des États membres devraient pouvoir effectuer des contrôles lorsqu'elles soupçonnent que les véhicules déclarés comme étant d'occasion sont en fait des véhicules hors d'usage. Lorsqu'un contrôle confirme que les véhicules en cause sont des véhicules hors d'usage, les coûts du contrôle et de tout stockage connexe***

	peuvent être imputés à l'opérateur économique responsable du transfert.

Amendement 58
Proposition de règlement
Considérant 68

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(68) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. ***Un propriétaire de véhicule qui a l'intention de transférer*** la propriété d'un véhicule d'occasion ***devrait notamment être tenu de démontrer*** que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. Pour évaluer le statut d'un véhicule d'occasion, le propriétaire du véhicule, les autres opérateurs économiques et les autorités compétentes devraient vérifier si certains critères permettant de déterminer si le véhicule concerné est ou non un véhicule hors d'usage sont remplis. ***Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe I, qui fixe les critères***	(68) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. ***Lorsqu'un opérateur économique transfère*** la propriété d'un véhicule d'occasion ***dans l'Union, il informe l'acquéreur*** que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage ***en lui transmettant un certificat de contrôle technique ou en l'informant que le véhicule satisfait aux critères de réparabilité établis***. ***Un propriétaire de véhicule qui a l'intention d'exporter un véhicule d'occasion en dehors de l'Union devrait être tenu de transmettre des documents attestant que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. Il peut s'agir d'un certificat de contrôle technique valide ou, à défaut, d'une évaluation réalisée par les autorités compétentes en matière de contrôle technique.*** Pour évaluer le statut d'un véhicule d'occasion, le propriétaire du

permettant de déterminer quand un véhicule doit être considéré comme un véhicule hors d'usage.	véhicule, les autres opérateurs économiques et les autorités compétentes devraient vérifier si certains critères permettant de déterminer si le véhicule concerné est ou non un véhicule hors d'usage sont remplis.

Amendement 59
Proposition de règlement
Considérant 68 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(68 bis) Il importe également de protéger le droit de chaque propriétaire de décider librement du sort de sa propriété. Le propriétaire d'un véhicule d'occasion devrait être libre de décider, après évaluation des critères indicatifs applicables aux véhicules, s'il convient de déclarer le véhicule hors d'usage et de le livrer à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée, ou s'il vaut la peine de le réparer.

Amendement 60
Proposition de règlement
Considérant 69

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(69) Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»[59] a souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte environnementale extérieure de l'Union liée à l'exportation de véhicules hors d'usage et de véhicules	(69) Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»[59] a souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte environnementale extérieure de l'Union liée à l'exportation de véhicules hors d'usage et de véhicules

d’occasion. Étant donné que l’exportation de véhicules d’occasion pose d’importants problèmes en matière d’environnement et de santé publique, comme le démontre le programme des Nations unies pour l’environnement[60], et que l’Union est le premier exportateur mondial de véhicules d’occasion, il est nécessaire d’établir des exigences spécifiques au niveau de l’Union régissant l’exportation de véhicules d’occasion [depuis l’Union]. Les exigences devraient être fondées sur des critères objectifs, selon lesquels un véhicule d’occasion n’est pas un véhicule hors d’usage ***et*** doit être conforme aux exigences de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil[61]. Ces exigences devraient permettre de garantir que seuls les véhicules d’occasion aptes à circuler sur les routes de l’Union puissent être exportés vers un pays tiers, réduisant ainsi les risques que l’exportation de véhicules d’occasion depuis l’Union contribue à la pollution atmosphérique ou aux accidents de la route dans les pays tiers. Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier que ces exigences sont respectées lors de l’exportation, toute personne exportant un véhicule d’occasion devrait être tenue de leur fournir le numéro d’identification du véhicule ainsi qu’une déclaration confirmant que le véhicule d’occasion n’est pas un véhicule hors d’usage ***et*** qu’il est considéré comme conforme aux exigences de contrôle technique.

d’occasion. Étant donné que l’exportation de véhicules d’occasion pose d’importants problèmes en matière d’environnement et de santé publique, comme le démontre le programme des Nations unies pour l’environnement[60], et que l’Union est le premier exportateur mondial de véhicules d’occasion, il est nécessaire d’établir des exigences spécifiques au niveau de l’Union régissant l’exportation de véhicules d’occasion [depuis l’Union]. Les exigences devraient être fondées sur des critères objectifs, selon lesquels un véhicule d’occasion n’est pas un véhicule hors d’usage ***ou*** doit être conforme aux exigences de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil[61] ***et inclus dans un registre national de véhicules***. Ces exigences devraient permettre de garantir que seuls les véhicules d’occasion aptes à circuler sur les routes de l’Union puissent être exportés vers un pays tiers, réduisant ainsi les risques que l’exportation de véhicules d’occasion depuis l’Union contribue à la pollution atmosphérique ou aux accidents de la route dans les pays tiers. Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier que ces exigences sont respectées lors de l’exportation, toute personne exportant un véhicule d’occasion devrait être tenue de leur fournir le numéro d’identification du véhicule ainsi qu’une déclaration confirmant que le véhicule d’occasion n’est pas un véhicule hors d’usage ***ou*** qu’il est considéré comme conforme aux exigences de contrôle technique.

[59] COM(2021)0400

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

[61] Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

[59] COM(2021)0400

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

[61] Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

Amendement 61
Proposition de règlement
Considérant 70

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(70) Il est important de mettre en place un mécanisme permettant de vérifier efficacement la conformité des véhicules d'occasion avec les exigences d'exportation sans entraver les échanges entre l'Union et les pays tiers. Il convient donc que la Commission mette en place un système électronique permettant aux autorités des États membres d'échanger en temps réel des informations sur le numéro d'identification du véhicule et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Compte tenu de ses caractéristiques et fonctionnalités existantes liées au partage, entre les autorités chargées de l'immatriculation des véhicules, d'informations relatives aux véhicules immatriculés dans l'Union, MOVE-HUB, une plateforme d'échange de	(70) Il est important de mettre en place un mécanisme permettant de vérifier efficacement la conformité des véhicules d'occasion avec les exigences d'exportation sans entraver les échanges entre l'Union et les pays tiers. Il convient donc que la Commission mette en place un système électronique permettant aux autorités des États membres d'échanger en temps réel ***et de vérifier*** des informations sur le numéro d'identification du véhicule et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Compte tenu de ses caractéristiques et fonctionnalités existantes liées au partage, entre les autorités chargées de l'immatriculation des véhicules, d'informations relatives aux véhicules immatriculés dans l'Union, MOVE-HUB, une

messages, a été développée par la Commission afin d'interconnecter les registres électroniques nationaux des États membres. La plateforme héberge actuellement l'interconnexion des registres des entreprises de transport routier (ERRU), l'interconnexion des registres des permis de conduire (RESPER), l'interconnexion des registres de formation des conducteurs professionnels (ProDriveNet), la notification des défauts de contrôle routier des véhicules (RSI) et l'interconnexion des registres des cartes tachygraphiques de conducteur (TACHOnet). Par conséquent, les fonctionnalités de MOVE-HUB devraient être étendues afin de permettre l'échange d'informations sur le numéro d'identification du véhicule et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Afin de permettre aux douanes de vérifier électroniquement et automatiquement si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme aux exigences d'exportation, le système électronique exploité par MOVE-HUB devrait être interconnecté avec l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes, conformément au règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil[62]. Ce règlement prévoit un cadre complet de contrôles automatisés, qui s'appliquent à une formalité non douanière spécifique de l'Union. Par conséquent, le présent règlement devrait établir les principaux éléments à contrôler, tandis que les aspects techniques de la mise en œuvre de ce contrôle seraient

plateforme d'échange de messages, a été développée par la Commission afin d'interconnecter les registres électroniques nationaux des États membres. ***Les États membres devraient être en mesure d'utiliser le système européen d'information concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) pour se connecter au système électronique MOVE-HUB.*** La plateforme héberge actuellement l'interconnexion des registres des entreprises de transport routier (ERRU), l'interconnexion des registres des permis de conduire (RESPER), l'interconnexion des registres de formation des conducteurs professionnels (ProDriveNet), la notification des défauts de contrôle routier des véhicules (RSI) et l'interconnexion des registres des cartes tachygraphiques de conducteur (TACHOnet). Par conséquent, les fonctionnalités de MOVE-HUB devraient être étendues afin de permettre l'échange ***et la vérification*** d'informations sur le numéro d'identification du véhicule et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Afin de permettre aux douanes de vérifier électroniquement et automatiquement si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme aux exigences d'exportation, le système électronique exploité par MOVE-HUB devrait être interconnecté avec l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes, conformément au règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil[62]. Ce règlement prévoit

fixés dans le cadre du règlement (UE) 2022/2399.	un cadre complet de contrôles automatisés, qui s'appliquent à une formalité non douanière spécifique de l'Union. Par conséquent, le présent règlement devrait établir les principaux éléments à contrôler, tandis que les aspects techniques de la mise en œuvre de ce contrôle seraient fixés dans le cadre du règlement (UE) 2022/2399.
[62] Règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil du 23 novembre 2022 établissant l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes et modifiant le règlement (UE) nº 952/2013 (JO L 317 du 9.12.2022, p. 1).	[62] Règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil du 23 novembre 2022 établissant l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes et modifiant le règlement (UE) nº 952/2013 (JO L 317 du 9.12.2022, p. 1).

Amendement 62
Proposition de règlement
Considérant 73

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(73) Il importe que les autorités douanières soient en mesure d'effectuer des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément au règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil[63]. Une part importante des véhicules d'occasion quittant le territoire de l'Union sont destinés à des pays où des exigences en matière d'importation sont établies ou pourraient être établies, telles que des exigences relatives à l'âge du véhicule ou à ses émissions. Il importe que les autorités douanières soient en mesure de vérifier électroniquement et automatiquement, au moyen de	(73) Il importe que les autorités douanières soient en mesure d'effectuer des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément au règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil[63]. Une part importante des véhicules d'occasion quittant le territoire de l'Union sont destinés à des pays où des exigences en matière d'importation sont établies ou pourraient être établies, telles que des exigences relatives à l'âge du véhicule ou à ses émissions. Il importe que les autorités douanières soient en mesure de vérifier électroniquement et automatiquement, au moyen de

l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme à ces exigences, lorsque les informations relatives à ces exigences sont officiellement communiquées à la Commission par les pays tiers concernés. Aux fins de la protection de l'environnement et de la sécurité routière dans les pays tiers, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de ces exigences.	l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme à ces exigences, lorsque les informations relatives à ces exigences sont officiellement communiquées à la Commission par les pays tiers concernés. ***Pour faciliter la vérification de la conformité, la Commission devrait publier et mettre à jour, sur un portail prévu à cet effet, les conditions spécifiques notifiées liées à la protection de l'environnement ou à la sécurité routière imposées par des pays tiers.*** Aux fins de la protection de l'environnement et de la sécurité routière dans les pays tiers, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de ces exigences.
[63] Règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).	[63] Règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

Amendement 63
Proposition de règlement
Considérant 76

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(76) Les inspections devraient porter sur le respect des dispositions relatives à l'exportation des véhicules d'occasion et au traitement des véhicules hors d'usage. Chaque	(76) ***Les États membres devraient élaborer des plans de contrôle afin de surveiller le traitement illégal de véhicules.*** Les inspections

année, les inspections devraient couvrir au moins 10 % des installations de traitement agréées et des opérateurs. Les sites des opérateurs de réparation et d'entretien devraient également faire l'objet d'une inspection. Il convient de souligner que les inspections effectuées au titre du présent règlement devraient compléter les inspections portant sur le transfert de véhicules hors d'usage, qui sont réglementées de manière exhaustive dans le règlement ***[OP: nouveau règlement sur les transferts de déchets].***

devraient porter sur le respect des dispositions relatives à l'exportation des véhicules d'occasion et au traitement des véhicules hors d'usage. Chaque année, les inspections devraient couvrir au moins 10 % des installations de traitement agréées et des opérateurs. Les sites des opérateurs de réparation et d'entretien***, les points de collecte ainsi que d'autres installations et opérateurs économiques susceptibles de traiter des véhicules hors d'usage ou de vendre des véhicules d'occasion ou leurs pièces de rechange et composants,*** devraient également faire l'objet d'une inspection. Il convient de souligner que les inspections effectuées au titre du présent règlement devraient compléter les inspections portant sur le transfert de véhicules hors d'usage, qui sont réglementées de manière exhaustive dans le règlement ***(UE) 2024/1157***.

Amendement 64
Proposition de règlement
Considérant 77

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(77) Les États membres devraient mettre en place des mécanismes de coopération aux niveaux national et international afin que les inspections puissent se dérouler de manière efficace. Ces mécanismes devraient permettre l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, qui sont nécessaires pour suivre les véhicules et vérifier s'ils ont fait l'objet d'un	(77) Les États membres devraient mettre en place des mécanismes de coopération aux niveaux national et international afin que les inspections puissent se dérouler de manière efficace***, dans le but de prévenir et de détecter plus facilement le traitement et l'exportation de façon illégale de véhicules hors d'usage, ainsi que de remédier définitivement au***

traitement approprié à l'étape de la fin de vie.

problème des «véhicules disparus». Ces mécanismes devraient permettre l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, qui sont nécessaires pour suivre les véhicules et vérifier s'ils ont fait l'objet d'un traitement approprié à l'étape de la fin de vie. ***Afin de faciliter la coopération entre les États membres, la Commission devrait mettre en place un réseau spécialisé chargé d'assurer une coordination efficace des politiques nationales de contrôle de l'application de la législation.***

Amendement 65
Proposition de règlement
Considérant 86

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(86) Les véhicules disparus ont été reconnus comme l'une des principales difficultés de mise en œuvre de la directive 2000/53/CE. L'absence de système efficace permettant l'échange en temps réel d'informations entre les États membres sur la situation d'immatriculation des véhicules nuit à la traçabilité et a été pointée comme une cause du nombre élevé de «véhicules disparus» dans l'Union. Pour y remédier, la Commission ***devrait proposer*** une révision de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules[67]. Cette révision devrait imposer aux États membres l'obligation d'enregistrer au format électronique, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire,	(86) Les véhicules disparus ont été reconnus comme l'une des principales difficultés de mise en œuvre de la directive 2000/53/CE. L'absence de système efficace permettant l'échange en temps réel d'informations entre les États membres sur la situation d'immatriculation des véhicules nuit à la traçabilité et a été pointée comme une cause du nombre élevé de «véhicules disparus» dans l'Union. Pour y remédier, la Commission ***a proposé*** une révision de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules[67]. Cette révision devrait imposer aux États membres l'obligation d'enregistrer au format électronique, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire,

les données permettant de documenter correctement les raisons pour lesquelles l'immatriculation d'un véhicule a été annulée, en particulier si un véhicule a été traité comme véhicule hors d'usage dans une installation de traitement agréée, réimmatriculé dans un autre État membre, exporté vers un pays tiers en dehors de l'Union, ou volé. En outre, afin d'empêcher le démontage ou l'exportation illégaux de véhicules qui ont été temporairement radiés, les propriétaires de véhicules devraient être tenus de signaler rapidement tout changement de propriété à l'autorité nationale chargée de l'immatriculation des véhicules. Ces modifications complètent et renforcent les exigences actuelles imposées aux États membres en matière d'enregistrement électronique des données relatives à tous les véhicules immatriculés sur leur territoire.	les données permettant de documenter correctement les raisons pour lesquelles l'immatriculation d'un véhicule a été annulée, en particulier si un véhicule a été traité comme véhicule hors d'usage dans une installation de traitement agréée, réimmatriculé dans un autre État membre, exporté vers un pays tiers en dehors de l'Union, ou volé. En outre, afin d'empêcher le démontage ou l'exportation illégaux de véhicules qui ont été temporairement radiés, les propriétaires de véhicules devraient être tenus de signaler rapidement tout changement de propriété à l'autorité nationale chargée de l'immatriculation des véhicules. Ces modifications complètent et renforcent les exigences actuelles imposées aux États membres en matière d'enregistrement électronique des données relatives à tous les véhicules immatriculés sur leur territoire.
_____	_____
[67] Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).	[67] Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

Amendement 66
Proposition de règlement
Considérant 87

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(87) Compte tenu de la nécessité de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de tenir compte des progrès scientifiques, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un	(87) Compte tenu de la nécessité de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de tenir compte des progrès scientifiques, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un

rapport sur l’application du présent règlement et son incidence sur le fonctionnement du marché unique et sur l’environnement. La Commission devrait inclure, dans son rapport, une évaluation des dispositions relatives à la conception des véhicules neufs, y compris les objectifs en matière de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité, à la gestion des véhicules hors d’usage, y compris les objectifs de recyclage, et aux sanctions, ainsi qu’une évaluation de la nécessité et de la faisabilité d’étendre le champ d’application du présent règlement à certains véhicules ***de catégorie L, aux*** véhicules utilitaires lourds et ***à*** leurs remorques. Cette évaluation devrait porter non seulement sur les aspects relatifs au traitement des véhicules hors d’usage, mais aussi sur la pertinence et la valeur ajoutée de l’établissement d’exigences en matière de conception.

rapport sur l’application du présent règlement et son incidence sur le fonctionnement du marché unique et sur l’environnement. La Commission devrait inclure, dans son rapport, une évaluation des dispositions relatives à la conception des véhicules neufs, y compris les objectifs en matière de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité, à la gestion des véhicules hors d’usage, y compris les objectifs de recyclage, et aux sanctions, ainsi qu’une évaluation de la nécessité et de la faisabilité d’étendre le champ d’application du présent règlement à certains véhicules***, tels que les caravanes, les véhicules multiétapes ou les*** véhicules utilitaires lourds et leurs remorques. Cette évaluation devrait porter non seulement sur les aspects relatifs au traitement des véhicules hors d’usage, mais aussi sur la pertinence et la valeur ajoutée de l’établissement d’exigences en matière de conception***, sur l’incidence des mesures concernant les dispositions relatives aux processus susceptibles d’affecter le recyclage de haute qualité des véhicules hors d’usage et des mesures visant à remédier au problème des «véhicules disparus», notamment au traitement et à l’exportation de façon illégale de véhicules hors d’usage, ainsi que sur l’incidence des différences entre les critères nationaux de contrôle technique appliqués à l’exportation de véhicules d’occasion et au marché intérieur***.

