Parlamentul European
2024-2029

TEXTE ADOPTATE

P10_TA(2025)0168

Cerințele de circularitate pentru proiectarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz

Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 9 septembrie 2025 referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de circularitate pentru proiectarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz, de modificare a Regulamentelor (UE) 2018/858 și 2019/1020 și de abrogare a Directivelor 2000/53/CE și 2005/64/CE (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

[1] Chestiunea a fost retrimisă pentru negocieri interinstituționale comisiilor competente în temeiul articolului 60 alineatul (4) al patrulea paragraf din Regulamentul de procedură (A10-0158/2025).

Amendamentul 1
Propunere de regulament
Considerentul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european[37] (denumit în continuare „Pactul verde european”) prezintă strategia de creștere a Europei, care are drept scop transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, în care să nu existe emisii nete de gaze cu efect de seră în 2050 și în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pentru ca politicile Uniunii privind produsele să contribuie la reducerea emisiilor de carbon la nivel mondial, trebuie să se asigure că produsele comercializate și vândute în Uniune sunt obținute, fabricate și tratate la sfârșitul ciclului de viață într-un mod sustenabil.	(1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european[37] (denumit în continuare „Pactul verde european”) prezintă strategia de creștere a Europei, care are drept scop transformarea Uniunii într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, în care să nu existe emisii nete de gaze cu efect de seră în 2050 ***cel târziu*** și în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pentru ca politicile Uniunii privind produsele să contribuie la reducerea emisiilor de carbon la nivel mondial, trebuie să se asigure că produsele comercializate și vândute în Uniune sunt obținute, fabricate și tratate la sfârșitul ciclului de viață într-un mod sustenabil.
[37] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european [COM(2019) 640 final].	[37] Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european [COM(2019)0640].

Amendamentul 2
Propunere de regulament
Considerentul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune. Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică în 2050. Aceasta va reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor. Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice în modelele viitoare, ambele necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul	(2) Sectorul autovehiculelor contribuie într-o mare măsură la utilizarea energiei și a resurselor materiale de către Uniune și, prin urmare, la generarea de gaze cu efect de seră. Producția, în țări terțe, de vehicule care sunt introduse pe piața Uniunii contribuie la generarea de gaze cu efect de seră la nivel mondial, ceea ce, la rândul său, are un impact negativ asupra mediului în Uniune. Trecerea de la utilizarea combustibililor fosili în vehicule la o mobilitate cu emisii zero, astfel cum se prevede în pachetul „Pregătiți pentru 55”, reprezintă una dintre condițiile prealabile pentru atingerea obiectivului de neutralitate climatică în 2050. Aceasta va reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor. Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, ***creșterea continuă a numărului de vehicule, creșterea continuă a dimensiunii și a greutății vehiculelor,*** precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă ***și*** a ***complexității mai mari a*** sistemelor electronice în modelele viitoare, ambele

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

necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor***, precum și faptul că industria ar putea deveni tot mai dependentă de importurile de materii prime critice și tot mai vulnerabilă la perturbări ale aprovizionării și ar putea deci să își piardă din competitivitate***. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie ***reparate,*** reutilizate, refabricate, recondiționate***, modernizate*** sau reciclate ***atât de la vehiculele aflate în etapa de utilizare, cât și*** de la vehiculele scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului și pentru a contribui la decarbonizarea sectorului ***și a susține competitivitatea mărind reziliența industriei autovehiculelor***, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai

reciclare și recuperare și în ceea ce privește vehiculele scoase din uz.

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

---

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

---

[38] Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 11 martie 2020, Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, [COM(2020)0098].