Amendement 67
Proposition de règlement
Considérant 88

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(88) Le rapport de la Commission devrait également comporter une évaluation des mesures concernant la fourniture d'informations sur les substances préoccupantes présentes dans les véhicules et une évaluation de la nécessité d'améliorer la traçabilité de ces substances. Dans ce rapport, la Commission devrait en outre examiner s'il est nécessaire d'établir des mesures concernant les substances susceptibles d'avoir une incidence sur le traitement des véhicules à l'étape de la fin de vie, aux fins d'une mise en adéquation plus étroite avec le règlement (UE) ***[écoconception pour des produits durables]***.	(88) Le rapport de la Commission devrait également comporter une évaluation des mesures concernant la fourniture d'informations sur les substances préoccupantes présentes dans les véhicules et une évaluation de la nécessité d'améliorer la traçabilité de ces substances. Dans ce rapport, la Commission devrait en outre examiner s'il est nécessaire d'établir des mesures concernant les substances susceptibles d'avoir une incidence sur le traitement des véhicules à l'étape de la fin de vie, aux fins d'une mise en adéquation plus étroite avec le règlement (UE) ***2024/1781***.

Amendement 68
Proposition de règlement
Considérant 88 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(88 bis) La Commission devrait également évaluer, sur la base des déclarations faites par les constructeurs, si ceux-ci sont sur la bonne voie pour respecter les objectifs en matière de plastique recyclé. L'évaluation devrait notamment porter sur la disponibilité de technologies appropriées de recyclage des plastiques, la disponibilité en quantité suffisante de matières plastiques recyclées, le niveau de qualité du

	plastique recyclé par rapport au niveau de sécurité requis et les difficultés techniques et économiques pour atteindre l'objectif. S'il y a lieu, l'évaluation devrait être accompagnée d'une proposition législative de la Commission visant à modifier les dispositions pertinentes du présent règlement.

Amendement 69
Proposition de règlement
Considérant 95

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(95) L'application de toutes les dispositions concernant les véhicules des catégories L***3e-L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 et O devrait être reportée afin de laisser aux opérateurs suffisamment de temps pour se conformer aux nouvelles exigences. Cela est particulièrement important en ce qui concerne les autorisations des installations de traitement agréées qui sont capables de dépolluer ces véhicules et de procéder ensuite à leur traitement.	(95) L'application de toutes les dispositions concernant les véhicules des catégories L, M_2, M_3, N_2, N_3 et O devrait être reportée afin de laisser aux opérateurs suffisamment de temps pour se conformer aux nouvelles exigences. Cela est particulièrement important en ce qui concerne les autorisations des installations de traitement agréées qui sont capables de dépolluer ces véhicules et de procéder ensuite à leur traitement.

Amendement 70
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 60 jours après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], aux véhicules et véhicules hors d'usage des	c) à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 60 jours après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], aux véhicules et véhicules hors d'usage des

catégories ***L_3e, L_4e, L_5e, L_6e et L_7e*** décrites à l'article 4, paragraphe 2, ***points c) à g),*** du règlement (UE) nº 168/2013.	catégories ***L*** décrites à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 168/2013.

Amendement 71
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c bis) aux véhicules à usage spécial définis à l'article 3, point 31, du règlement (UE) 2018/858 produits par un petit constructeur;

Amendement 72
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point c ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c ter) aux véhicules des catégories L de petites séries visés à l'article 42 du règlement (UE) nº 168/2013;

Amendement 73
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point c quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c quater) aux véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés uniquement par les forces armées, visés à l'article 2, paragraphe 2, point d), du règlement (UE) 2018/858;

Amendement 74
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point c quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c quinquies) aux véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre et les services d'urgence médicale visés à l'article 2, paragraphe 2, point e), du règlement (UE) nº 168/2013;

Amendement 75
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point c sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	c sexies) aux vélos à pédalage appartenant à la catégorie de véhicules L1e-B visés au point 1.1.2 de l'annexe XIX du règlement délégué (UE) nº 3/2014;

Amendement 76
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) aux véhicules présentant un intérêt historique, définis à l'article 3, point 7), de la directive 2014/45/UE***.***	d) aux véhicules présentant un intérêt historique, définis à l'article 3, point 7), de la directive 2014/45/UE***, et à l'ensemble de leurs pièces, composants et pièces de rechange nécessaires aux opérations d'entretien et visant à préserver leur statut historique;***

Amendement 77
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	d bis) aux véhicules présentant un intérêt culturel particulier, pour autant qu'ils soient officiellement reconnus comme tels par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils sont immatriculés, conformément aux conditions énoncées à l'annexe X bis du présent règlement.

Amendement 78
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Nonobstant le paragraphe 1, point b), les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories ***L_3e, L_4e, L_5e, L_6e et L_7e***:	4. Nonobstant le paragraphe 1, point b), les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories ***L***:

Amendement 79
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) les articles énumérés au paragraphe 3;	***supprimé***

Amendement 80
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) ***les articles énumérés au paragraphe 3***;	a) ***l'article 4 concernant la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité des véhicules***;

Amendement 81
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) l'article 5 concernant les exigences applicables aux substances présentes dans les véhicules;

Amendement 82
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a ter) l'article 6 concernant le contenu recyclé minimal des véhicules;

Amendement 83
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a quater) l'article 9 concernant la stratégie de circularité;

Amendement 84
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a quinquies) l'article 10 concernant la déclaration relative au contenu recyclé présent dans les véhicules;

Amendement 85
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a sexies) l'article 13 concernant le passeport de circularité des véhicules;

Amendement 86
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a septies) l'article 21 concernant la modulation des redevances;

Amendement 87
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a octies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a octies) l'article 22 concernant le mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre;

Amendement 88
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a nonies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a nonies) l'article 28 concernant les exigences générales relatives au broyage;

Amendement 89
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a decies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a decies) l'article 34 concernant les objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation;

Amendement 90
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a undecies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a undecies) l'article 35 concernant l'interdiction de la mise en décharge des déchets non inertes;

Amendement 91
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 4 – point a duodecies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a duodecies) l'article 36 concernant le transfert des véhicules hors d'usage.

Amendement 92
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 5 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Nonobstant le paragraphe 2, point a), les dispositions suivantes s'appliquent ***aux*** véhicules à usage spécial:	5. Nonobstant le paragraphe 2, point a), les dispositions suivantes s'appliquent ***à tous les*** véhicules à usage spécial, à l'exception des autocaravanes et des caravanes définies à l'annexe I partie A, point 5.1 et 5.6 du règlement (UE) 2018/858:

Amendement 93
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 6 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Nonobstant le paragraphe 1, points b) et c), les articles 16, 19, 20, 27 et 46 à 49 s'appliquent aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories L***3, L4, L5, L6 L7***, M_2, M_3, N_2, N_3 et O avec les modifications suivantes:	6. Nonobstant le paragraphe 1, points b) et c), les articles 16, 19, 20, 27 et 46 à 49 s'appliquent aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories L, M_2, M_3, N_2, N_3 et O avec les modifications suivantes:

Amendement 94
Proposition de règlement
Article 2 – paragraphe 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	6 bis) Nonobstant le paragraphe 1, point c), du présent article, les articles 7 et 30 s'appliquent aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories L avec les modifications suivantes:
	a) l'article 7 s'applique aux véhicules des catégories L uniquement en ce qui concerne l'annexe VII, partie C, entrées 1, 3, 5, 8 et 9;

	b) l'article 30 s'applique aux véhicules des catégories L uniquement en ce qui concerne l'annexe VII, partie C, entrées 1, 3, 5, 8 et 9.

Amendement 95
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1) «véhicule»: tout véhicule au sens de l'article 3, point 15, du règlement (UE) 2018/858 ou tout véhicule mentionné à l'article 4, paragraphe 2***, points c) à g)***, du règlement (UE) nº 168/2013;	1) «véhicule»: tout véhicule au sens de l'article 3, point 15, du règlement (UE) 2018/858 ou tout véhicule mentionné à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 168/2013;

Amendement 96
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2) «véhicule hors d'usage»: un véhicule qui constitue un déchet au sens de l'article 3, point 1), de la directive 2008/98/CE ou un véhicule qui est irréparable selon les critères de l'annexe I, partie A, ***points*** 1 ***et 2***;	2) «véhicule hors d'usage»: un véhicule qui constitue un déchet au sens de l'article 3, point 1), de la directive 2008/98/CE ou un véhicule qui est irréparable selon les critères de l'annexe I, partie A, ***point*** 1, ***du présent règlement***;

Amendement 97
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	7 bis) «régénération»: le retraitement d'un fluide de système de climatisation récupéré en vue de lui rendre des performances équivalentes à celles d'une substance vierge, compte tenu de l'usage prévu, dans une installation de

	régénération autorisée qui dispose de l'équipement et des procédures adéquats pour permettre la régénération de ces fluides et qui permet d'évaluer le niveau de qualité requis et d'en attester;

Amendement 98
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
9) «plastique»: un polymère au sens de l'article 3, ***point 5)***, du règlement (***CE***) ***nº 1907/2006***, auquel peuvent avoir été ajoutés des additifs ou d'autres substances;	9) «plastique»: un polymère au sens de l'article 3, ***points 2) et 3)***, du règlement (***UE***) ***nº 10/2011 de la Commission***[1 bis], auquel peuvent avoir été ajoutés des additifs ou d'autres substances***, capable de fonctionner comme un composant structurel principal des matériaux et articles finis***;
	_____
	[1 bis] Règlement (UE) nº 10/2011 de la Commission du 14 janvier 2011 concernant les matériaux et objets en matière plastique destinés à entrer en contact avec des denrées alimentaires (JO L 12 du 15.1.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Amendement 99
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	9 bis) «plastique recyclé»: le plastique qui était un déchet avant son recyclage au sens de l'article 3, point 17, de

la directive 2008/98/CE et qui a été produit par recyclage;

Amendement 100
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	10 bis) «déchets de préconsommation»: les matériaux détournés du flux de déchets au cours d'un processus de fabrication, à l'exclusion des matériaux réutilisés tels que ceux issus du retraitement ou du rebroyage ou des résidus générés au cours d'un processus et susceptibles d'être récupérés au cours de ce même processus;

Amendement 101
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	11 bis) «flux de déchets plastiques post-consommation»: un flux comprenant, entre autres, des déchets de thermoplastiques, de thermodurcissables et d'élastomères, tels que définis à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2008/98/CE, issus de produits contenant des matières plastiques qui ont été mis sur le marché;

Amendement 102
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
14) «batterie de véhicule électrique»: une batterie de véhicule électrique au sens de l'article 3, point 14), du règlement (UE) 2023/***[batteries et déchets de batteries]***;	14) «batterie de véhicule électrique»: une batterie de véhicule électrique au sens de l'article 3, point 14), du règlement (UE) 2023/***1542***;

Amendement 103
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 14 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	14 bis) «batterie destinée aux moyens de transport légers» ou «batterie MTL»: une batterie destinée aux moyens de transport légers, telle que définie à l'article 3, point 11), du règlement (UE) 2023/1542;

Amendement 104
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 15

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
15) «installation de traitement agréée»: tout établissement ou toute entreprise autorisé(e), conformément à la directive 2008/98/CE et au présent règlement, à effectuer la collecte et le traitement des véhicules hors d'usage;	15) «installation de traitement agréée»: tout établissement ou toute entreprise autorisé(e), conformément à la directive 2008/98/CE et au présent règlement, à effectuer, seul(e) ou en coopération avec d'autres installations de traitement, la collecte***, le stockage*** et le traitement des véhicules hors d'usage ***ou de leurs pièces et composants***;

Amendement 105
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
18) «opérateur de réparation et d'entretien»: toute personne physique ou morale qui***, dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale, fournit des services de*** réparation ***ou d'***entretien***, qu'elle soit indépendante des constructeurs ou agréée par ceux-ci***;	18) «opérateur de réparation et d'entretien»: toute personne physique ou morale qui ***est directement ou indirectement engagée dans la*** réparation ***et l'***entretien ***de véhicules, y compris les réparateurs, les fabricants ou les distributeurs d'équipements, d'outils ou de pièces de rechange, ainsi que les éditeurs d'informations techniques, les clubs automobiles, les opérateurs de services de dépannage, les opérateurs proposant des services d'inspection et d'essai, les opérateurs proposant une formation pour les installateurs, les fabricants et les réparateurs des équipements des véhicules à carburant alternatif***; ***sont également désignés par ce terme les réparateurs, concessionnaires et distributeurs agréés au sein du système de distribution d'un constructeur de véhicules donné, dans la mesure où ils fournissent des services de réparation et d'entretien pour des véhicules pour lesquels ils ne font pas partie du système de distribution du constructeur;***

Amendement 106
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
21) «opérateur de gestion des déchets»: toute personne physique ou morale qui assure, à titre professionnel, la collecte ou le traitement de véhicules hors d'usage;	21) «opérateur de gestion des déchets»: toute personne physique ou morale qui assure, à titre professionnel, la collecte ou le traitement de véhicules hors d'usage ***ou de leurs pièces et composants***;

Amendement 107
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
22) «producteur»: tout constructeur, importateur ou distributeur qui, quelle que soit la technique de vente utilisée, y compris des contrats à distance au sens de l'article 2, point 7), de la directive 2011/83/UE, fournit un véhicule pour la première fois en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le territoire d'un État membre à titre professionnel;	22) «producteur»: tout constructeur, importateur ou distributeur qui, quelle que soit la technique de vente utilisée, y compris des contrats à distance au sens de l'article 2, point 7), de la directive 2011/83/UE, fournit un véhicule pour la première fois en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le territoire d'un État membre à titre professionnel; ***dans le cas des véhicules multiétapes, le producteur est le constructeur du véhicule de base;***

Amendement 108
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 23

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
23) «organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs»: une entité juridique qui, sur le plan financier ou financier et opérationnel, organise le respect des obligations en matière de responsabilité élargie des	23) «organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs»: une entité juridique ***à but non lucratif*** qui, sur le plan financier ou financier et opérationnel, organise le respect des obligations en matière de responsabilité élargie

producteurs au nom de plusieurs producteurs;	des producteurs au nom de plusieurs producteurs;

Amendement 109
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
24) «mandataire ***désigné*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs»: une personne physique ou morale établie dans un État membre, autre que l'État membre d'établissement du producteur, dans lequel le producteur met un véhicule à disposition sur le marché pour la première fois, et désignée par le producteur conformément à l'article 8 bis, paragraphe 5, troisième alinéa, de la directive 2008/98/CE pour remplir les obligations incombant audit producteur conformément au chapitre IV du présent règlement;	24) «mandataire ***autorisé*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs»: une personne physique ou morale établie dans un État membre, autre que l'État membre d'établissement du producteur, dans lequel le producteur met un véhicule à disposition sur le marché pour la première fois, et désignée par le producteur conformément à l'article 8 *bis*, paragraphe 5, troisième alinéa, de la directive 2008/98/CE pour remplir les obligations incombant audit producteur conformément au chapitre IV du présent règlement;

Amendement 110
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 27

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
27) «technologie post-broyeur»: les techniques et technologies utilisées pour le traitement des matériaux provenant des véhicules hors d'usage, après leur broyage, en vue d'une valorisation ultérieure;	27) «technologie post-broyeur»: les techniques et technologies utilisées pour le traitement des matériaux provenant des véhicules hors d'usage, après leur broyage, en vue d'une valorisation ultérieure ***et de leur recyclage***;

Amendement 111
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
28) «remanufacturage»: une opération dans le cadre de laquelle une pièce ***neuve*** ou un composant ***neuf*** est fabriqué(e) à partir de pièces et de composants ***qui sont*** extraits de véhicules ou de véhicules hors d'usage ***et*** au moins une modification de la pièce ou du composant a une incidence sur sa sécurité, ses performances, sa destination ou son type;	28) «remanufacturage»: une opération ***industrielle normalisée et documentée*** dans le cadre de laquelle une ***nouvelle*** pièce ou un ***nouveau*** composant est fabriqué(e) à partir de pièces et de composants extraits de véhicules ou de véhicules hors d'usage ***qui sont remis à un état «comme neuf» ou meilleur que celui d'origine, et lors de laquelle*** au moins une modification de la pièce ou du composant a une incidence sur sa sécurité, ses performances, sa destination ou son type; ***le processus est conforme à des spécifications techniques particulières, y compris en matière d'ingénierie et de normes de qualité et d'essai, et permet d'obtenir des produits entièrement garantis;***

Amendement 112
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
29) «remise à neuf»: les actions effectuées pour préparer, nettoyer, tester et, si nécessaire, réparer une pièce ou un composant qui est extrait de véhicules ***ou de véhicules hors d'usage*** afin de rétablir ***les*** performances ou ***les*** fonctionnalités ***de cette pièce ou de ce composant dans le respect de l'utilisation prévue et de la fourchette de performances initialement définies lors de la phase de***	29) «remise à neuf»: les actions effectuées pour préparer, nettoyer, tester et, si nécessaire, réparer une pièce ou un composant qui est extrait de véhicules afin de rétablir ***ses*** performances ou fonctionnalités;

conception et applicables au moment de sa mise sur le marché;

Amendement 113
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 35

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
35) «opérateurs économiques»: les producteurs, les collecteurs, les compagnies d'assurances automobiles, les fournisseurs, les opérateurs de réparation et d'entretien, les opérateurs de gestion des déchets et tout autre opérateur intervenant dans la conception de véhicules, le commerce de véhicules d'occasion ou la gestion de véhicules hors d'usage***.***	35) «opérateurs économiques»: les producteurs, les collecteurs***, les démonteurs, les recycleurs***, les compagnies d'assurances automobiles, les fournisseurs, les opérateurs de réparation et d'entretien***, les remanufactureurs***, les opérateurs de gestion des déchets et tout autre opérateur intervenant dans la conception de véhicules, le commerce de véhicules d'occasion ou la gestion de véhicules hors d'usage***, ainsi que de leurs pièces, composants, noyaux, produit ou pièce détachée et matériaux;***

Amendement 114
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 35 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(35 bis) «remanufactureur»: une personne physique ou morale ou une entité juridique chargée du processus de remanufacturage;

Amendement 115
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 35 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(35 ter) «opérateur de conversion électrique»: toute personne morale autorisée à fabriquer un kit de conversion électrique ou à effectuer la conversion de véhicules à moteur à combustion interne en véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible;

Amendement 116
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 35 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(35 quater) «point de collecte»: un opérateur économique autre qu'une installation de traitement agréée qui stocke temporairement les véhicules hors d'usage et les prépare pour leur transfert vers des installations de traitement agréées;

Amendement 117
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 35 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(35 quinquies) «immatriculation»: une immatriculation telle que définie à l'article 2, point b), de la directive 1999/37/CE; dans le cas des véhicules relevant des catégories L1 et L2 qui ne sont pas soumis à l'immatriculation administrative au titre de la

	directive 1999/37/CE dans un État membre donné, «immatriculation» signifie l'enregistrement de véhicules dans un système qui permet leur identification, y compris au point de mise sur le marché, pendant la phase d'utilisation ou en fin de vie, aux fins d'assurer le respect du présent règlement;

Amendement 118
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 1 – point 35 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(35 sexies) «réparabilité»: la possibilité de réparer des pièces ou des composants récupérés d'un véhicule.

Amendement 119
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(e) les définitions des termes «substance préoccupante» et «support de données» établies à l'article 2, points ***28***) et ***30***), du règlement ***[écoconception pour des produits durables].***	(e) les définitions des termes «substance préoccupante» et «support de données» établies à l'article 2, points ***27***) et ***29***), du règlement ***(UE) 2024/1781;***

Amendement 120
Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 2 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(e bis) la définition du terme «petit constructeur»

	établie à l'article 3, point 48), du règlement (UE) 2024/1257.

Amendement 121
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 est fabriqué de telle sorte qu'il est:	1. Chaque véhicule appartenant à un ***nouveau*** type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 est fabriqué de telle sorte qu'il est:

Amendement 122
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(c) ils ***vérifient l'exactitude et*** l'exhaustivité des informations reçues des fournisseurs;	(c) ils ***contrôlent*** l'exhaustivité des informations reçues des fournisseurs;

Amendement 123
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. L'obligation visée au paragraphe 2, points a) et c), est subordonnée à la disponibilité des informations et des données tout au long de la chaîne d'approvisionnement, compte tenu de la taille et des caractéristiques

	organisationnelles spécifiques des petites et moyennes entreprises (PME).

Amendement 124
Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission adopte, au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], un acte d'exécution établissant une ***nouvelle*** méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule, en tenant compte des éléments énoncés à l'annexe II.	La Commission adopte, au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], un acte d'exécution établissant une méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule, en tenant compte des éléments énoncés à l'annexe II ***et de la norme ISO 22628:2002***.

Amendement 125
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. La présence de substances préoccupantes dans les véhicules ainsi que dans leurs pièces et composants doit être réduite au minimum dans toute la mesure du possible.	1. La présence de substances préoccupantes dans les véhicules ainsi que dans leurs pièces et composants doit être réduite au minimum dans toute la mesure du possible ***et dans la mesure nécessaire pour prévenir les effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement, tout au long de leur cycle de vie***. ***La Commission, avec la contribution de l'Agence européenne des produits chimiques, établie au titre du règlement (CE) nº 1907/2006,***

	élabore, au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 18 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], un rapport sur les substances préoccupantes, à savoir les substances ayant un effet néfaste sur la santé ou l'environnement ou entravant le recyclage de matières premières secondaires sûres et de haute qualité, présentes dans les véhicules. La Commission transmet ce rapport exposant ses conclusions au Parlement européen et au Conseil et envisage l'adoption d'actes délégués établissant une liste de substances préoccupantes applicable spécifiquement aux véhicules, ainsi que des mesures de suivi appropriées.
	Le rapport visé au deuxième alinéa ne traite pas des pièces et composants de véhicules pour lesquels une identification ou une évaluation est déjà requise par d'autres actes législatifs de l'Union.

Amendement 126
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. ***Outre les restrictions énoncées à l'annexe XVII du règlement (CE) nº 1907/2006 et, le cas échéant, les restrictions énoncées aux annexes I et II du règlement (UE) 2019/1021 et dans le règlement (UE) 2023/[OP:***	2. ***Aucun nouveau*** type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement

Batteries], aucun type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 ne contient de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent.	(UE) 2018/858***, ni aucune nouvelle pièce ou aucun nouveau composant mis sur le marché pour un tel véhicule,*** ne contient de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent.

Amendement 127
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. À la demande de la Commission, et dans un délai de 12 mois à compter de la demande, l'Agence européenne des produits chimiques (ci-après l'«Agence») élabore un rapport sur la faisabilité technique et économique des solutions de remplacement relatives aux exemptions existantes énumérées à l'annexe III et prépare, sur la base de cette évaluation, une proposition motivée de modification spécifique de l'exemption.	5. À la demande de la Commission, et dans un délai de 12 mois à compter de la demande, l'Agence européenne des produits chimiques (ci-après l'«Agence») élabore un rapport***, sur la base d'une consultation des parties prenantes et des experts du secteur,*** sur la faisabilité technique et économique des solutions de remplacement relatives aux exemptions existantes énumérées à l'annexe III et prépare, sur la base de cette évaluation, une proposition motivée de modification spécifique de l'exemption.

Amendement 128
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Dès réception de la demande de la Commission, l'Agence publie sur son site internet un avis indiquant qu'un	6. Dès réception de la demande de la Commission, l'Agence publie sur son site internet un avis indiquant qu'un

rapport sur une éventuelle modification d'une exemption figurant à l'annexe III sera élaboré et invite toutes les parties intéressées à présenter leurs observations dans un délai de ***huit*** semaines à compter de la date de publication de l'avis. L'Agence publie sur son site internet toutes les observations reçues de la part des parties intéressées.	rapport sur une éventuelle modification d'une exemption figurant à l'annexe III sera élaboré et invite toutes les parties intéressées à présenter leurs observations dans un délai de ***12*** semaines à compter de la date de publication de l'avis. L'Agence publie sur son site internet toutes les observations reçues de la part des parties intéressées.

Amendement 129
Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. Au plus tard ***neuf*** mois après la présentation du rapport visé au paragraphe 4 à la Commission, le comité d'analyse socio-économique de l'Agence, institué en vertu de l'article 76, paragraphe 1, point d), du règlement (CE) nº 1907/2006, adopte un avis sur le rapport et sur les modifications spécifiques proposées. L'Agence soumet sans tarder cet avis à la Commission.	7. Au plus tard ***12*** mois après la présentation du rapport visé au paragraphe 4 à la Commission, le comité d'analyse socio-économique de l'Agence, institué en vertu de l'article 76, paragraphe 1, point d), du règlement (CE) nº 1907/2006, adopte un avis sur le rapport et sur les modifications spécifiques proposées. L'Agence soumet sans tarder cet avis à la Commission.

Amendement 130
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 contient	Chaque véhicule appartenant à un ***nouveau*** type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement

au minimum ***25*** % de plastique recyclé en poids issu de déchets plastiques post-consommation.	(UE) 2018/858 contient au minimum ***20*** % de plastique recyclé en poids issu de ***flux de*** déchets plastiques post-consommation***, dont l'attribution s'effectue par l'intermédiaire d'une chaîne de contrôle conformément à la norme ISO 22095:2020***.

Amendement 131
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	L'ensemble des pièces et composants de véhicules hors d'usage retirés pour être remplacés lors de la phase d'utilisation d'un véhicule entrent dans la catégorie des flux de déchets plastiques post-consommation en tant que matières premières pour les plastiques recyclés.

Amendement 132
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Le poids du plastique recyclé et le poids total des plastiques mentionnés au premier alinéa excluent les élastomères et les thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane.

Amendement 133
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Chaque nouveau type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 120 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] respecte un objectif supérieur d'au moins 5 points de pourcentage à l'objectif fixé au paragraphe 1, premier alinéa, à moins que le manque de disponibilité ou le prix excessif de certaines matières plastiques recyclées ne rende excessivement difficile le respect de cet objectif.

Amendement 134
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 ter. Les constructeurs peuvent atteindre jusqu'à un maximum de 50 % des objectifs fixés au paragraphe 1, premier alinéa, et au paragraphe 1 bis en utilisant des déchets de préconsommation.

Amendement 135
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 quater. Au moins 15 % des objectifs fixés au paragraphe 1, premier alinéa,

	et au paragraphe 1 bis sont atteints en incluant des plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné.

Amendement 136
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de ***23*** mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte un acte ***d'exécution*** en conformité avec l'article ***51, paragraphe 2***, afin de compléter le présent règlement en établissant la méthode de calcul et de vérification, aux fins du paragraphe 1 du présent article, de la part de plastiques issus respectivement de la valorisation de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage ***qui est présente et incorporée dans le*** type de véhicule.	2. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de ***15*** mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte un acte ***délégué*** en conformité avec l'article ***50***, afin de compléter le présent règlement en établissant la méthode de calcul et de vérification, aux fins du paragraphe 1 du présent article, de la part de plastiques issus respectivement de la valorisation de déchets ***de préconsommation et*** post-consommation et de véhicules hors d'usage ***pour la fabrication du*** type de véhicule***, qui tienne compte de la meilleure technologie de recyclage disponible***.

Amendement 137
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission ***est habilitée à adopter des actes délégués*** en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en établissant la part minimale d'acier recyclé à partir	***Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent***

de ***déchets d'acier post-consommation*** qui ***doit*** être ***présente*** et ***incorporée*** dans les types de véhicules devant faire l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2018/858.	***règlement],*** la Commission ***adopte un acte délégué*** en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en établissant la part minimale d'acier recyclé à partir de ***résidus ferreux et la part minimale d'aluminium et de ses alliages recyclés*** qui ***doivent*** être ***présentes*** et ***incorporées*** dans les types de véhicules devant faire l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2018/858. ***L'acte délégué fixe en outre la date d'application de l'obligation d'inclure une part minimale de contenu recyclé. L'acier utilisé comme matériau de renforcement dans les pneumatiques n'entre pas dans le champ d'application de cet acte délégué.***

Amendement 138
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La part minimale d'acier recyclé visée au premier alinéa est fixée sur la base d'une étude de faisabilité réalisée par la Commission. L'étude est achevée au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de ***23*** mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et porte en particulier sur les aspects suivants:	La part minimale d'acier recyclé ***et d'aluminium et de ses alliages recyclés*** visée au premier alinéa est fixée sur la base d'une étude de faisabilité réalisée par la Commission. L'étude est achevée au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de ***12*** mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et porte en particulier sur les aspects suivants:

Amendement 139
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) la disponibilité actuelle et prévue ***d'acier recyclé à partir de sources post-consommation de déchets d'acier***;	(a) la disponibilité actuelle et prévue ***de résidus ferreux, y compris des familles de produits en acier au carbone longs et plats et en acier inoxydable***;

Amendement 140
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(b) la part actuelle de ***déchets post-consommation*** dans divers produits semi-finis et produits intermédiaires ***en acier*** utilisés dans les véhicules;	(b) la part actuelle de ***résidus ferreux*** dans divers produits semi-finis ***en acier*** et produits intermédiaires ***liés aux familles d'acier*** utilisés dans les véhicules***, ainsi que les changements attendus en lien avec la transition de l'industrie automobile***;

Amendement 141
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(c) l'utilisation potentielle ***d'acier recyclé post-consommation*** par les constructeurs dans les véhicules devant à l'avenir faire l'objet d'une réception par type;	(c) l'utilisation potentielle ***de résidus ferreux*** par les constructeurs dans les véhicules devant à l'avenir faire l'objet d'une réception par type***, compte tenu des différentes contraintes de composition applicables à chaque famille de produits sidérurgiques***;

Amendement 142
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(d) la demande relative du secteur automobile par rapport à la demande de ***déchets d'acier post-consommation*** émanant d'autres secteurs;	(d) la demande relative du secteur automobile par rapport à la demande de ***résidus ferreux*** émanant d'autres secteurs ***compte tenu de sa capacité à tolérer la présence de cuivre et d'autres inclusions involontaires d'oligo-éléments***;

Amendement 143
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(e) la viabilité économique, les progrès techniques et scientifiques, y compris l'évolution de la disponibilité des technologies de recyclage en ce qui concerne les taux de recyclage de l'acier;	(e) la viabilité économique, les progrès techniques et scientifiques, y compris l'évolution de la disponibilité des technologies de recyclage en ce qui concerne les taux de recyclage de l'acier***, ainsi que la contribution actuelle du recyclage de ferraille préconsommation***;

Amendement 144
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point f

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(f) la contribution d'une part minimale d'acier recyclé dans les véhicules aux objectifs de l'Union en matière d'autonomie stratégique ouverte, de climat ***et*** d'environnement;	(f) la contribution d'une part minimale d'acier recyclé***, d'acier à faible teneur en carbone recyclé et d'aluminium et de ses alliages recyclés*** dans les véhicules aux objectifs de l'Union en matière d'autonomie stratégique ouverte, de climat***,*** d'environnement ***et d'industrie,***

	en particulier pour ce qui est de la création de marchés pilotes;

Amendement 145
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point g

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(g) la nécessité d'éviter des effets négatifs disproportionnés sur le caractère abordable des véhicules; ***et***	(g) la nécessité d'éviter des effets négatifs disproportionnés sur le caractère abordable des véhicules;

Amendement 146
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point h

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(h) l'influence sur les coûts globaux et la compétitivité du secteur automobile***.***	(h) l'influence sur les coûts globaux et la compétitivité du secteur automobile ***et de l'intégralité de la chaîne de valeur;***

Amendement 147
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point h bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(h bis) la disponibilité actuelle et prévue d'aluminium et de ses alliages recyclés à partir de déchets de préconsommation et post-consommation;

Amendement 148
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point h ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(h ter) les parts actuelles d'aluminium et de ses alliages recyclés à partir de déchets post-consommation dans les véhicules mis sur le marché; et

Amendement 149
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 2 – point h quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(h quater) les incidences possibles sur le fonctionnement des véhicules de l'incorporation, dans les pièces et composants de ces véhicules, d'aluminium et de ses alliages recyclés;

Amendement 150
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission ***peut adopter*** un acte ***d'exécution*** établissant la méthode de calcul et de vérification de la part d'acier ***recyclé à partir*** de ***déchets*** d'acier ***post-consommation*** qui ***est présente*** et ***incorporée*** dans les types de véhicules.	***Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** la Commission ***adopte*** un acte ***délégué*** établissant la méthode de calcul et de vérification de la part ***d'aluminium et de ses alliages recyclés et de la part*** d'acier ***issu de résidus ferreux, ainsi que, le cas échéant,*** de ***la part*** d'acier ***à faible teneur en carbone*** qui ***sont présentes*** et

	incorporées dans les types de véhicules.

Amendement 151
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 3 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Ces actes ***d'exécution*** sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article ***51, paragraphe 2***.	Ces actes ***délégués*** sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article ***50***.

Amendement 152
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de ***35*** mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission ***évalue la faisabilité d'établir une exigence relative à la*** part minimale:	Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de ***36*** mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission ***adopte un acte délégué en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en établissant une*** part minimale:

Amendement 153
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) ***d'aluminium et de ses alliages, et*** de magnésium et de ses alliages, recyclés à partir de déchets post-consommation et incorporés dans les types de véhicules; et	(a) de magnésium et de ses alliages, recyclés à partir de déchets ***de préconsommation et*** post-consommation et incorporés dans les types de véhicules; et

Amendement 154
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(b) de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation et incorporés dans les aimants permanents des moteurs à entraînement électrique.	(b) de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets ***de préconsommation et*** post-consommation et incorporés dans les aimants permanents des moteurs à entraînement électrique.

Amendement 155
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Après l'achèvement de l'évaluation visée au premier alinéa***, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués*** en ***conformité avec l'article 50 afin*** de ***compléter le présent règlement en établissant*** une part minimale ***d'aluminium et*** de ***ses alliages, de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules devant faire l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et du règlement (UE) 2018/858***.	***L'acte délégué visé*** au premier alinéa ***fixe*** en ***outre la date d'application*** de ***l'obligation d'inclure*** une part minimale de ***contenu recyclé***.

Amendement 156
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 3 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La part minimale de matériaux mentionnés au ***deuxième*** alinéa recyclés est fondée sur l'étude de faisabilité ***visée au premier alinéa***, compte tenu de l'ensemble des éléments suivants:	La part minimale de matériaux mentionnés au ***premier*** alinéa recyclés est fondée sur l'étude de faisabilité ***réalisée par la Commission. La Commission achève l'étude au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement]***, compte tenu de l'ensemble des éléments suivants:

Amendement 157
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 3 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) la disponibilité actuelle et prévue des matériaux énumérés au deuxième alinéa recyclés à partir de déchets post-consommation;	(a) la disponibilité actuelle et prévue des matériaux énumérés au deuxième alinéa recyclés à partir de déchets ***de préconsommation et*** post-consommation;

Amendement 158
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission ***peut adopter*** un acte ***d'exécution*** établissant la méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les différents types de véhicules.	***Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** la Commission ***adopte*** un acte ***délégué***

	établissant la méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux ***visés au présent paragraphe*** recyclés à partir de déchets ***de préconsommation et*** post-consommation dans les différents types de véhicules.

Amendement 159
Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 4 – alinéa 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Cet acte ***d'exécution*** est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article ***51, paragraphe 2***.	Cet acte ***délégué*** est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article ***50***.

Amendement 160
Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] est conçu de manière à ***ne pas entraver*** l'extraction, par les installations de traitement agréées, des pièces et des composants énumérés à l'annexe VII, partie C, du véhicule concerné pendant la phase de déchet du véhicule.	1. Chaque véhicule appartenant à un ***nouveau*** type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] est conçu de manière à ***faciliter*** l'extraction, par les installations de traitement agréées, des pièces et des composants énumérés à l'annexe VII, partie C, du véhicule concerné pendant la phase de déchet du véhicule ***en vue de leur remplacement, de leur réutilisation, de leur recyclage, de leur remanufacturage ou de leur remise à neuf, lorsque cela est techniquement réalisable***.

Amendement 161
Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 est conçu, en ce qui concerne les éléments d'assemblage, de fixation et de scellage, de manière à permettre, de façon aisée et non destructive, l'extraction et le remplacement des batteries de véhicules électriques et des moteurs à entraînement électrique des véhicules dans des installations de traitement agréées ou par des opérateurs de réparation et d'entretien agréés durant la phase d'utilisation et de déchet du véhicule.	2. Chaque véhicule appartenant à un ***nouveau*** type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 est conçu, ***notamment*** en ce qui concerne les éléments d'assemblage, de fixation et de scellage, de manière à permettre, de façon aisée et non destructive, l'extraction et le remplacement des batteries de véhicules électriques***, de leurs assemblages-batteries*** et des moteurs à entraînement électrique des véhicules dans des installations de traitement agréées ou par des opérateurs de réparation et d'entretien agréés durant la phase d'utilisation et de déchet du véhicule.

Amendement 162
Proposition de règlement
Article 7 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. Les constructeurs n'entravent pas l'extraction et le remplacement de pièces et composants de véhicules au moyen de mises à jour logicielles. Ils garantissent l'accès à la documentation sur les logiciels et aux outils de diagnostic nécessaires.