[38a] Regulamentul (UE) 2024/1252 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 aprilie 2024 de instituire a unui cadru pentru asigurarea aprovizionării sigure și durabile cu materii prime critice și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 168/2013, (UE) 2018/858,

(UE) 2018/1724 și (UE) 2019/1020 (JO L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

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

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

Amendamentul 3
Propunere de regulament
Considerentul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(6) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului[44] a introdus un sistem cuprinzător de omologare de tip și de supraveghere a pieței pentru autovehicule, remorci și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a asigura buna funcționare a pieței unice și de a oferi un nivel ridicat de performanță de mediu. Este necesar un act de reglementare separat în scopul procedurii de omologare UE de tip prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858. Este necesar să se stabilească dispoziții și cerințe privind circularitatea vehiculelor în procesul de omologare UE de tip. Pentru a asigura conformitatea vehiculelor cu aceste cerințe, este necesar să se asigure verificarea vehiculelor în cadrul procesului de omologare UE de tip. Dispozițiile administrative ale	(6) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului[44] a introdus un sistem cuprinzător de omologare de tip și de supraveghere a pieței pentru autovehicule, remorci și pentru sistemele, componentele și unitățile tehnice separate destinate vehiculelor respective, cu scopul de a asigura buna funcționare a pieței unice și de a oferi un nivel ridicat de performanță de mediu. Este necesar un act de reglementare separat în scopul procedurii de omologare UE de tip prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858. Este necesar să se stabilească dispoziții și cerințe privind circularitatea vehiculelor în procesul de omologare UE de tip. Pentru a asigura conformitatea vehiculelor cu aceste cerințe, este necesar să se asigure verificarea vehiculelor în cadrul procesului de omologare UE de tip. Dispozițiile administrative ale

Regulamentului (UE) 2018/858, inclusiv dispozițiile privind supravegherea pieței, măsurile corective și sancțiunile, se aplică omologărilor de tip emise în conformitate cu cerințele prezentului regulament. Dispozițiile administrative ale Regulamentului (UE) 2018/858, inclusiv dispozițiile privind supravegherea pieței, măsurile corective și sancțiunile, se aplică omologărilor de tip emise în conformitate cu cerințele prezentului regulament.	Regulamentului (UE) 2018/858, inclusiv dispozițiile privind supravegherea pieței, măsurile corective și sancțiunile, se aplică omologărilor de tip emise în conformitate cu cerințele prezentului regulament. Dispozițiile administrative ale Regulamentului (UE) 2018/858, inclusiv dispozițiile privind supravegherea pieței, măsurile corective***, clauzele de salvgardare*** și sancțiunile, se aplică omologărilor de tip emise în conformitate cu cerințele prezentului regulament.
_____	_____
[44] Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).	[44] Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).

Amendamentul 4
Propunere de regulament
Considerentul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(6a) Pentru a evita aplicarea retroactivă a cerințelor, este important să se facă distincția între omologările de tip modificate și noile omologări de tip. Așadar, ar trebui să se clarifice faptul că modificările nu necesită sistematic o nouă

	omologare de tip în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858.

Amendamentul 5
Propunere de regulament
Considerentul 7

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

pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Pentru a atinge aceste obiective și pentru a răspunde necesității de a avea norme uniforme pentru piața unică, determinate de preocupări legate de mediu, și în conformitate cu legislația generală a Uniunii privind omologarea de tip a autovehiculelor, Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE ar trebui înlocuite cu un regulament, în temeiul articolului 114 din TFUE.	introduse pe piață, precum și pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Pentru a atinge aceste obiective și pentru a răspunde necesității de a avea norme uniforme pentru piața unică, determinate de preocupări legate de mediu, și în conformitate cu legislația generală a Uniunii privind omologarea de tip a autovehiculelor, Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE ar trebui înlocuite cu un regulament, în temeiul articolului 114 din TFUE.

Amendamentul 6
Propunere de regulament
Considerentul 8

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

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

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

	refabricarea și recondiționarea.