Amendement 163
Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les constructeurs démontrent que les véhicules ***neufs*** qu'ils ont fabriqués et qui sont mis sur le marché ont fait l'objet d'une réception par type conformément aux exigences du règlement (UE) nº 2018/858 et du présent règlement.	1. Les constructeurs démontrent que les ***nouveaux types de*** véhicules qu'ils ont fabriqués et qui sont mis sur le marché ont fait l'objet d'une réception par type conformément aux exigences du règlement (UE) 2018/858***, du règlement (UE) nº 168/2013*** et du présent règlement.

Amendement 164
Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'appliquent les exigences ***des articles*** 4, 5, 6 ou 7, le constructeur réunit la documentation démontrant la conformité à ces exigences, puis:	2. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'appliquent les exigences ***de l'article*** 4, ***de l'article*** 5, ***paragraphes 1 et 2, ou des articles*** 6 ou 7, le constructeur réunit la documentation démontrant la conformité à ces exigences, puis:

Amendement 165
Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) l'inclut dans le dossier constructeur visé à l'article 24 du règlement (UE) nº 2018/858; et	(a) l'inclut dans le dossier constructeur visé à l'article 24 du règlement (UE) 2018/858 ***ou à l'article 27 du règlement (UE) nº 168/2013, le cas échéant***; et

Amendement 166
Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(b) la présente à l'autorité compétente en matière de réception par type conformément à l'article 23 du règlement (UE) n° 2018/858.	(b) la présente à l'autorité compétente en matière de réception par type conformément à l'article 23 du règlement (UE) 2018/858 ***ou à l'article 26 du règlement (UE) nº 168/2013, le cas échéant***.

Amendement 167
Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'applique l'exigence de l'article 9, le constructeur présente la stratégie de circularité à l'autorité compétente en matière de réception par type en même temps que la demande de réception par type visée à l'article 23 du règlement (UE) 2018/858.	***supprimé***

Amendement 168
Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'appliquent les prescriptions énoncées à l'article 10, le constructeur prépare les	4. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'appliquent les prescriptions énoncées à l'article 10, le constructeur prépare les

informations visées à l’article 10, paragraphe 1, et les soumet, conformément à l’article 24, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/858, à l’autorité compétente en matière de réception par type en même temps que la demande de réception par type visée à l’article 23 dudit règlement.	informations visées à l’article 10, paragraphe 1, et les soumet, conformément à l’article 24, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/858, à l’autorité compétente en matière de réception par type en même temps que la demande de réception par type visée à l’article 23 dudit règlement ***ou, conformément à l’article 27, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 168/2013, en même temps que la demande de réception par type visée à l’article 26 du règlement (UE) nº 168/2013***.

Amendement 169
Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s’appliquent les exigences énoncées à l’article 11, le constructeur soumet à l’autorité compétente en matière de réception par type la déclaration confirmant la conformité à l’exigence énoncée à l’article 11, paragraphe 1, conformément à l’article 24, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) nº 2018/858, en même temps que la demande de réception par type visée à l’article 23 dudit règlement.	5. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s’appliquent les exigences énoncées à l’article 11, le constructeur soumet à l’autorité compétente en matière de réception par type la déclaration confirmant la conformité à l’exigence énoncée à l’article 11, paragraphe 1, conformément à l’article 24, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/858, en même temps que la demande de réception par type visée à l’article 23 dudit règlement ***ou, conformément à l’article 27, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 168/2013, en même temps que la demande de réception par type visée à l’article 26 du règlement (UE) nº 168/2013***.

Amendement 170
Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. ***Pour chaque type de véhicule réceptionné par type conformément au règlement (UE) 2018/858*** à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], ***le constructeur élabore*** une stratégie de circularité.	1. ***Les constructeurs de véhicules élaborent,*** à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], une stratégie de circularité ***au niveau du constructeur, dont ils fournissent une copie à la Commission.*** ***Nonobstant le paragraphe 1, les constructeurs peuvent également élaborer une stratégie de circularité au niveau de la catégorie de véhicules***.

Amendement 171
Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La stratégie de circularité décrit les mesures que les constructeurs prendront pour s'acquitter de leurs obligations visant à garantir le respect des exigences de circularité énoncées au chapitre II***, qui sont applicables au type de véhicule concerné et dont le respect est vérifié dans le cadre des procédures de réception par type***.	2. La stratégie de circularité décrit les mesures que les constructeurs prendront pour s'acquitter de leurs obligations visant à garantir le respect des exigences de circularité énoncées au chapitre II. ***La stratégie de circularité tient compte des capacités des fournisseurs, en particulier des PME, ainsi que des informations effectivement disponibles auprès d'eux.***

Amendement 172
Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Le constructeur fournit une copie de la stratégie de circularité à la Commission dans les 30 jours suivant l'octroi de la réception par type pour le type de véhicule concerné.	***supprimé***

Amendement 173
Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Le constructeur assure le suivi des actions prévues dans la stratégie de circularité et met à jour cette stratégie tous les cinq ans conformément à l'annexe IV, partie B. ***La stratégie de circularité actualisée est communiquée à l'autorité compétente en matière de réception par type qui a délivré la réception par type pour le type de véhicule concerné, ainsi qu'à la Commission.***	5. Le constructeur assure le suivi des actions prévues dans la stratégie de circularité et met à jour cette stratégie tous les cinq ans ***en indiquant les changements majeurs qui y sont apportés,*** conformément à l'annexe IV, partie B.

Amendement 174
Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe IV, partie B, en adaptant les exigences relatives au contenu et aux mises à jour de la stratégie de circularité aux progrès	***supprimé***

techniques et scientifiques réalisés dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors d'usage, aux évolutions du marché dans le secteur automobile et aux changements réglementaires.

Amendement 175
Proposition de règlement
Article 9 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
8. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 83 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et tous les ***six*** ans par la suite, la Commission établit et publie un rapport sur la circularité du secteur automobile. Ce rapport se fonde en particulier sur les stratégies de circularité et sur leurs mises à jour.	8. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 83 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et tous les ***cinq*** ans par la suite, la Commission établit et publie un rapport sur la circularité du secteur automobile. Ce rapport se fonde en particulier sur les stratégies de circularité et sur leurs mises à jour.

Amendement 176
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les constructeurs déclarent, pour chaque type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de ***36*** mois après ***l'entrée en vigueur*** du présent ***règlement***] conformément au règlement (UE) 2018/858, la part respective:	Les constructeurs déclarent, pour chaque ***nouveau*** type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de ***12*** mois après ***l'adoption des actes délégués établissant les méthodes de calcul et de vérification*** du ***contenu recyclé*** présent ***dans les véhicules en vertu de l'article 6***] conformément au règlement (UE) 2018/858, la part respective:

Amendement 177
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(d) d'acier ***recyclé.***	(d) d'acier ***et de ses alliages recyclés;***

Amendement 178
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) de matières plastiques recyclées.

Amendement 179
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La déclaration porte sur le contenu recyclé de ces matériaux présents dans le type de véhicule et indique, pour chaque matériau, ***s'il est recyclé*** à partir de déchets de préconsommation ou de déchets post-consommation.	La déclaration porte sur le contenu recyclé de ces matériaux présents dans le type de véhicule et indique, pour chaque matériau ***et pour chaque composant plastique de plus de 100 grammes***, ***s'ils sont recyclés*** à partir de déchets de préconsommation ou de déchets post-consommation.

Amendement 180
Proposition de règlement
Article 10 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Par dérogation au paragraphe 1, l'obligation de déclarer la part du contenu	3. Par dérogation au paragraphe 1, l'obligation de déclarer la part du contenu

recyclé d’un matériau donné ne s’applique pas lorsqu’un objectif a été fixé pour ce matériau en vertu de l’article 6, paragraphe 3 ou 4.	recyclé d’un matériau donné ne s’applique pas lorsqu’un objectif a été fixé pour ce matériau en vertu de l’article 6, paragraphe ***1,*** 3 ou 4.

Amendement 181
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d’entrée en vigueur du présent règlement], les constructeurs fournissent aux opérateurs de gestion des déchets ***et*** aux opérateurs de réparation et d’entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations énumérées à l’annexe V, permettant l’accès aux éléments suivants ainsi que leur extraction et leur remplacement en toute sécurité:	1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d’entrée en vigueur du présent règlement], ***pour les nouveaux types de véhicules ayant fait l’objet d’une réception par type,*** les constructeurs fournissent aux opérateurs de gestion des déchets***,*** aux opérateurs de réparation et d’entretien ***et aux services d’urgence, notamment par l’intermédiaire d’outils déjà utilisés dans l’industrie automobile,*** un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations énumérées à l’annexe V, permettant l’accès aux éléments suivants ainsi que leur extraction et leur remplacement en toute sécurité:

Amendement 182
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) les batteries de véhicules électriques ***incorporées*** dans les véhicules;	(a) les batteries de véhicules électriques ***et leurs assemblages-batteries incorporés*** dans les véhicules;

Amendement 183
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 1 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(e) les pièces et composants contenant les matières premières critiques visées à l'article ***27***, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) ***[règlement sur les matières premières critiques]*** au moment de la réception par type du véhicule;	(e) les pièces et composants contenant les matières premières critiques visées à l'article ***28***, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) ***2024/1252*** au moment de la réception par type du véhicule;

Amendement 184
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les constructeurs fournissent des informations explicatives en matière de secours et d'intervention d'urgence.

Amendement 185
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les constructeurs coopèrent avec les opérateurs de traitement et les opérateurs de réparation et d'entretien agréés en mettant en place les plateformes de communication nécessaires pour fournir et tenir à jour les informations visées au paragraphe 1 ainsi que les informations spécifiées à l'annexe V.	Les constructeurs coopèrent avec les opérateurs de traitement***, les opérateurs de conversion électrique*** et les opérateurs de réparation et d'entretien agréés en mettant en place les plateformes de communication nécessaires pour fournir et tenir à jour les informations visées au paragraphe 1 ainsi que les informations spécifiées à l'annexe V.

Amendement 186
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les constructeurs fournissent gratuitement les informations visées au premier alinéa. Ils peuvent percevoir des redevances auprès des opérateurs de gestion des déchets et des opérateurs de réparation et d'entretien ***correspondant au montant*** nécessaire pour couvrir les coûts administratifs liés à la mise à disposition des informations requises au moyen des plateformes de communication.	Les constructeurs fournissent gratuitement les informations visées au premier alinéa. Ils peuvent percevoir des redevances ***raisonnables et proportionnées*** auprès des opérateurs de gestion des déchets et des opérateurs de réparation et d'entretien ***dans la mesure*** nécessaire pour couvrir les coûts administratifs ***réellement encourus*** liés à la mise à disposition des informations requises au moyen des plateformes de communication.

Amendement 187
Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe V en révisant la liste des pièces, composants et matériaux des véhicules ainsi que l'ensemble des informations à fournir par les constructeurs.	***supprimé***

Amendement 188
Proposition de règlement
Article 12 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les constructeurs veillent à ce que les ***moteurs à***	2. ***À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant***

entraînement électrique contenant des aimants permanents portent une étiquette visible, clairement lisible et indélébile indiquant les informations ***énumérées à l'annexe VI, point 4***.	***au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** les constructeurs veillent à ce que les ***pièces et composants de véhicules*** contenant des aimants permanents portent une étiquette visible, clairement lisible et indélébile indiquant les informations ***requises conformément à l'article 28 du règlement (UE) 2024/1252***.

Amendement 189
Proposition de règlement
Article 13 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Passeport de circularité des véhicules	Passeport ***numérique*** de circularité des véhicules

Amendement 190
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. À partir du [OP: veuillez insérer une date correspondant au premier jour du mois suivant une période de ***84*** mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], chaque véhicule mis sur le marché dispose d'un passeport de circularité, qui est harmonisé avec d'autres passeports environnementaux liés au véhicule établis en vertu du droit de l'Union et, si possible, intégré à ceux-ci.	1. À partir du [OP: veuillez insérer une date correspondant au premier jour du mois suivant une période de ***72*** mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], chaque véhicule mis sur le marché dispose d'un passeport ***numérique*** de circularité, qui est harmonisé ***et interopérable*** avec d'autres passeports environnementaux liés au véhicule établis en vertu du droit de l'Union et, si possible, intégré à ceux-ci.

Amendement 191
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le passeport de circularité du véhicule contient les informations visées à l'article 11 du présent règlement sous forme numérique et est accessible gratuitement.	2. Le passeport de circularité du véhicule contient les informations visées à l'article ***5, paragraphes 2 et 3, et aux articles 10 et*** 11 du présent règlement sous forme numérique et est accessible gratuitement.

Amendement 192
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. ***Le constructeur qui met*** le ***véhicule sur*** le ***marché*** veille à ce que les informations contenues dans le passeport de circularité du véhicule soient exactes, complètes et à jour.	3. ***Au moment de la mise sur*** le ***marché du véhicule,*** le ***constructeur*** veille à ce que les informations contenues dans le passeport de circularité du véhicule soient exactes, complètes et à jour.

Amendement 193
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Le passeport de circularité d'un véhicule qui est devenu un véhicule hors d'usage cesse d'exister au plus tôt 6 mois après la délivrance du certificat de destruction de ce véhicule hors d'usage.	5. Le passeport de circularité d'un véhicule qui est devenu un véhicule hors d'usage cesse d'exister au plus tôt 6 mois après la délivrance du certificat ***d'exportation ou*** de destruction de ce véhicule hors d'usage.

Amendement 194
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 6 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission adopte des actes d'exécution fixant des règles concernant ce qui suit:	***Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 60 mois au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement],*** la Commission adopte des actes d'exécution fixant des règles concernant ce qui suit:

Amendement 195
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 6 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) la manière d'accéder au passeport de circularité du véhicule ainsi que les ***spécifications techniques*** de la solution à utiliser pour ce faire;	(a) la manière d'accéder au passeport de circularité du véhicule ainsi que les ***exigences de base*** de la solution ***technique*** à utiliser pour ce faire***, d'une manière qui n'exclut aucune solution technologique***;

Amendement 196
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 6 – alinéa 1 – point b – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) l'interopérabilité du passeport de circularité du véhicule avec d'autres passeports requis par la législation de l'Union;	i) l'interopérabilité ***et l'alignement*** du passeport de circularité du véhicule avec d'autres passeports requis par la législation de l'Union;

Amendement 197
Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 6 – alinéa 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(c bis) les conditions d'accès au passeport de circularité du véhicule, notamment le droit d'accès et les règles pertinentes en matière de protection des données et de protection des droits de propriété intellectuelle;

Amendement 198
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Les États membres peuvent adopter des mesures pour exiger que les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs concluent des contrats avec des installations de traitement agréées aux fins de l'exécution de leurs obligations en matière de responsabilité des producteurs.

Amendement 199
Proposition de règlement
Article 15 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. La Commission adopte, au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent

	règlement], un acte d'exécution établissant des exigences détaillées applicables aux contrats visés au paragraphe 3 bis, en vue de garantir des modalités et conditions équitables, transparentes et non discriminatoires. L'acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

Amendement 200
Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les producteurs sont soumis à une responsabilité élargie des producteurs pour les véhicules qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre. Le régime mis en place par les producteurs pour exercer cette responsabilité est conforme aux articles 8 et 8 bis de la directive 2008/98/CE et satisfait aux exigences du présent chapitre.	*(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement 201
Proposition de règlement
Article 17 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au	Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au

dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres établissent un registre des producteurs qui permet de vérifier le respect par les producteurs des exigences énoncées au présent chapitre.	dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres établissent un registre des producteurs ***ou utilisent un registre de producteurs existant*** qui permet de vérifier le respect par les producteurs des exigences énoncées au présent chapitre.

Amendement 202
Proposition de règlement
Article 17 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Ce registre fournit des liens vers les sites web d'autres registres nationaux de producteurs afin de faciliter, dans tous les États membres, l'enregistrement des producteurs ou des mandataires ***désignés*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.	Ce registre fournit des liens vers les sites web d'autres registres nationaux de producteurs afin de faciliter, dans tous les États membres, l'enregistrement des producteurs ou des mandataires ***agréés*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.

Amendement 203
Proposition de règlement
Article 17 – paragraphe 1 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission établit un portail unique qui contient les liens vers l'ensemble des registres nationaux afin de faciliter l'enregistrement des

	producteurs dans tous les États membres.

Amendement 204
Proposition de règlement
Article 17 – paragraphe 2 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les producteurs ne mettent pas de véhicules à disposition sur le marché d'un État membre si eux-mêmes ou, dans le cas d'une autorisation, leurs mandataires ***désignés*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ne sont pas enregistrés dans cet État membre.	Les producteurs ne mettent pas de véhicules à disposition sur le marché d'un État membre si eux-mêmes ou, dans le cas d'une autorisation, leurs mandataires ***agréés*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ne sont pas enregistrés dans cet État membre.

Amendement 205
Proposition de règlement
Article 17 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Les obligations énoncées dans le présent article peuvent être remplies, au nom du producteur, par un mandataire ***désigné*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.	6. Les obligations énoncées dans le présent article peuvent être remplies, au nom du producteur, par un mandataire ***agréé*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs. ***Dans le cas où plus d'un producteur est représenté par un mandataire agréé dans le pays, le mandataire agréé en question fournit séparément le nom et les coordonnées de chaque producteur représenté.***

Amendement 206
Proposition de règlement
Article 17 – paragraphe 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
11. Le producteur ou, le cas échéant, son mandataire ***désigné*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs agissant au nom des producteurs qu'elle représente notifie dans les plus brefs délais à l'autorité compétente toute modification des informations contenues dans l'enregistrement et tout arrêt définitif de la mise à disposition sur le marché, sur le territoire de l'État membre, des véhicules visés dans l'enregistrement.	11. Le producteur ou, le cas échéant, son mandataire ***agréé*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs agissant au nom des producteurs qu'elle représente notifie dans les plus brefs délais à l'autorité compétente toute modification des informations contenues dans l'enregistrement et tout arrêt définitif de la mise à disposition sur le marché, sur le territoire de l'État membre, des véhicules visés dans l'enregistrement.

Amendement 207
Proposition de règlement
Article 17 – paragraphe 12

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
12. Le producteur ou, le cas échéant, son mandataire ***désigné*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs rend compte de l'exécution des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs à l'autorité compétente responsable du registre.	12. Le producteur ou, le cas échéant, son mandataire ***agréé*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs rend compte de l'exécution des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs à l'autorité compétente responsable du registre. ***Lorsque les informations contenues dans le registre des producteurs ne sont pas accessibles au public, les États membres veillent à ce que les fournisseurs de plateformes en ligne permettant aux consommateurs de conclure des contrats à distance avec***

	des producteurs puissent accéder gratuitement à ces informations.