Amendamentul 7
Propunere de regulament
Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(8a) Pentru a se asigura coerența reglementărilor și pentru a se evita fragmentarea pe piața unică, este necesar să se extindă domeniul de aplicare al prezentului regulament la vehiculele care se încadrează în categoriile L1 și L2, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[1a]. Vehiculele din categoriile L1e și L2e nu sunt supuse uniform obligației de înmatriculare administrativă în temeiul Directivei 1999/37/CE[1b] a Consiliului în toate statele membre, deși sunt omologate de tip în temeiul Regulamentului (UE) nr. 168/2013. Această lipsă de coerență în materie de reglementare riscă să creeze abordări naționale fragmentate, să impună sarcini disproporționate producătorilor și să submineze competitivitatea sectorului. Pentru a asigura coerența și armonizarea reglementărilor, prezentul regulament ar trebui să precizeze că, atunci când vehiculele respective nu sunt supuse obligației de înmatriculare administrativă, ar trebui să fie implementat un sistem alternativ de înregistrare a identificării lor,

inclusiv la punctul de introducere pe piață, în timpul utilizării sau la scoaterea din uz. Această abordare ar trebui să prevină diferențele de tratament al vehiculelor similare și să armonizeze obligațiile pentru toate vehiculele din categoria L, promovând astfel un cadru coerent în scopul respectării prezentului regulament.

[1a] Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

[1b] Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

Amendamentul 8
Propunere de regulament
Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(9a) Vehiculele proiectate și construite sau adaptate pentru uzul exclusiv al forțelor armate, precum și vehiculele proiectate și construite pentru uzul forțelor armate, al apărării civile, al unităților de pompieri, al forțelor de ordine publică și al serviciilor medicale de urgență ar trebui

excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Aceste vehicule îndeplinesc funcții operaționale speciale și li se aplică anumite cerințe tehnice, iar proiectarea, construcția și utilizarea lor diferă considerabil de cele ale vehiculelor pentru transportul rutier general. Prin urmare, nu ar fi potrivit să li se aplice acestor vehicule cerințele generale de circularitate pentru proiectarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz, iar excluderea lor din domeniul de aplicare al prezentului regulament este în concordanță cu caracterul special al funcțiilor lor.

Amendamentul 9
Propunere de regulament
Considerentul 9 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(9b) Pentru a păstra patrimoniul cultural al Europei, vehiculele de interes istoric ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Și vehiculele care prezintă un interes cultural deosebit ar trebui să poată fi excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament, cu condiția să fie recunoscute oficial ca atare de autoritatea competentă a statului membru în care sunt înmatriculate, în conformitate cu anumite criterii. Această excludere nu ar trebui să scutească vehiculele respective de obligația de a fi păstrate și

	manipulate corect din punct de vedere ecologic, în conformitate cu dreptul aplicabil al Uniunii sau cu dreptul intern aplicabil. Așadar, statele membre ar trebui să se asigure că orice vehicul care beneficiază de o astfel de scutire este gestionat corespunzător.

Amendamentul 10
Propunere de regulament
Considerentul 9 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(9c) Pentru a avea siguranța că domeniul de aplicare al prezentului regulament este adaptat la realitățile pieței, și alte tipuri de vehicule, cum ar fi vehiculele din categoriile L produse în serii mici sau anumite biciclete concepute pentru pedalare ar trebui să fie excluse din prezentul regulament.

Amendamentul 11
Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(10) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini o funcție specifică și necesită adaptări speciale ale caroseriei care nu sunt în întregime sub controlul constructorului. În consecință, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Pentru aceste vehicule ar trebui să se aplice numai dispozițiile privind colectarea,	(10) Vehiculele cu destinație specială se proiectează pentru a îndeplini o funcție specifică și necesită adaptări speciale ale caroseriei care nu sunt în întregime sub controlul constructorului. În consecință, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare nu pot fi calculate corect. Pentru aceste vehicule ar trebui să se aplice numai dispozițiile privind colectarea,

depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor. Costurile aferente desfășurării acestor activități ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială, astfel cum se prevede în Directiva 2000/53/CE. Producătorul din a doua etapă al vehiculelor care au fost omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape nu este în măsură să calculeze gradele de reutilizare, reciclare și recuperare pentru vehiculele completate. Prin urmare, ar trebui să se ceară ca doar vehiculul de bază să respecte dispozițiile prezentului regulament.	depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor. Costurile aferente desfășurării acestor activități ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială, astfel cum se prevede în Directiva 2000/53/CE. ***Totuși, vehiculele cu destinație specială fabricate de micii producători ar trebui să fie excluse în întregime din domeniul de aplicare al prezentului regulament.*** Producătorul din a doua etapă***, cum ar fi cel care produce caroseria,*** al vehiculelor care au fost omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape nu este în măsură să calculeze gradele de reutilizare, reciclare și recuperare pentru vehiculele completate. Prin urmare, ar trebui să se ceară ca doar vehiculul de bază să respecte dispozițiile prezentului regulament ***în această etapă. În consecință, caroseria vehiculelor construite în mai multe etape care nu este inclusă în vehiculul de bază nu ar trebui să fie inclusă în domeniul de aplicare al răspunderii extinse a producătorilor.***