Amendement 208
Proposition de règlement
Article 18 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs garantissent la confidentialité des données en leur possession en ce qui concerne les informations qui relèvent de la propriété exclusive des producteurs individuels ou de leurs mandataires ***désignés*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs, ou qui leur sont directement attribuables.	2. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs garantissent la confidentialité des données en leur possession en ce qui concerne les informations qui relèvent de la propriété exclusive des producteurs individuels ou de leurs mandataires ***agréés*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs, ou qui leur sont directement attribuables.

Amendement 209
Proposition de règlement
Article 18 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Outre les informations visées à l'article 8 bis, paragraphe 3, point e), de la directive 2008/98/CE, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs publient sur leurs sites web au moins une fois par an, sous réserve du secret commercial et industriel, les informations relatives à la collecte des véhicules hors d'usage et à la réalisation des objectifs en matière de réutilisation et de recyclage, de réutilisation et de valorisation, et de recyclage du plastique par les	3. Outre les informations visées à l'article 8 bis, paragraphe 3, point e), de la directive 2008/98/CE, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs ***ou les producteurs individuels*** publient sur leurs sites web au moins une fois par an, sous réserve du secret commercial et industriel, les informations relatives à la collecte des véhicules hors d'usage et à la réalisation des objectifs en matière de réutilisation et de recyclage, de réutilisation et de valorisation, et

producteurs qui ont mandaté l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs.	de recyclage du plastique par les producteurs qui ont mandaté l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs ***ou par le producteur assumant ses obligations à titre individuel***.

Amendement 210
Proposition de règlement
Article 18 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Outre les informations visées au paragraphe 3, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs rendent accessibles au public des informations sur la procédure de sélection pour les opérateurs de gestion des déchets sélectionnés conformément au paragraphe 4 bis.

Amendement 211
Proposition de règlement
Article 18 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assurent une représentation ***équitable*** des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein de leurs organes directeurs.	4. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assurent une représentation ***proportionnée*** des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets ***œuvrant dans le domaine de la collecte et du traitement des véhicules hors d'usage*** au sein de leurs organes directeurs***, y compris dans les conseils d'administration et les conseils consultatifs***.

Amendement 212
Proposition de règlement
Article 18 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. Les opérateurs de gestion des déchets sont soumis à une procédure de sélection non discriminatoire, réalisée par les producteurs ou les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs sur la base de critères d'attribution transparents et qui n'impose pas de charge disproportionnée aux petites et moyennes entreprises.

Amendement 213
Proposition de règlement
Article 20 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) les coûts de collecte des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences énoncées aux articles 23 à 26 et les coûts de traitement des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences énoncées aux articles 27 à 30 et aux articles 34 et 35, ***pour autant qu'ils ne soient pas couverts par les*** recettes des opérateurs de gestion des déchets ***liées à*** la vente de pièces de rechange usagées et de composants de rechange usagés, de véhicules hors d'usage dépollués ou de matières premières secondaires recyclées à partir de véhicules hors d'usage;	(a) les coûts de collecte des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences énoncées aux articles 23 à 26 et les coûts de traitement des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences énoncées aux articles 27 à 30 et aux articles 34 et 35, ***en tenant compte des éventuelles*** recettes des opérateurs de gestion des déchets ***engrangées grâce à*** la vente de pièces de rechange usagées et de composants de rechange usagés, de véhicules hors d'usage dépollués ou de matières premières secondaires recyclées

	à partir de véhicules hors d'usage;

Amendement 214
Proposition de règlement
Article 20 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(b) les coûts de réalisation de campagnes de sensibilisation visant à améliorer la collecte des véhicules hors d'usage;	(b) les coûts de réalisation de campagnes de sensibilisation visant à ***informer le public et à*** améliorer la collecte des véhicules hors d'usage;

Amendement 215
Proposition de règlement
Article 20 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(c) les coûts de mise en place du système de notification visé à l'article 25;	***supprimé***

Amendement 216
Proposition de règlement
Article 20 – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(d) les coûts liés à la ***collecte de*** données et à leur communication aux autorités compétentes***.***	(d) les coûts ***administratifs*** liés à la ***mise à disposition des*** données***, à leur collecte*** et à leur communication aux autorités compétentes***;***

Amendement 217
Proposition de règlement
Article 20 – paragraphe 1 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) les coûts moyens de transport des véhicules hors

	d'usage vers le point de collecte le plus proche ou l'installation de traitement agréé la plus proche.

Amendement 218
Proposition de règlement
Article 20 – paragraphe 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
En cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, les producteurs fournissent une garantie pour les véhicules qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre. L'objectif de cette garantie est d'assurer que les opérations visées au paragraphe 1 concernant ces véhicules seront financées.	En cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, les producteurs fournissent une garantie pour les véhicules qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre. L'objectif de cette garantie est d'assurer que les opérations visées au paragraphe 1 concernant ces véhicules seront financées***, y compris en cas d'arrêt définitif de leurs activités ou en cas d'insolvabilité***.

Amendement 219
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. En cas d'exécution collective des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs veillent à ce que les contributions financières qui leur sont versées par les producteurs soient modulées en tenant compte des éléments suivants:	1. En cas d'exécution collective des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs veillent à ce que les contributions financières qui leur sont versées par les producteurs soient modulées en tenant compte ***au moins*** des éléments suivants:

Amendement 220
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) le poids du véhicule;	(a) le poids du véhicule***, à l'exclusion des batteries de véhicules électriques***;

Amendement 221
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(b) le type de transmission;	***supprimé***

Amendement 222
Proposition de règlement
Article 21 – paragraphe 1 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(e) la part de matériaux et substances empêchant un processus de recyclage de haute qualité***, tels que les adhésifs, les plastiques composites ou les matériaux renforcés de fibres de carbone***;	(e) la part de matériaux et substances empêchant un processus de recyclage de haute qualité;

Amendement 223
Proposition de règlement
Article 22 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) désigne, par un mandat écrit, un mandataire ***pour le*** régime de responsabilité élargie des producteurs dans chaque État membre;	(a) désigne, par un mandat écrit, un mandataire ***habilité à agir en son nom aux fins de l'accomplissement de tâches déterminées au regard des obligations incombant au producteur au titre du*** régime de responsabilité élargie des

	producteurs dans chaque État membre;

Amendement 224
Proposition de règlement
Article 22 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Un producteur qui vend des véhicules à des utilisateurs finaux au moyen de contrats à distance et qui est établi dans un pays tiers désigne un mandataire chargé de la responsabilité élargie des producteurs dans chaque État membre dans lequel il met des véhicules sur le marché. Cette désignation se fait par mandat écrit.

Amendement 225
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 1 – alinéa -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les producteurs veillent à la collecte de tous les véhicules qu'ils ont mis sur le marché sur le territoire d'un État membre lorsque ces véhicules deviennent des véhicules hors d'usage.

Amendement 226
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, les organisations compétentes en matière de	***À cette fin,*** les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, les organisations compétentes en

responsabilité des producteurs mettent en place des systèmes de collecte, y compris des points de collecte***, pour tous les véhicules hors d'usage appartenant à des catégories de véhicules qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre***, ou participent à la mise en place de ces systèmes.	matière de responsabilité des producteurs mettent en place des systèmes de collecte, y compris des points de collecte, ou participent à la mise en place de ces systèmes.

Amendement 227
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(b) garantissent que suffisamment d'installations de traitement agréées sont disponibles compte tenu de la taille et de la densité de la population, ainsi que du volume attendu de véhicules hors d'usage, sans se limiter aux zones où la collecte et la gestion qui s'ensuit sont les plus rentables;	(b) garantissent que suffisamment d'installations de traitement agréées ***et de points de collecte*** sont disponibles compte tenu de la taille et de la densité de la population, ainsi que du volume attendu de véhicules hors d'usage, sans se limiter aux zones où la collecte et la gestion qui s'ensuit sont les plus rentables;

Amendement 228
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(c) assurent la collecte des pièces hors d'usage provenant de la réparation de véhicules;	***supprimé***

Amendement 229
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 2 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(d) permettent la collecte de véhicules hors d'usage ***de toute marque***, quelle que soit leur origine;	(d) permettent la collecte de véhicules hors d'usage ***qu'ils ont mis à disposition sur le marché***, quelle que soit leur origine;

Amendement 230
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 2 – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(e) permettent la remise à titre gratuit de tous les véhicules hors d'usage aux installations de traitement agréées, conformément à l'article 24, paragraphe 2.	(e) permettent la remise à titre gratuit de tous les véhicules hors d'usage aux installations de traitement agréées ***ou aux points de collecte***, conformément à l'article 24, paragraphe 2.

Amendement 231
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs mènent des campagnes éducatives visant à promouvoir les systèmes de collecte des véhicules hors d'usage et à informer sur les conséquences environnementales d'une collecte et d'une manipulation inappropriées des véhicules hors d'usage.	3. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs ***publient et mettent régulièrement à jour la liste des points de collecte et des installations de traitement agréées sur leur site internet et*** mènent des campagnes éducatives visant à promouvoir les systèmes de collecte des véhicules hors d'usage et à informer sur les conséquences environnementales d'une collecte et d'une manipulation

	inappropriées des véhicules hors d'usage.

Amendement 232
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 4 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les ***États membres peuvent autoriser les opérateurs*** de ***gestion des déchets*** autres que les installations de traitement agréées ***à mettre en place des points de collecte pour*** les véhicules hors d'usage.	Les ***points*** de ***collecte*** autres que les installations de traitement agréées ***peuvent collecter*** les véhicules hors d'usage.

Amendement 233
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 4 – alinéa 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(b bis) détient une autorisation conformément à l'article 23 de la directive 2008/98/CE;

Amendement 234
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 4 – alinéa 2 – point b ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(b ter) assure le transfert des véhicules hors d'usage collectés vers des installations de traitement agréées;

Amendement 235
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 4 – alinéa 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(c) garantit que tous les véhicules hors d'usage collectés sont transférés vers une installation de traitement agréée dans un délai ***d'un an*** à compter de la réception du véhicule hors d'usage; et	(c) garantit que tous les véhicules hors d'usage collectés sont transférés vers une installation de traitement agréée dans un délai ***de 6 mois*** à compter de la réception du véhicule hors d'usage; et

Amendement 236
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les ***opérateurs*** de ***gestion des déchets, y compris*** les installations de traitement agréées**,** délivrent au propriétaire du véhicule un document au format électronique confirmant la réception d'un véhicule hors d'usage et le transmettent, au moyen d'une procédure de notification électronique établie conformément à l'article 25, paragraphe 2, aux autorités compétentes de l'État membre, y compris aux autorités compétentes désignées en vertu de l'article 14.	5. Les ***points*** de ***collecte ou*** les installations de traitement agréées délivrent au propriétaire du véhicule un document au format électronique confirmant la réception d'un véhicule hors d'usage et le transmettent, au moyen d'une procédure de notification électronique établie conformément à l'article 25, paragraphe 2, aux autorités compétentes de l'État membre, y compris aux autorités compétentes désignées en vertu de l'article 14.

Amendement 237
Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	5 bis. Les États membres peuvent adopter des mesures exigeant que les points de collecte coopèrent avec les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, paragraphe 1,

	avec les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.

Amendement 238
Proposition de règlement
Article 24 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La remise d’un véhicule hors d’usage à une installation de traitement agréée est gratuite pour le dernier propriétaire du véhicule, sauf si le véhicule hors d’usage ne contient aucune des pièces ou aucun des composants essentiels du véhicule***, à l’exception de la batterie de véhicule électrique***, ou contient des déchets qui ont été ajoutés au véhicule hors d’usage.	2. La remise d’un véhicule hors d’usage à une installation de traitement agréée ***ou à un point de collecte*** est gratuite pour le dernier propriétaire du véhicule, sauf si le véhicule hors d’usage ne contient aucune des pièces ou aucun des composants essentiels du véhicule, ou contient des déchets qui ont été ajoutés au véhicule hors d’usage.

Amendement 239
Proposition de règlement
Article 24 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Dans le cas où la batterie de véhicule électrique est absente du véhicule hors d’usage, la remise du véhicule hors d’usage reste gratuite si son dernier propriétaire fournit des documents prouvant que la batterie de véhicule électrique a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542.

Amendement 240
Proposition de règlement
Article 25 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	5 bis. Les États membres qui prévoient, dans leur législation nationale, la possibilité d'une radiation temporaire des véhicules:
	(a) fixent une période maximale, qui ne dépasse toutefois pas quatre ans, durant laquelle une telle radiation peut être autorisée;
	(b) veillent à ce que les renouvellements de la radiation temporaire ne soient accordés que pour une période déterminée et limitée et uniquement lorsqu'il peut être établi que le véhicule radié existe toujours.

Amendement 241
Proposition de règlement
Article 26 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) remet le véhicule hors d'usage à une installation de traitement agréée ou, dans les cas visés à l'article 23, paragraphe 4, à un point de collecte, dans les plus brefs délais après avoir été informé que le véhicule satisfait à l'un des critères d'irréparabilité énoncés à l'annexe I, partie A, ***points*** 1 ***et 2***;	(a) remet le véhicule hors d'usage à une installation de traitement agréée ou, dans les cas visés à l'article 23, paragraphe 4, à un point de collecte, dans les plus brefs délais après avoir été informé que le véhicule satisfait à l'un des critères d'irréparabilité énoncés à l'annexe I, partie A, ***point*** 1;

Amendement 242
Proposition de règlement
Article 26 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(b) présente un certificat de destruction au service d'immatriculation compétent.	(b) présente un certificat de destruction au service d'immatriculation compétent***, sauf dans les cas où il existe une procédure en ligne permettant la communication ou le traitement de la radiation du véhicule hors d'usage par les installations de traitement agréées***.

Amendement 243
Proposition de règlement
Article 26 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Dans le cas où un opérateur économique transfère la propriété d'un véhicule d'occasion, il informe l'acquéreur que le véhicule concerné n'est pas un véhicule hors d'usage conformément à l'annexe I, partie A, ou fournit un certificat de contrôle technique.

Amendement 244
Proposition de règlement
Article 26 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Dans le cas des véhicules hors d'usage, l'opérateur économique veille à ce que ces véhicules soient transférés uniquement vers une installation de traitement agréée.

Amendement 245
Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les installations de traitement agréées veillent à ce que tout traitement des véhicules hors d'usage soit conforme, au minimum, aux articles 28, 29, 30, 31, 34 et ***35*** et à l'annexe VII du présent règlement et elles appliquent les meilleures techniques disponibles telles que définies à l'article 3, paragraphe 10, de la directive 2010/75/UE.	2. Les installations de traitement agréées veillent à ce que tout traitement des véhicules hors d'usage soit conforme, au minimum, aux articles 28, 29, 30, 31, ***32,*** 34***, 35*** et ***36*** et à l'annexe VII du présent règlement et elles appliquent les meilleures techniques disponibles telles que définies à l'article 3, paragraphe 10, de la directive 2010/75/UE.

Amendement 246
Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 3 – alinéa 1 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(c) extraient les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, du véhicule hors d'usage, avant le broyage ou le compactage, au moyen d'un démontage manuel ou d'un désassemblage (semi-)automatisé, de manière non destructive, pour récupérer les composants ayant un potentiel de réutilisation, de remanufacturage ou de remise à neuf;	(c) extraient les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, du véhicule hors d'usage, avant le broyage ou le compactage, au moyen d'un démontage manuel ou d'un désassemblage (semi-)automatisé, de manière non destructive, pour récupérer les composants ayant un potentiel de réutilisation, de remanufacturage ou de remise à neuf***, conformément aux articles 30 et 31, en tenant compte du potentiel commercial de la réutilisation, du remanufacturage ou de la remise à neuf de ces pièces et composants, ainsi que de la nécessité de garantir la grande qualité de la ferraille***;

Amendement 247
Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 3 – alinéa 1 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(d) traitent tous les véhicules hors d'usage et leurs pièces, composants et matériaux conformément à la hiérarchie des déchets et aux exigences générales énoncées à l'article 4 de la directive 2008/98/CE***, ainsi qu'aux articles 32, 34, 35 et 36 du présent règlement.***	(d) traitent tous les véhicules hors d'usage et leurs pièces, composants et matériaux conformément à la hiérarchie des déchets et aux exigences générales énoncées à l'article 4 de la directive 2008/98/CE***;***

Amendement 248
Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 3 – alinéa 1 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) envoient tous les véhicules hors d'usage après dépollution et extraction de leurs pièces dans une installation de broyage;

Amendement 249
Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 3 – alinéa 1 – point d ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d ter) traitent le véhicule hors d'usage reçu dans un délai de 6 mois à compter de la date de remise.

Amendement 250
Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe VII en adaptant les exigences minimales de traitement des véhicules hors d'usage au progrès scientifique et technique***.**	4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe VII en adaptant les exigences minimales de traitement des véhicules hors d'usage au progrès scientifique et technique ***dans le domaine des technologies de traitement, y compris:*** ***(a) en procédant à l'ajout, à la suppression ou à la révision des pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C;*** ***(b) en modifiant ou en complétant les exigences énumérées à l'annexe VII, partie G.***

Amendement 251
Proposition de règlement
Article 27 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Les États membres encouragent les installations de traitement agréées à mettre en place des systèmes de management environnemental certifiés conformément au règlement (CE) nº 1221/2009.	5. Les États membres encouragent les installations de traitement agréées à mettre en place des systèmes de management environnemental certifiés ***et à réaliser des contrôles*** conformément au règlement (CE) nº 1221/2009.

Amendement 252
Proposition de règlement
Article 28 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au	1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au

premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les installations de traitement agréées et les autres opérateurs de gestion des déchets demandent que les véhicules hors d'usage qui leur sont remis en vue de leur broyage soient accompagnés des éléments suivants:	premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les installations de traitement agréées et les autres opérateurs de gestion des déchets demandent que les véhicules hors d'usage qui leur sont remis en vue de leur broyage soient ***dépollués conformément à l'article 29 et que leurs pièces et composants soient extraits conformément à l'article 30, et qu'ils soient*** accompagnés des éléments suivants:

Amendement 253
Proposition de règlement
Article 28 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les opérateurs de gestion des déchets qui procèdent au broyage de véhicules hors d'usage ***ne mélangent pas*** les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux aux déchets d'emballages et aux déchets d'équipements électriques et électroniques***.***	3. ***Les installations de traitement agréées et*** les opérateurs de gestion des déchets qui procèdent au broyage de véhicules hors d'usage ***doivent pouvoir mélanger*** les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux aux déchets d'emballages et aux déchets d'équipements électriques et électroniques***, à condition que les critères et les limites visées dans la partie G de l'annexe VI soient respectés et que la traçabilité relative aux obligations de déclaration soit assurée, que le processus de broyage ne diminue pas la qualité des flux de déchets par rapport à un traitement séparé et que les produits répondent à des normes de qualité élevées;***

Amendement 254
Proposition de règlement
Article 28 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Lors des opérations de broyage, les opérateurs de gestion des déchets s'assurent que les produits d'acier, d'aluminium et de cuivre répondent à des normes de qualité élevées, telles que définies par l'acte délégué visé au paragraphe 3 bis (nouveau).