Amendamentul 12
Propunere de regulament
Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a)Autorulotele și rulotele sunt diferite de vehiculele sau remorcile convenționale, deoarece funcția lor primară este de a servi drept locuință mai degrabă decât mijloc de transport. Multe rulote rămân permanent într-un loc, servind drept case de vacanță utilizate pentru cazarea sezonieră, și rămân funcționale decenii întregi. Aceste unități nu ar trebui să fie considerate vehicule scoase din uz, deoarece continuă să aibă funcția de locuințe, adesea neînmatriculate, ceea ce determină clasificarea lor eronată ca „vehicule dispărute”. Aceste rulote sunt construite cu componente care nu sunt destinate autovehiculelor, cum ar fi lemn, mobilier, sisteme de alimentare cu apă și sistemele electrice de uz casnic, care nu sunt vizate de unitățile de reciclare a vehiculelor. Având în vedere destinația lor specială, compoziția materială distinctă și utilizarea lor permanentă, autorulotele și rulotele ar trebui să fie excluse din prezentul regulament.

Amendamentul 13
Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(11) Una dintre cele mai mari provocări practice legate de aplicarea Directivei 2000/53/CE	(11) Una dintre cele mai mari provocări practice legate de aplicarea Directivei 2000/53/CE

se referă la stabilirea faptului dacă un vehicul a devenit sau nu un vehicul scos din uz, în ***special în*** cazul transporturilor transfrontaliere de vehicule. [46] În pofida emiterii de orientări cu privire la acest aspect, evaluarea rămâne problematică. Prin urmare, este necesar să se prevadă criterii precise și obligatorii din punct de vedere juridic care să permită să se determine că un vehicul este scos din uz. Aceste criterii ar trebui să fie utilizate de către toți operatorii economici și proprietarii de vehicule care au de a face cu vehicule scoase din uz.

se referă la stabilirea faptului dacă un vehicul a devenit sau nu un vehicul scos din uz, în cazul transporturilor transfrontaliere ***și al exporturilor*** de vehicule. [46] În pofida emiterii de orientări cu privire la acest aspect, evaluarea rămâne problematică. Prin urmare, este necesar să se prevadă criterii precise și obligatorii din punct de vedere juridic care să permită să se determine că un vehicul este scos din uz. Aceste criterii ar trebui să fie utilizate de către ***toate autoritățile competente,*** toți operatorii economici și proprietarii de vehicule care au de a face cu vehicule scoase din uz.

_____

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

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

Amendamentul 14
Propunere de regulament
Considerentul 13

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a etapei de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca

(13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a etapei de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca

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

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

22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE.	calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE. ***Comisia ar trebui să se asigure că metodologia relevantă a ONU este actualizată în consecință pentru a preveni conflictele cu metodologia Uniunii și a reduce sarcina producătorilor.***

Amendamentul 15
Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(13a)Asigurarea posibilității de reparare al vehiculelor pe întreaga durată de viață a acestora este un pilon fundamental al unei economii cu adevărat sustenabile și circulare în domeniul autovehiculelor. Vehiculele nu ar trebui să fie clasificate prematur ca fiind scoase din uz dacă sunt încă reparabile, deoarece acest lucru ar genera deșeuri inutile, ar crea ineficiențe economice și le-ar impune o sarcină nejustificată proprietarilor de vehicule. Un vehicul ar trebui să fie considerat scos din uz numai în cazul în care nu poate fi reabilitat în mod rezonabil astfel încât să respecte cerințele inspecției tehnice și deci prezintă un risc de siguranță pentru participanții la trafic.