Amendement 255
Proposition de règlement
Article 28 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 ter. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte les actes délégués conformément à l'article 50 afin de compléter le présent règlement, en déterminant les exigences spécifiques relatives aux critères de qualité applicables aux fractions sortantes du broyage, notamment:
	a) la teneur totale en cuivre de la fraction principale d'acier;
	b) la fraction d'alliages d'aluminium moulés et la fraction d'alliages corroyés;
	c) les procédés de séparation nécessaires et la fraction de résidus de ces procédés.

Amendement 256
Proposition de règlement
Article 29 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. ***Dès que possible après*** la remise d'un véhicule hors d'usage à l'installation de traitement agréée, cette installation dépollue le véhicule préalablement à tout traitement ultérieur, conformément aux exigences minimales énoncées à l'annexe VII, partie B.	1. ***Dans les 30 jours suivant*** la remise d'un véhicule hors d'usage à l'installation de traitement agréée, cette installation dépollue le véhicule préalablement à tout traitement ultérieur, conformément aux exigences minimales énoncées à l'annexe VII, partie B.

Amendement 257
Proposition de règlement
Article 29 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les fluides et liquides énumérés à l'annexe VII, partie B, sont collectés et entreposés séparément, conformément aux exigences énoncées à l'annexe VII, partie A. Les huiles usagées sont collectées et entreposées séparément des autres fluides et liquides et sont traitées conformément à l'article 21 de la directive 2008/98/CE.	2. Les fluides et liquides énumérés à l'annexe VII, partie B, sont collectés et entreposés séparément, conformément aux exigences énoncées à l'annexe VII, partie A. Les huiles usagées sont collectées et entreposées séparément des autres fluides et liquides et sont traitées conformément à l'article 21 de la directive 2008/98/CE. ***Les fluides des systèmes de climatisation utilisés dans les systèmes de gestion thermique sont collectés et stockés séparément des autres fluides et valorisés conformément au règlement (UE) 2024/573 du Parlement européen et du Conseil[1a] et, lorsque cela est techniquement et économiquement possible, recyclés ou récupérés et réutilisés.***

_____

	[1a] Règlement (UE) 2024/573 du Parlement européen et du Conseil du 7 février 2024 relatif aux gaz à effet de serre fluorés, modifiant la directive (UE) 2019/1937 et abrogeant le règlement (UE) no 517/2014 (JO L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

Amendement 258
Proposition de règlement
Article 30 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Extraction obligatoire des pièces et composants destinés à être réutilisés et recyclés avant le broyage	Extraction obligatoire des pièces et composants destinés à être réutilisés***, remanufacturés, réparés*** et recyclés avant le broyage

Amendement 259
Proposition de règlement
Article 30 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les installations de traitement agréées veillent à ce que les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, soient extraits des véhicules hors d'usage avant le broyage, après l'achèvement des opérations de dépollution visées à l'article 29.	1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les installations de traitement agréées veillent à ce que les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, soient extraits des véhicules hors d'usage avant le broyage***. Afin de déterminer leur potentiel commercial dans la perspective d'une réutilisation, d'un remanufacturage ou d'une réparation, ces pièces sont***

	évaluées conformément à l'article 31 avant le démontage. Cette évaluation est effectuée après l'achèvement des opérations de dépollution visées à l'article 29.

Amendement 260
Proposition de règlement
Article 30 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. Les installations de traitement agréées veillent à ce que les pièces et composants extraits conformément au premier paragraphe qui ne présentent pas de potentiel commercial pour la réutilisation, le remanufacturage ou la réparation soient recyclés conformément aux exigences en matière de traitement visées à l'annexe VII, partie F.

Amendement 261
Proposition de règlement
Article 30 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Le paragraphe 1 ne s'applique pas si une installation de traitement agréée démontre que les technologies post-broyeur séparent les matériaux des pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, points 13 à 19, aussi efficacement que les processus de démontage manuel ou de désassemblage semi-automatisé.	***Lorsque les pièces et composants n'ont*** pas ***de potentiel commercial de réutilisation, de remanufacturage et de réparation, il n'est pas obligatoire de les extraire avant le broyage*** si une installation de traitement agréée démontre que les technologies post-broyeur séparent les matériaux des pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, points 13 à 19, aussi

	efficacement que les processus de démontage manuel ou de désassemblage semi-automatisé ***et qu'elles produisent des matériaux recyclés équivalents à ces derniers***.

Amendement 262
Proposition de règlement
Article 30 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Aux fins du premier alinéa, l'installation de traitement agréée fournit les informations énumérées à l'annexe VII, partie G.	Aux fins du premier alinéa, l'installation de traitement agréée ***respecte des normes de qualité élevées pour les produits de broyage, telles que définies dans l'acte délégué visé à l'article 28, paragraphe 4, et*** fournit les informations énumérées à l'annexe VII, partie G.

Amendement 263
Proposition de règlement
Article 31 – paragraphe 1 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les pièces et composants extraits au cours d'une opération de réparation et d'entretien, à l'exclusion des pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie E, ne sont pas considérés comme des déchets et sont évalués pour déterminer s'ils peuvent être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf.

Amendement 264
Proposition de règlement
Article 32 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], ***toute personne faisant le commerce de*** pièces ou composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf ***veille, sur le point de vente***:	À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], ***tout opérateur économique qui vend des*** pièces ou composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf:

Amendement 265
Proposition de règlement
Article 32 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	b bis) prouve que les pièces et composants proviennent d'un opérateur économique agréé.

Amendement 266
Proposition de règlement
Article 32 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Ces exigences s'appliquent aux opérateurs économiques, quelle que soit la technique de commercialisation utilisée, y compris la vente en ligne.

Amendement 267
Proposition de règlement
Article 33 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période	À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période

de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres prennent les mesures incitatives nécessaires pour encourager la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et composants, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d'utilisation ou de fin de vie d'un véhicule.	de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres prennent les mesures incitatives nécessaires pour encourager la réutilisation, le remanufacturage***, la rénovation*** et la remise à neuf des pièces et composants, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d'utilisation ou de fin de vie d'un véhicule.

Amendement 268
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le recours à des incitations économiques***, y compris l'établissement d'un taux réduit*** de ***taxe sur la valeur ajoutée pour les*** pièces et composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf.	b) le recours à des incitations économiques ***destinées à récompenser les fabricants qui dépassent les normes minimales,*** de ***manière, à développer encore l'utilisation des*** pièces et composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf.

Amendement 269
Proposition de règlement
Article 33 – paragraphe 1 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Les États membres informent la Commission des mesures d'incitation adoptées conformément au présent article dans les meilleurs délais.

Amendement 270
Proposition de règlement
Article 34 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour de l'année civile suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres ***veillent*** à ce que les objectifs suivants soient atteints par les opérateurs de gestion des déchets:	1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour de l'année civile suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres ***adoptent les mesures nécessaires pour veiller*** à ce que les objectifs suivants soient atteints par les opérateurs de gestion des déchets:

Amendement 271
Proposition de règlement
Article 34 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour de l'année civile suivant une période de 60 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres veillent à ce que les opérateurs de gestion des déchets atteignent un objectif annuel de recyclage des plastiques d'au moins 30 % du poids total des plastiques contenus dans les véhicules ***remis aux opérateurs de gestion des déchets***.	2. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour de l'année civile suivant une période de 60 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres veillent à ce que les opérateurs de gestion des déchets atteignent un objectif annuel de recyclage des plastiques d'au moins 30 % du poids total des plastiques contenus dans les véhicules ***hors d'usage***.

Amendement 272
Proposition de règlement
Article 34 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Le poids du plastique recyclé et le poids total des plastiques visés aux paragraphes 1 et 2 excluent les élastomères, les

	thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane.

Amendement 273
Proposition de règlement
Article 36 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Le traitement des véhicules hors d'usage peut être entrepris en dehors de l'Union, à condition que leur transfert soit conforme au règlement (***CE***) ***nº 1013/2006***.	1. Le traitement des véhicules hors d'usage peut être entrepris en dehors de l'Union, à condition que leur transfert soit conforme au règlement (***UE***) ***2024/1157***.

Amendement 274
Proposition de règlement
Article 36 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le transfert de véhicules hors d'usage de l'Union vers un pays tiers conformément au paragraphe 1 n'est pris en compte aux fins du respect des obligations et des objectifs fixés à l'article 34 que si l'exportateur des véhicules hors d'usage fournit des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente de destination démontrant que le traitement a été effectué dans des conditions ***pour l'essentiel*** équivalentes aux exigences énoncées dans le présent règlement et aux exigences en matière de protection de la santé humaine et de l'environnement prévues dans d'autres actes législatifs de l'Union.	2. Le transfert de véhicules hors d'usage de l'Union vers un pays tiers conformément au paragraphe 1 n'est pris en compte aux fins du respect des obligations et des objectifs fixés à l'article 34 que si l'exportateur des véhicules hors d'usage fournit des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente de destination démontrant que le traitement a été effectué dans des conditions ***réputées*** équivalentes aux exigences énoncées dans le présent règlement et aux exigences en matière de protection de la santé humaine et de l'environnement prévues dans d'autres actes législatifs de l'Union.

Amendement 275
Proposition de règlement
Article 36 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Afin de distinguer les transferts de véhicules d'occasion des transferts de véhicules hors d'usage, les autorités compétentes des États membres peuvent procéder à des contrôles et vérifier que les véhicules d'occasion soupçonnés d'être des véhicules hors d'usage sont conformes aux exigences minimales énoncées à l'annexe I.
	Lorsqu'un contrôle confirme que les véhicules en cause sont des véhicules hors d'usage, les coûts du contrôle et de tout stockage connexe peuvent être imputés à l'opérateur économique responsable du transfert.

Amendement 276
Proposition de règlement
Chapitre V – section 1 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
SECTION 1	***supprimé***
Statut des véhicules d'occasion	

Amendement 277
Proposition de règlement
Article 37 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Distinction entre les véhicules d’occasion et les véhicules hors d’usage	Distinction entre les véhicules d’occasion et les véhicules hors d’usage ***à des fins d’exportation***

Amendement 278
Proposition de règlement
Article 37 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Aux fins ***du transfert*** de ***propriété*** d’un véhicule d’occasion, le propriétaire du véhicule est en mesure de ***démontrer*** à toute personne physique ou morale intéressée par ***l’acquisition de la propriété*** du véhicule concerné ***ou aux autorités compétentes*** que celui-ci n’est pas un véhicule hors d’usage. ***Lors de l’évaluation du statut d’un véhicule d’occasion, le propriétaire du véhicule***, ***les autres opérateurs économiques et*** les autorités compétentes ***vérifient si les*** critères énoncés à l’annexe ***I sont remplis afin de déterminer s’il ne s’agit*** pas ***d’un*** véhicule hors d’usage.	Aux fins de ***l’exportation*** d’un véhicule d’occasion, le propriétaire du véhicule est en mesure de ***fournir aux autorités douanières et*** à toute personne physique ou morale intéressée par ***l’importation*** du véhicule concerné ***un document prouvant*** que celui-ci n’est pas un véhicule hors d’usage. ***Ce document consiste en un certificat de contrôle technique valide ou, à défaut***, ***en une évaluation réalisée par*** les autorités compétentes ***en matière de contrôle technique sur la base des*** critères énoncés à l’annexe ***I. En cas de doute sur le fait qu’un véhicule d’occasion puisse être un véhicule hors d’usage, les autorités compétentes peuvent exiger du propriétaire du véhicule qu’il présente des documents supplémentaires attestant que le véhicule concerné n’est*** pas ***un*** véhicule hors d’usage. ***Au plus tard le … [OP: veuillez insérer la date d’application du présent règlement], les États membres publient la liste d’une ou de plusieurs autorités compétentes qui***

	peuvent procéder à l'évaluation visée au paragraphe 1.

Amendement 279
Proposition de règlement
Article 38 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de ***36*** mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les véhicules d'occasion destinés à l'exportation sont soumis aux contrôles et aux exigences énoncés dans la présente section.	1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de ***24*** mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les véhicules d'occasion destinés à l'exportation sont soumis aux contrôles et aux exigences énoncés dans la présente section.

Amendement 280
Proposition de règlement
Article 38 – paragraphe 3 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) ils ne sont pas des véhicules hors d'usage ***selon les critères énumérés*** à ***l'annexe I***;	a) ils ne sont pas des véhicules hors d'usage ***tels que définis*** à ***l'article 37***;

Amendement 281
Proposition de règlement
Article 38 – paragraphe 3 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) ils sont considérés comme conformes aux exigences de contrôle technique dans l'État membre où les véhicules ont été immatriculés en dernier lieu, conformément à l'article 5, paragraphe 1, points a) et b),	***supprimé***

et à l'article 8 de la directive 2014/45/UE.

Amendement 282
Proposition de règlement
Article 38 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 du présent règlement afin de modifier les critères énumérés à l'annexe I, permettant de déterminer si un véhicule d'occasion est un véhicule hors d'usage.	***supprimé***

Amendement 283
Proposition de règlement
Article 39 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Avant d'accorder la mainlevée des véhicules d'occasion en vue de leur exportation, les douanes vérifient automatiquement, au moyen des systèmes électroniques visés à l'article 45, que, sur la base du numéro d'identification du véhicule et des informations relatives à l'État membre de la dernière immatriculation, le véhicule est ***considéré comme*** conforme aux exigences de contrôle technique ***conformément à l'article 38, paragraphe 3, point b)***.	1. Avant d'accorder la mainlevée des véhicules d'occasion en vue de leur exportation, les douanes vérifient automatiquement, au moyen des systèmes électroniques visés à l'article 45, que, sur la base du numéro d'identification du véhicule et des informations relatives à l'État membre de la dernière immatriculation, le véhicule est conforme aux exigences de contrôle technique ***ou n'est pas un véhicule hors d'usage, conformément à l'article 37***.

Amendement 284
Proposition de règlement
Article 39 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Lorsque les informations fournies ou mises à la disposition des douanes ne correspondent pas aux informations contenues dans les registres nationaux des véhicules et dans les systèmes électroniques nationaux de contrôle technique conformément au paragraphe 1, les autorités douanières n'accordent pas la mainlevée de ce véhicule en vue de l'exportation et en informent ***l'opérateur économique concerné*** par l'intermédiaire desdits systèmes électroniques.	2. Lorsque les informations fournies ou mises à la disposition des douanes ne correspondent pas aux informations contenues dans les registres nationaux des véhicules et dans les systèmes électroniques nationaux de contrôle technique conformément au paragraphe 1, les autorités douanières n'accordent pas la mainlevée de ce véhicule en vue de l'exportation et en informent ***la personne physique ou morale concernée*** par l'intermédiaire desdits systèmes électroniques.

Amendement 285
Proposition de règlement
Article 40 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en définissant les conditions de conformité visées au paragraphe 2, ***y compris*** les conditions spécifiques appliquées à l'importation de véhicules d'occasion par le pays tiers d'importation en ce qui concerne la protection de l'environnement et la sécurité routière, lorsque ces conditions ont été notifiées à la Commission par ce pays tiers. Ces conditions sont vérifiables au regard des informations disponibles dans les systèmes électroniques visés à l'article 45, paragraphe 1.	3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en définissant les conditions de conformité visées au paragraphe 2, ***sur*** les conditions spécifiques appliquées à l'importation de véhicules d'occasion par le pays tiers d'importation en ce qui concerne la protection de l'environnement et la sécurité routière, lorsque ces conditions ont été notifiées à la Commission par ce pays tiers. Ces conditions sont vérifiables au regard des informations disponibles dans les systèmes électroniques visés à l'article 45, paragraphe 1.

Amendement 286
Proposition de règlement
Article 40 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. La Commission publie et met régulièrement à jour, sur un portail prévu à cet effet, les conditions spécifiques notifiées liées à la protection de l'environnement ou à la sécurité routière imposées par des pays tiers conformément au paragraphe 3.

Amendement 287
Proposition de règlement
Article 41 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. ***Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire*** qu'un véhicule d'occasion destiné à l'exportation peut ne pas satisfaire aux exigences de la présente section, ***les autorités douanières*** suspendent la mainlevée en vue de l'exportation de ce véhicule. Elles informent également immédiatement les autorités compétentes de cette suspension et transmettent toutes les informations pertinentes nécessaires pour déterminer si le véhicule d'occasion satisfait aux exigences du présent règlement et peut bénéficier d'une mainlevée en vue de l'exportation.	1. ***Lorsque les autorités douanières soupçonnent*** qu'un véhicule d'occasion destiné à l'exportation peut ne pas satisfaire aux exigences de la présente section, ***elles*** suspendent ***immédiatement*** la mainlevée en vue de l'exportation de ce véhicule ***jusqu'à l'obtention de toutes les informations nécessaires pour prendre une décision définitive***. Elles informent également immédiatement les autorités compétentes de cette suspension et transmettent toutes les informations pertinentes nécessaires pour déterminer si le véhicule d'occasion satisfait aux exigences du présent règlement et peut bénéficier d'une mainlevée en vue de l'exportation.

Amendement 288
Proposition de règlement
Article 42 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Après chaque mainlevée en vue de l'exportation d'un véhicule d'occasion, les autorités douanières notifient cette mainlevée à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule en question était immatriculé au moment de l'exportation.	3. Après chaque mainlevée en vue de l'exportation d'un véhicule d'occasion, les autorités douanières notifient cette mainlevée à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule en question était immatriculé au moment de l'exportation. ***L'autorité compétente de l'État membre enregistre cette information dans son registre national des véhicules.***

Amendement 289
Proposition de règlement
Article 45 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Le système électronique MOVE-HUB mis au point par la Commission est utilisé pour l'échange du numéro d'identification du véhicule et des informations relatives à l'immatriculation des véhicules ainsi qu'à leur conformité aux exigences de contrôle technique entre les registres nationaux des véhicules et les systèmes électroniques de contrôle technique des États membres, ainsi que pour l'interconnexion avec l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, lorsque cela est nécessaire aux fins des contrôles et des exigences établis dans la présente section.	1. Le système électronique MOVE-HUB mis au point par la Commission est utilisé pour l'échange ***et la vérification*** du numéro d'identification du véhicule et des informations relatives à l'immatriculation des véhicules ainsi qu'à leur conformité aux exigences de contrôle technique entre les registres nationaux des véhicules et les systèmes électroniques de contrôle technique des États membres, ainsi que pour l'interconnexion avec l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, lorsque cela est nécessaire aux fins des contrôles et des exigences établis dans la présente section.