Amendamentul 16
Propunere de regulament
Considerentul 13 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(13b) Longevitatea vehiculelor nu depinde doar de proiectarea lor inițială, ci și de disponibilitatea unor servicii de reparații și întreținere accesibile ca preț și competitive. Reparatorii independenți ar trebui să își poată desfășura activitatea în condiții echitabile și transparente, astfel încât clienții să nu depindă doar de rețelele de reparații controlate de producători, care ar putea, în caz contrar, să limiteze concurența, să majoreze costurile și să reducă disponibilitatea serviciilor. Ar trebui să se prevină obstacolele în calea reparațiilor, printre care și restricționarea accesului la piese de schimb, la instrumente de diagnosticare și la informații tehnice, precum și corelarea nejustificată a pieselor cu un anumit vehicul, pentru a păstra posibilitatea de a alege a consumatorului și a asigura utilizarea eficientă a resurselor.

Amendamentul 17
Propunere de regulament
Considerentul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) Directiva 2000/53/CE restricționează deja utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent în vehicule și prevede derogări în cazul în care astfel de	(15) Directiva 2000/53/CE restricționează deja utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent în vehicule și prevede derogări în cazul în care astfel de

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

substanțe pot fi utilizate în anumite aplicații. Prezentul regulament ar trebui să preia aceste norme existente. Cu toate acestea, pentru a asigura coerența legislației privind substanțele chimice, restricțiile privind introducerea pe piață și utilizarea altor substanțe în vehicule ar trebui să fie abordate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului[48]. În mod similar, restricțiile privind utilizarea substanțelor reglementate în Regulamentul (UE) 2019/1021 al Parlamentului European și al Consiliului[49] ar trebui ***să fie respectate*** pe baza dispozițiilor regulamentului respectiv.

---

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

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

(JO L 396, 30.12.2006, p. 1).

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

(JO L 396, 30.12.2006, p. 1).

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

Amendamentul 18
Propunere de regulament
Considerentul 15 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(15a)Pentru a facilita respectarea prezentului regulament și a oferi orientări cu privire la restricțiile aplicate substanțelor care prezintă motive de îngrijorare din vehicule, dar și celor care împiedică reciclarea prin care se obțin materii prime secundare sigure și de înaltă calitate, este indicat să se facă o cartografiere a substanțelor care prezintă motive de îngrijorare. Comisia ar trebui să facă acest lucru, asistată de Agenția Europeană pentru Produse Chimice instituită în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 (denumită în continuare „agenția”). Comisia ar trebui să ia măsuri subsecvente potrivite în această privință, printre care și posibila adoptare a unor acte delegate.

Amendamentul 19
Propunere de regulament
Considerentul 16

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(16) Directiva 2000/53/CE	(16) Directiva 2000/53/CE

prevede exceptări de la restricțiile privind utilizarea plumbului și a cadmiului în bateriile utilizate în vehicule, care sunt preluate de prezentul regulament. Cu toate acestea, utilizarea substanțelor în baterii este reglementată în mod cuprinzător în Regulamentul (UE) ***nr.*** 2023/***[privind bateriile]*** al Parlamentului European și al Consiliului***50***. Prin urmare, aceste substanțe ar trebui să fie abordate și, în cele din urmă, restricțiile și exceptările aferente ar trebui să fie transferate, după caz, în regulamentul respectiv și nu ar trebui să fie reglementate în prezentul regulament. Înainte de a introduce aceste restricții în temeiul Regulamentului (UE) nr. 2023/[privind bateriile], ar trebui să se efectueze o evaluare cuprinzătoare în temeiul regulamentului respectiv pentru a evalua dacă mai este necesară o exceptare și în ce domeniu de aplicare.	prevede exceptări de la restricțiile privind utilizarea plumbului și a cadmiului în bateriile utilizate în vehicule, care sunt preluate de prezentul regulament. Cu toate acestea, utilizarea substanțelor în baterii este reglementată în mod cuprinzător în Regulamentul (UE) 2023/***1542*** al Parlamentului European și al Consiliului[50]. Prin urmare, aceste substanțe ar trebui să fie abordate și, în cele din urmă, restricțiile și exceptările aferente ar trebui să fie transferate, după caz, în regulamentul respectiv și nu ar trebui să fie reglementate în prezentul regulament. Înainte de a introduce aceste restricții în temeiul Regulamentului (UE) nr. 2023/[privind bateriile], ar trebui să se efectueze o evaluare cuprinzătoare în temeiul regulamentului respectiv pentru a evalua dacă mai este necesară o exceptare și în ce domeniu de aplicare.
_____	_____
[50] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din ***[data]*** 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE (JO L ***[...])***.	[50] ***Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE (JO L 191, 28.7.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).***