Amendement 290
Proposition de règlement
Article 45 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. L'obligation visée au paragraphe 1 est satisfaite lorsque les États membres utilisent le système européen d'information concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) pour se connecter au système électronique MOVE-HUB.

Amendement 291
Proposition de règlement
Article 45 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission adopte les actes d'exécution établissant les modalités nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système MOVE-HUB visées au paragraphe 2, y compris les aspects techniques nécessaires à l'interconnexion des systèmes électroniques nationaux avec MOVE-HUB, les conditions de connexion à MOVE-HUB, les données à transmettre par les systèmes nationaux et le format de transmission de ces données au moyen des systèmes nationaux interconnectés.	***Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 18 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement],*** la Commission adopte les actes d'exécution établissant les modalités nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système MOVE-HUB visées au paragraphe 2, y compris les aspects techniques nécessaires à l'interconnexion des systèmes électroniques nationaux avec MOVE-HUB, les conditions de connexion à MOVE-HUB, les données à transmettre par les systèmes nationaux et le format de transmission de ces données au moyen des systèmes nationaux interconnectés.

Amendement 292
Proposition de règlement
Article 46 – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) les points de collecte;

Amendement 293
Proposition de règlement
Article 1 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) d'autres installations et opérateurs économiques susceptibles de traiter des véhicules hors d'usage.	c) d'autres installations et opérateurs économiques susceptibles de traiter des véhicules hors d'usage ***ou de vendre des pièces détachées et des composants extraits de véhicules hors d'usage***.

Amendement 294
Proposition de règlement
Article 46 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Les États membres effectuent également des inspections concernant l'exportation de véhicules d'occasion afin de vérifier le respect de l'article 38.	3. Les États membres effectuent également des inspections ***régulières*** concernant l'exportation de véhicules d'occasion afin de vérifier le respect de l'article 38.

Amendement 295
Proposition de règlement
Article 46 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Les États membres élaborent un plan de contrôle afin d'identifier et de

	surveiller le traitement illicite de véhicules hors d'usage.

Amendement 296
Proposition de règlement
Article 47 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres mettent en place, en ce qui concerne toutes les autorités compétentes concernées participant à l'exécution du présent règlement, des mécanismes efficaces permettant à ces autorités de coopérer et de se coordonner au niveau national pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et d'activités relatives au contrôle de l'immatriculation, de la radiation, de la suspension et de l'annulation de l'immatriculation des véhicules ainsi qu'à la prévention du traitement illégal des véhicules hors d'usage.	1. Les États membres mettent en place, en ce qui concerne toutes les autorités compétentes concernées participant à l'exécution du présent règlement, des mécanismes efficaces permettant à ces autorités de coopérer et de se coordonner au niveau national pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et d'activités relatives au contrôle de l'immatriculation, de la radiation, de la suspension et de l'annulation de l'immatriculation des véhicules***, aux véhicules disparus, aux certificats de destruction, à l'exportation de véhicules d'occasion,*** ainsi qu'à la prévention du traitement illégal ***et de l'exportation illégale*** des véhicules hors d'usage.

Amendement 297
Proposition de règlement
Article 47 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les États membres coopèrent entre eux, au niveau bilatéral ou multilatéral, afin de faciliter la prévention et la détection des cas de traitement illégal de véhicules hors d'usage. Ils échangent des informations pertinentes sur l'immatriculation, la radiation, la suspension et l'annulation de l'immatriculation, au moyen du	Les États membres coopèrent entre eux, au niveau bilatéral ou multilatéral, afin de faciliter la prévention et la détection des cas de traitement illégal ***et d'exportation illégale*** de véhicules hors d'usage ***et de traiter la question des véhicules disparus***. Ils échangent des informations

système d’échange électronique visé à l’article 45. Ils échangent également des informations pertinentes sur les installations de traitement agréées et les opérateurs de réparation et d’entretien qui n’ont pas le statut d’installations de traitement agréées, ainsi que sur les autres installations et opérateurs économiques qui peuvent effectuer des opérations concernant le traitement des véhicules hors d’usage. Ils partagent leur expérience et leurs connaissances en matière de mesures d’exécution au sein de structures établies.	pertinentes sur l’immatriculation, la radiation, la suspension et l’annulation de l’immatriculation, au moyen du système d’échange électronique visé à l’article 45. Ils échangent également des informations pertinentes sur les installations de traitement agréées et les opérateurs de réparation et d’entretien qui n’ont pas le statut d’installations de traitement agréées, ainsi que sur les autres installations et opérateurs économiques qui peuvent effectuer des opérations concernant le traitement des véhicules hors d’usage. Ils partagent leur expérience et leurs connaissances en matière de mesures d’exécution au sein de structures établies.

Amendement 298
Proposition de règlement
Article 47 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 bis. Aux fins du présent article et afin de faciliter la coopération entre les États membres, la Commission met en place et supervise un réseau de coordination afin d’assurer une coordination efficace des politiques nationales de contrôle de l’application de la législation. Le réseau de coordination est composé de représentants de chaque État membre et de la Commission.

Amendement 299
Proposition de règlement
Article 47 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	3 ter. Le réseau de coordination favorise l'échange de bonnes pratiques, facilite l'interprétation et l'application uniformes du présent règlement, échange des informations sur les activités de contrôle de l'application de la réglementation, met au point une procédure électronique d'échange d'informations et engage des actions conjointes en matière d'application de la réglementation.

Amendement 300
Proposition de règlement
Article 49 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e bis) le nombre et le poids des véhicules hors d'usage importés ou transférés depuis un autre État membre ou un pays tiers en vue d'un traitement ultérieur;

Amendement 301
Proposition de règlement
Article 49 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point e ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e ter) le nombre de véhicules d'occasion ayant bénéficié de la mainlevée pour l'exportation ou l'importation depuis un pays tiers;

Amendement 302
Proposition de règlement
Article 49 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point m bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	m bis) les quantités de matières premières critiques extraites et récupérées des véhicules hors d'usage:

Amendement 303
Proposition de règlement
Article 49 – paragraphe 3 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) les incitations introduites pour promouvoir la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf de pièces et de composants conformément à l'article 33;	a) les incitations introduites pour promouvoir la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf de pièces et de composants conformément à l'article 33***, et leur effet***;

Amendement 304
Proposition de règlement
Article 49 – paragraphe 3 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
La Commission examine les rapports présentés par les États membres et***, le cas échéant, établit*** des rapports sur les informations reçues afin de faciliter l'échange d'informations sur les meilleures pratiques appliquées dans les États membres.	La Commission examine les rapports présentés par les États membres et ***établit et publie*** des rapports sur les informations reçues afin ***d'évaluer la mise en œuvre du présent règlement dans les États membres et*** de faciliter l'échange d'informations sur les meilleures pratiques appliquées dans les États membres.

Amendement 305
Proposition de règlement
Article 49 – paragraphe 5 – alinéa 1 – point a – point i

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) la méthode de détermination de la quantité et du poids des pièces, composants et matériaux extraits aux fins visées au paragraphe 1, points g), h) et ***i***);	i) la méthode de détermination de la quantité et du poids des pièces, composants et matériaux extraits aux fins visées au paragraphe 1, points g), h)***, i)*** et ***m bis***);

Amendement 306
Proposition de règlement
Article 49 – paragraphe 5 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le format des rapports à la Commission visés ***au paragraphe 1***, ainsi que le format du rapport de contrôle de la qualité.	b) le format des rapports à la Commission visés ***aux paragraphes 1, 2 et 3***, ainsi que le format du rapport de contrôle de la qualité.

Amendement 307
Proposition de règlement
Article 49 – paragraphe 5 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.	Ces actes d'exécution sont adoptés ***au plus tard le… [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 24 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement]*** en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

Amendement 308
Proposition de règlement
Article 49 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Les producteurs, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, les opérateurs de gestion des déchets et les autres opérateurs économiques concernés fournissent aux autorités compétentes des données précises et fiables qui permettent aux États membres de s'acquitter de leurs obligations en matière de communication de rapports au titre du présent article.	*(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement 309
Proposition de règlement
Article 50 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphes 3 et 4, à l'article 7, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 7, à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 22, paragraphe 4, à l'article 27, paragraphe 4, à l'article 38, paragraphe 7, et à l'article 40, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique,	2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphes 3 et 4, à l'article 7, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 7, à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 22, paragraphe 4, à l'article 27, paragraphe 4, à l'article 38, paragraphe 7, et à l'article 40, paragraphe 3, ***[liste définitive à compléter à l'issue des négociations]*** est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est

sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.	tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

Amendement 310
Proposition de règlement
Article 50 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphes 3 et 4, à l'article 7, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 7, à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 22, paragraphe 4, à l'article 27, paragraphe 4, à l'article 38, paragraphe 7, et à l'article 40, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.	3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphes ***2,*** 3 et 4, à l'article 7, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 7, à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 22, paragraphe 4, à l'article 27, paragraphe 4, à l'article 38, paragraphe 7, et à l'article 40, paragraphe 3 ***[liste définitive à compléter à l'issue des négociations]***, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

Amendement 311
Proposition de règlement
Article 50 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphes 3 et 4, de l'article 7, paragraphe 3, de l'article 9, paragraphe 7, de l'article 11, paragraphe 3, de l'article 12, paragraphe 3, de l'article 21, paragraphe 2, de l'article 22, paragraphe 4, de l'article 27, paragraphe 4, de l'article 38, paragraphe 7, et de l'article 40, paragraphe 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.	6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphes ***2,*** 3 et 4, de l'article 7, paragraphe 3, de l'article 9, paragraphe 7, de l'article 11, paragraphe 3, de l'article 12, paragraphe 3, de l'article 21, paragraphe 2, de l'article 22, paragraphe 4, de l'article 27, paragraphe 4, de l'article 38, paragraphe 7, et de l'article 40, paragraphe 3, ***[liste définitive à compléter à l'issue des négociations]*** n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Amendement 312
Proposition de règlement
Article 55 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Au plus tard le 31 décembre 203* [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour de l'année suivant une période de 95 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission procède à un examen de l'application du présent règlement et de son incidence sur l'environnement, la santé humaine et le fonctionnement du	1. Au plus tard le 31 décembre 203* [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour de l'année suivant une période de 95 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission procède à un examen de l'application du présent règlement et de son incidence sur l'environnement, la santé humaine et le fonctionnement du

marché unique et rédige un rapport à cet égard, qu'elle soumet au Parlement européen et au Conseil.	marché unique et rédige un rapport à cet égard, qu'elle soumet au Parlement européen et au Conseil. ***S'il y a lieu, ce rapport est accompagné d'une proposition législative visant à modifier les dispositions pertinentes du présent règlement.***

Amendement 313
Proposition de règlement
Article 55 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) la nécessité d'élargir le champ d'application du présent règlement, en particulier les chapitres II et III, ainsi que le chapitre IV, section II, aux véhicules des catégories L_3e, L_4e, L_5e, L_6e et L_7e telles qu'elles sont définies à l'article 4, paragraphe 2, ***points c) à g),*** du règlement (UE) nº 168/2013 et aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O telles qu'elles sont définies à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) ***n°*** 2018/858;	a) la nécessité d'élargir le champ d'application du présent règlement, en particulier les chapitres II et III, ainsi que le chapitre IV, section II, aux véhicules des catégories ***L_1e, L_2e,*** L_3e, L_4e, L_5e, L_6e et L_7e telles qu'elles sont définies à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 168/2013 et aux véhicules des catégories M_2, M_3, N_2, N_3 et O telles qu'elles sont définies à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858;

Amendement 314
Proposition de règlement
Article 55 – paragraphe 2 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	a bis) la nécessité d'étendre le champ d'application du présent règlement aux véhicules qui font l'objet d'une réception par type multi-étapes et aux autocaravanes et aux caravanes;

Amendement 315
Proposition de règlement
Article 55 – paragraphe 2 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e bis) l'incidence des mesures relatives à l'exportation de véhicules d'occasion prévues au chapitre V et la mesure dans laquelle il a été remédié au problème des véhicules disparus, y compris une estimation du nombre de véhicules disparus;

Amendement 316
Proposition de règlement
Article 55 – paragraphe 2 – point e ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e ter) les mesures concernant les dispositions relatives aux processus susceptibles d'avoir une incidence sur le recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage;

Amendement 317
Proposition de règlement
Article 55 – paragraphe 2 – point e quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e quater) l'incidence des différences entre les critères nationaux de contrôle technique sur les exportations de véhicules d'occasion et le marché intérieur.

Amendement 318
Proposition de règlement
Article 55 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Au plus tard le … [60 mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission procède à une évaluation afin de déterminer, au regard des déclarations faites au titre de l'article 10, si les fabricants sont en bonne voie pour atteindre les objectifs concernant le plastique recyclé fixés à l'article 6, paragraphe 1. Cette évaluation porte notamment sur:
	a) la disponibilité de technologies de recyclage des matières plastiques appropriées;
	b) la disponibilité d'une quantité suffisante de matières plastiques recyclées;
	c) le niveau de qualité des matières plastiques recyclées par rapport au niveau de sécurité requis; et
	d) les difficultés techniques et économiques pour atteindre l'objectif.
	Sur la base de l'évaluation, la Commission peut, s'il y a lieu, présenter au Parlement européen et au Conseil une proposition législative visant à modifier les objectifs fixés à l'article 6, paragraphe 1, afin de prévoir des dérogations au champ d'application, au calendrier ou aux pourcentages minimaux qui y sont définis.

Amendement 319
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Un véhicule est ***techniquement*** irréparable ***s'il*** remplit un ou plusieurs des critères suivants:	1. Un véhicule est irréparable ***quand il*** remplit un ou plusieurs des critères suivants:

Amendement 320
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) il a été découpé en morceaux ou ***déshabillé***;	a) il a été découpé en morceaux ou ***démonté à des fins de réutilisation des pièces ou il n'est plus utilisé comme véhicule***;

Amendement 321
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) il a été soudé ou scellé par de la mousse isolante;	***supprimé***

Amendement 322
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 1 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) il a été complètement brûlé au point de détruire le compartiment moteur ou l'habitacle;	c) il a été complètement brûlé au point de détruire ***complètement*** le compartiment moteur ou l'habitacle;

Amendement 323
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 1 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) il a été immergé dans l'eau jusqu'à un niveau supérieur au tableau de bord;	*(Ne concerne pas la version française.)*

Amendement 324
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 1 – point e – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) un ou plusieurs des composants suivants du véhicule ne peuvent être réparés ***ou*** remplacés:	e) un ou plusieurs des composants suivants du véhicule ne peuvent être***, d'un point de vue technique, ni*** réparés ***ni*** remplacés:

Amendement 325
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 1 – point f

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
f) ses composants de structure et de sécurité présentent des défauts techniques irréversibles ***qui*** les ***rendent non remplaçables, tels que le vieillissement du métal,*** de ***multiples éclats profonds*** de ***peinture*** ou ***une corrosion perforante excessive***;	f) ses composants de structure et de sécurité présentent des défauts techniques irréversibles ***et*** les ***dommages sont si importants qu'il n'est pas techniquement possible*** de ***les réparer ou*** de ***les remplacer sans compromettre l'intégrité structurelle durable du véhicule*** ou ***la sécurité routière***;

Amendement 326
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 1 – point g

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
g) sa réparation nécessite le remplacement du moteur, de la boîte de vitesses, de la carrosserie ou du châssis, ce qui entraîne la perte de l'identité d'origine du véhicule.	***supprimé***

Amendement 327
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Le véhicule est économiquement irréparable si sa valeur marchande est inférieure au coût des réparations nécessaires pour le remettre, dans l'Union, dans un état technique suffisant pour obtenir un certificat de contrôle technique dans l'État membre où le véhicule a été immatriculé avant réparation.	***supprimé***

Amendement 328
Proposition de règlement
Annexe I – partie A – point 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Un véhicule peut être considéré comme techniquement irréparable dans les cas suivants:	***supprimé***
a) il a été immergé dans l'eau à un niveau inférieur au tableau de bord, ce qui a endommagé le moteur ou le système électrique;	
b) ses portes ne sont pas attachées à la carrosserie;	

c) du carburant s'est répandu ou s'évapore, ce qui entraîne un risque d'incendie et d'explosion;

d) du gaz s'est échappé de son installation GPL, ce qui entraîne un risque d'incendie et d'explosion;

e) des liquides de fonctionnement (carburant, liquide de frein, liquide antigel, acide de batterie, liquide de refroidissement) se sont échappés, ce qui entraîne un risque de pollution de l'eau; ou

f) ses composants de freinage et de direction présentent une usure excessive.

Si l'une de ces conditions est remplie, une évaluation technique individuelle est effectuée afin de déterminer si le statut technique du véhicule est suffisant pour obtenir un certificat de contrôle technique dans l'État membre où ce véhicule a été immatriculé avant réparation.

Amendement 329
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Les critères suivants peuvent également être appliqués pour déterminer si un véhicule d'occasion est un véhicule hors d'usage:	Les critères suivants peuvent également être appliqués ***lors d'une évaluation*** pour déterminer si un véhicule d'occasion est un véhicule hors d'usage:

Amendement 330
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) ***son propriétaire*** est ***inconnu***;	b) ***il est impossible d'établir qui en*** est ***le propriétaire***;

Amendement 331
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 1 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) il n'a pas fait l'objet du contrôle technique national obligatoire depuis plus de deux ans à compter de la date à laquelle ce contrôle a été requis pour la dernière fois;	***supprimé***

Amendement 332
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 1 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) il n'est pas convenablement protégé contre les dommages pendant le stockage, le transport, le chargement et le déchargement; ***ou***	d) il n'est pas convenablement protégé contre les dommages pendant le stockage, le transport, le chargement et le déchargement;

Amendement 333
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 1 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
e) il a été remis pour traitement à un point de collecte agréé ou à une installation de traitement des déchets agréée***.***	e) il a été remis pour traitement à un point de collecte agréé ou à une installation de traitement des déchets agréée***;***

Amendement 334
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 1 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e bis) il a été immergé dans l'eau à un niveau inférieur au tableau de bord, ce qui a endommagé le moteur ou le système électrique;

Amendement 335
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 1 – point e ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e ter) du carburant s'est répandu ou s'évapore, ce qui entraîne un risque d'incendie et d'explosion; ou

Amendement 336
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 1 – point e quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e quater) du gaz s'est échappé de son installation GPL, ce qui entraîne un risque d'incendie et d'explosion;

Amendement 337
Proposition de règlement
Annexe I – partie B – alinéa 1 – point e quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e quinquies) des liquides de fonctionnement (carburant, liquide de frein, liquide antigel, acide de batterie, liquide de refroidissement) se sont échappés, ce qui entraîne

	un risque de pollution de l'eau;

Amendement 338
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Une description non technique des actions prévues pour garantir que les véhicules ***appartenant au type de véhicule considéré*** continuent de satisfaire aux exigences légales visées aux articles 4 à 7 tout au long de leur production.	1. Une description non technique des actions prévues pour garantir que les véhicules continuent de satisfaire aux exigences légales visées aux articles 4 à 7 tout au long de leur production.

Amendement 339
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) ***examiner et*** vérifier ***les données transmises par les*** fournisseurs;	b) vérifier ***l'exhaustivité des informations reçues des*** fournisseurs;

Amendement 340
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) réagir comme il se doit lorsque les données transmises par les fournisseurs font apparaître un risque de non-respect des exigences relevant de l'article 4, 5 ou 6.	***supprimé***

Amendement 341
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Des informations sur les hypothèses concernant les technologies de traitement des véhicules hors d'usage en place, les progrès technologiques pertinents en matière de traitement des véhicules hors d'usage et les investissements dans les capacités liées à ces technologies***, à partir de la présentation de la demande de réception par type, que le constructeur a utilisées pour calculer la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité du type de véhicule conformément à l'article 4.***	3. Des informations sur les hypothèses concernant les technologies de traitement des véhicules hors d'usage en place, les progrès technologiques pertinents en matière de traitement des véhicules hors d'usage et les investissements dans les capacités liées à ces technologies***;***

Amendement 342
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 5 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
5. Une liste des actions que le constructeur s'engage à mettre en œuvre afin de garantir que le traitement des véhicules hors d'usage ***du type concerné*** est effectué conformément au présent règlement, en mettant particulièrement l'accent sur:	5. Une liste des actions que le constructeur s'engage à mettre en œuvre afin de garantir que le traitement des véhicules hors d'usage est effectué conformément au présent règlement, en mettant particulièrement l'accent sur:

Amendement 343
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 5 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) les mesures destinées à faciliter l'extraction des pièces visées à l'annexe VII, partie C;	a) les mesures destinées à faciliter l'extraction ***non destructive*** des pièces visées à l'annexe VII, partie C;

Amendement 344
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 5 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) les mesures contribuant à la mise au point de technologies de recyclage des matériaux utilisés dans les véhicules pour lesquels de telles technologies ne sont pas largement disponibles à l'échelle commerciale ***au moment de la présentation de la demande de réception par type***;	b) ***en coopération avec des opérateurs de traitement des déchets ou des instituts de recherche,*** les mesures contribuant à la mise au point de technologies de recyclage des matériaux ***et composants*** utilisés dans les véhicules pour lesquels de telles technologies ne sont pas largement disponibles à l'échelle commerciale;

Amendement 345
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 5 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) la surveillance de la manière dont les pièces, composants et matériaux contenus dans les véhicules appartenant au type de véhicule concerné sont réutilisés, recyclés et valorisés dans la pratique;	***supprimé***

Amendement 346
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 5 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
d) les mesures visant à relever les défis posés par l'utilisation de matériaux et de techniques qui empêchent un démontage facile ou rendent le recyclage très difficile***, par exemple les adhésifs ou les matériaux renforcés de fibres***;	d) les mesures visant à relever les défis posés par l'utilisation de matériaux et de techniques qui empêchent un démontage facile ou rendent le recyclage très difficile;

Amendement 347
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 5 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	e bis) les activités de recherche et développement menées pour mettre en œuvre les actions visées aux points a) à e).

Amendement 348
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
6. Une description de la nature et de la forme des actions visées au point 5, par exemple les investissements dans la recherche et le développement, les investissements dans la mise au point d'infrastructures ou de technologies de recyclage, et de la manière dont se fait la coopération avec les opérateurs de gestion des déchets participant à la réutilisation, au recyclage et à la valorisation des véhicules et à l'extraction de leurs pièces.	***supprimé***

Amendement 349
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Une description de la manière dont l'efficacité des actions visées au point 6 sera évaluée.	***supprimé***

Amendement 350
Proposition de règlement
Annexe IV – partie A – point 7 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Avant l'entrée en application des articles 4 à 7, la stratégie de circularité explique comment le constructeur respecte les exigences en matière de circularité énoncées dans la directive 2005/64/CE ***vérifiées au cours du processus de réception par type, en particulier celles de l'article 5 de ladite directive, et les exigences énoncées dans la directive 2000/53/CE, en particulier celles de l'article 4, paragraphe 2, de ladite directive.***	Avant l'entrée en application des articles 4 à 7, la stratégie de circularité explique comment le constructeur respecte les exigences en matière de circularité énoncées dans la directive 2005/64/CE***.***

Amendement 351
Proposition de règlement
Annexe IV – partie B – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les constructeurs fournissent une mise à jour de leur stratégie de circularité ***au moins*** tous les 5 ans.	1. Les constructeurs fournissent une mise à jour de leur stratégie de circularité tous les 5 ans.

Amendement 352
Proposition de règlement
Annexe IV – partie B – point 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La stratégie de circularité mise à jour comprend les ***éléments suivants***:	2. La stratégie de circularité mise à jour comprend les ***modifications pertinentes et, en particulier, les suivantes***:

Amendement 353
Proposition de règlement
Annexe IV – partie B – point 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) une description de la manière dont les actions visées à la partie A***, point 6,*** ont été entreprises et, dans le cas où une ou plusieurs des actions indiquées dans la stratégie n'ont pas été menées, un exposé des raisons expliquant cette situation;	a) une description de la manière dont les actions visées à la partie A ont été entreprises et, dans le cas où une ou plusieurs des actions indiquées dans la stratégie n'ont pas été menées, un exposé des raisons expliquant cette situation;

Amendement 354
Proposition de règlement
Annexe IV – partie B – point 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) une évaluation de l'efficacité des actions visées à la partie A***, point 6***;	b) une évaluation de l'efficacité des actions visées à la partie A;

Amendement 355
Proposition de règlement
Annexe IV – partie B – point 2 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) ***une description de la manière dont les actions visées*** à la ***partie A, point 6, ont été ou seront prises en compte dans*** la ***conception de nouveaux types de*** véhicules.	c) ***des informations sur les modifications notables apportées*** à la ***conception et à la production par le constructeur pour améliorer*** la ***circularité des*** véhicules.

Amendement 356
Proposition de règlement
Annexe IV – partie B – point 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. En cas de changements significatifs dans la	***supprimé***

conception et la production du type de véhicule concerné, la stratégie de circularité mise à jour porte en particulier sur les éléments suivants:

a) les changements concernant l'utilisation de pièces et composants dans les véhicules neufs qui sont faciles à démonter en vue de leur réutilisation ou d'un recyclage de haute qualité;

b) les changements portant sur l'utilisation de matériaux dans les véhicules neufs qui sont faciles à recycler;

c) l'adoption de caractéristiques de conception permettant de relever les défis posés par l'utilisation de matériaux et de techniques qui empêchent une extraction facile ou rendent le recyclage très difficile, par exemple les adhésifs, les plastiques composites ou les matériaux renforcés de fibres;

d) les changements concernant l'utilisation de matériaux recyclés dans les véhicules neufs, les pièces et composants remanufacturés ou remis à neuf dans les véhicules et la compatibilité des pièces et composants provenant d'autres types de véhicules; et

e) les changements portant sur l'utilisation des substances visées à l'article 5 dans les véhicules neufs.

Amendement 357
Proposition de règlement
Annexe V – point 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Pour les batteries de véhicules électriques incorporées dans les véhicules:	1. Pour les batteries de véhicules électriques ***et les batteries pour les moyens de transport légers*** incorporées dans les véhicules:

Amendement 358
Proposition de règlement
Annexe V – point 1 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le numéro;	a) le numéro ***d'équipement d'origine***;

Amendement 359
Proposition de règlement
Annexe V – point 1 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	g bis) des informations sur l'état de santé et la durée de vie prévue des batteries, telles que définies à l'article 14 et à l'annexe VII du règlement (UE) 2023/1542;

Amendement 360
Proposition de règlement
Annexe V – point 2 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le numéro;	a) le numéro ***d'équipement d'origine***;

Amendement 361
Proposition de règlement
Annexe V – point 3 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) le numéro;	b) le numéro ***d'équipement d'origine***;

Amendement 362
Proposition de règlement
Annexe V – point 4 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
a) le numéro;	a) le numéro ***d'équipement d'origine***;

Amendement 363
Proposition de règlement
Annexe V – point 4 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(c bis) des informations, spécifications, outils et processus, y compris des mises à jour logicielles, requis aux fins du remanufacturage et de la remise à neuf;

Amendement 364
Proposition de règlement
Annexe V – point 5 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
c) les consignes techniques relatives à l'accès, à l'extraction et au remplacement, y compris le codage et les logiciels nécessaires pour activer les pièces et composants de rechange afin qu'ils fonctionnent dans un autre véhicule;	c) les consignes techniques relatives à l'accès, à l'extraction et au remplacement, y compris ***à la possibilité de désenregistrer ou de découpler une pièce du VIN d'un véhicule hors d'usage et, le cas échéant, de la réenregistrer dans le système d'information du constructeur automobile pour permettre son installation dans un autre véhicule;*** le

	codage et les logiciels nécessaires pour activer les pièces et composants de rechange afin qu'ils fonctionnent dans un autre véhicule***, en utilisant, si nécessaire, des outils de diagnostic multimarque et le serveur dorsal du constructeur automobile pour les véhicules réparés***;

Amendement 365
Proposition de règlement
Annexe VI – point 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. Informations figurant sur l'étiquette des moteurs à entraînement électrique contenant des aimants permanents:	***supprimé***
a) l'indication que ces produits contiennent un ou plusieurs aimants permanents;	
b) une indication précisant si ces aimants appartiennent à l'un des types suivants:	
i) néodyme-fer-bore;	
ii) samarium-cobalt;	
iii) aluminium-nickel-cobalt;	
iv) ferrite;	
c) pour les aimants permanents des types visés aux points 3 b), i) et ii), un support de données lié à un identifiant unique de produit qui donne accès aux éléments suivants:	
i) le nom, la raison sociale ou la marque déposée de la personne physique ou morale responsable ainsi que son adresse postale et, le cas échéant, les moyens de	

communication électronique par lesquels elle peut être contactée;	
ii) des informations sur le poids, l'emplacement et le type de chacun des aimants permanents intégrés dans le produit, ainsi que sur la présence et le type des revêtements pour aimants, des colles et des additifs utilisés;	
iii) des informations permettant d'accéder à tous les aimants permanents intégrés dans le produit et de les extraire, indiquant au minimum l'ordre des étapes à suivre ainsi que les outils ou les techniques nécessaires à ces fins, sans préjudice de l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2012/19/UE.	

Amendement 366
Proposition de règlement
Annexe VII – partie B – point 2 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) les systèmes de climatisation et les fluides frigorigènes sont traités conformément au règlement (UE) nº ***517/2014***;	b) les systèmes de climatisation et les fluides frigorigènes sont traités conformément au règlement (UE) ***2024/573***;

Amendement 367
Proposition de règlement
Annexe VII – partie C – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Batteries de véhicules électriques.	1. Batteries de véhicules électriques***, telles que définies à l'article 3, point 14, du présent règlement, et batteries MTL, telles que***

	définies à l'article 3, point 11, du règlement (UE) 2023/1542, y compris leurs systèmes de gestion de la batterie, les chargeurs embarqués pour les véhicules électriques, le boîtier ou le logement, le cas échéant.

Amendement 368
Proposition de règlement
Annexe VII – partie C – point 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. Batteries SLI telles que définies à l'article 3, point 12), du règlement (UE) ***2023/**** ***[relatif aux*** batteries ***et aux déchets de batteries]***.	3. Batteries SLI telles que définies à l'article 3, point 12), du règlement (UE) ***2023/1542 et*** batteries ***portables telles que définies à l'article 3, point 9), du règlement (UE) 2023/1542***.

Amendement 369
Proposition de règlement
Annexe VII – partie C – point 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
10. Tableaux de bord.	***supprimé***

Amendement 370
Proposition de règlement
Annexe VII – partie C – point 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
11. Les parties directement accessibles du système d'infodivertissement***, notamment les commandes son, navigation et multimédia, y compris les dispositifs d'affichage d'une surface supérieure à 100 centimètres carrés.***	11. Les parties directement accessibles du système d'infodivertissement***;***

Amendement 371
Proposition de règlement
Annexe VII – partie C – point 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
13. Faisceaux de câbles.	***supprimé***

Amendement 372
Proposition de règlement
Annexe VII – partie C – point 15

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
15. Réservoirs de ***fluides***.	15. Réservoirs de ***carburants***.

Amendement 373
Proposition de règlement
Annexe VII – partie C – point 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
17. Tout autre composant métallique mono-matériau, d'un poids supérieur à 10 kg.	***supprimé***

Amendement 374
Proposition de règlement
Annexe VII – partie C – point 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
18. Tout autre composant en plastique mono-matériau, d'un poids supérieur à 10 kg.	***supprimé***

Amendement 375
Proposition de règlement
Annexe VII – partie C – point 19 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) circuits imprimés d'une surface supérieure à 10 cm²;	***supprimé***

Amendement 376
Proposition de règlement
Annexe VII – partie D – point 1 – point b – point i

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
i) les pièces/composants ***sont complets***;	i) les pièces/composants ***contiennent toutes les parties pertinentes***;

Amendement 377
Proposition de règlement
Annexe VII – partie D – point 1 – point b – point ii

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
ii) une évaluation des dommages, de la diminution de la fonctionnalité ou des performances et des réparations nécessaires pour remettre les pièces/composants en état d'être ***utilisés***;	ii) une évaluation des dommages, de la diminution de la fonctionnalité ou des performances et des réparations nécessaires pour remettre les pièces/composants en état d'être ***potentiellement remanufacturés ou remis à neuf***;

Amendement 378
Proposition de règlement
Annexe VII – partie D – point 1 – point b – point iii

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
iii) ***il n'y a*** pas de ***forte corrosion***.	iii) ***l'inspection visuelle montre que la corrosion n'entrave*** pas ***la fonctionnalité*** de ***la pièce ou du composant***.

Amendement 379
Proposition de règlement
Annexe VII – partie D – point 2 – point b

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
b) la référence au numéro d'identification du véhicule (VIN) du véhicule dont le composant ou la pièce a été extrait(e); et	***supprimé***

Amendement 380
Proposition de règlement
Annexe VII – partie E – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les systèmes d'émission post-traitement (***c'est-à-dire*** les convertisseurs catalytiques, les filtres de particules).	2. Les systèmes d'émission post-traitement (***comme*** les convertisseurs catalytiques, les filtres de particules)***, si ces pièces ne sont pas couvertes par une garantie attestant que la pièce est conforme au contrôle technique correspondant, tel qu'établi à l'article 4 de la directive 2014/45/UE***.

Amendement 381
Proposition de règlement
Annexe VII – partie F – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les batteries de véhicules électriques sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) ***2023/**** ***[relatif aux batteries et aux déchets de batteries]***.	2. Les batteries de véhicules électriques sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) ***2023/1542***.

Amendement 382
Proposition de règlement
Annexe VII – partie G – point 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. ***Une copie du contrat écrit entre l'installation de traitement agréée et l'installation qui effectue les opérations*** de ***broyage et met en œuvre les technologies post-broyage, y compris les spécifications relatives*** à ***la qualité des matières secondaires et*** les ***spécifications techniques appliquées pour la transformation des fractions de traitement des véhicules hors d'usage.***	1. ***Afin*** de ***se conformer*** à ***l'article 28, paragraphe 3, du présent règlement,*** les ***véhicules hors d'usage ne peuvent être broyés avec d'autres déchets que si:***
	a) les déchets d'équipements électriques et électroniques ont été traités conformément à l'annexe VII de la directive 2012/19/UE;
	b) toutes les batteries ont été retirées conformément au règlement (UE) 2023/1542;
	c) les emballages plastiques ont été séparés des déchets d'emballages et des déchets d'emballages métalliques conformément au règlement (UE) 2025/40;
	d) d) le procédé de broyage combiné ne réduit pas la qualité des flux de déchets par rapport au traitement séparé; et
	e) il peut être établi que la contribution individuelle de chaque flux de déchets mélangés aux fractions produites est conforme aux obligations de déclaration prévues par le règlement (UE) 2023/1542, le règlement (UE) 2025/40, la directive

2012/19/UE et de la directive 2008/98/CE;

Amendement 383
Proposition de règlement
Annexe VII – partie G – point 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Un ***rapport d'analyse*** d'échantillon ***sur*** la qualité et la quantité des fractions de traitement (extrant) pour une configuration de traitement représentative, fourni par un organisme indépendant.	2. Un ***bilan de masse fondé sur l'analyse*** d'échantillon ***examinant*** la qualité et la quantité des fractions de traitement (extrant) pour une configuration de traitement représentative, fourni par un organisme indépendant.

Amendement 384
Proposition de règlement
Annexe VIII – point 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Informations à fournir par le producteur ou son mandataire ***désigné*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs:	1. Informations à fournir par le producteur ou son mandataire ***agréé*** pour le régime de responsabilité élargie des producteurs:

Amendement 385
Proposition de règlement
Annexe IX – point 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
7. Les nom***,*** adresse***, nationalité et signature*** du détenteur ou du propriétaire du véhicule remis.	7. Les nom ***et*** adresse du détenteur ou du propriétaire du véhicule remis.

Amendement 386
Proposition de règlement
Annexe X bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Annexe X bis
	CRITÈRES DE DÉROGATION POUR LES VÉHICULES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT CULTUREL PARTICULIER
	L'autorité compétente de l'État membre dans lequel un véhicule est immatriculé peut reconnaître un intérêt culturel particulier lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:
	a) la valeur ou le statut historique ou culturel unique du véhicule a été démontré par le propriétaire du véhicule ou par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé, ou il s'agit d'un véhicule unique modifié ou construit sur mesure;
	b) le propriétaire du véhicule est connu et peut être identifié;
	c) le véhicule peut être identifié de manière univoque par le numéro d'identification du véhicule (VIN), le numéro de série ou toute autre identification officielle attribuée par le constructeur par une autorité compétente.