Amendamentul 20
Propunere de regulament
Considerentul 17

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

Amendamentul 21
Propunere de regulament
Considerentul 18

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

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

reciclate în vehiculele lor. Stabilirea unor obiective și a unor dispoziții uniforme privind modul de calculare a conținutului reciclat va oferi securitate juridică și va contribui la crearea unei concurențe loiale între producători. Cerințele se vor aplica tuturor producătorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii, ***inclusiv prin piețe online și*** indiferent de locul în care își au sediul. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor, regulamentul ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii. ***Tranziția la economia circulară în sectorul autovehiculelor ar trebui să fie însoțită de măsuri care să apere siguranța locurilor de muncă și să creeze noi ocazii de angajare. Prezentul regulament ar trebui să poată ajuta lucrătorii printr-o tranziție justă, integrând aspecte sociale, economice și de durabilitate a mediului.***

Amendamentul 22
Propunere de regulament
Considerentul 19

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest	(19) Având în vedere rata scăzută de reciclare a materialelor plastice, în special a celor provenite de la vehiculele scoase din uz, precum și impactul negativ general al altor forme de tratare a deșeurilor de plastic, este oportun să se sporească utilizarea materialelor plastice reciclate în vehicule. În acest

scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***25 %*** de plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de ***25*** % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. ***În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare*** a ***acestei obligații***, ***Comisiei*** ar trebui să ***i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și*** de ***verificare a ponderii*** de ***materiale*** plastice ***recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv***, ***din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta***.	scop, în vehiculele noi ar trebui să se includă un obiectiv obligatoriu pentru materialele plastice reciclate din deșeurile postconsum. În consecință, fiecare tip de vehicul ar trebui să conțină ***20 %*** de plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum. Procentul de ***15*** % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice ar trebui atins prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz. ***Pentru a asigura perspectiva pe termen lung necesară pentru acest sector și*** a ***debloca investițiile***, ***producătorii*** ar trebui să ***atingă într-o etapă ulterioară obiectivul ca cel puțin 25 % din materialele plastice să fie reciclate din deșeuri*** de ***plastic postconsum, în afară*** de ***cazul în care indisponibilitatea sau prețurile excesive ale materialelor*** plastice ***reciclate necesare fac acest obiectiv mult prea greu de atins. Cu scopul de a oferi suficientă flexibilitate pentru a atinge aceste obiective, producătorii ar mai trebui să poată realiza până la maxim 50 % din acest obiectiv prin folosirea deșeurilor preconsum.***

Amendamentul 23
Propunere de regulament
Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(19a)În vederea suplimentării anumitor elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a

	adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea metodologiei de calculare și de verificare a ponderii materialelor recuperate din deșeurile preconsum și postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta, luând în considerare cea mai bună tehnologie de reciclare disponibilă, inclusiv reciclarea mecanică și cea chimică. Pentru a garanta condiții de concurență echitabile, este necesar ca preocupările legate de mediu să fie abordate fără a face discriminare între plasticul reciclat produs pe plan intern și cel importat. În acest scop, materialelor plastice reciclate din deșeuri preconsum care sunt integrate în vehicule importate în Uniune ar trebui să li se aplice condiții echivalente privind emisiile, colectarea separată și criteriile de sustenabilitate a tehnologiilor de reciclare.

Amendamentul 24
Propunere de regulament
Considerentul 20

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de	(20) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de

producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri ***de oțel post-consum*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv. În vederea ***asigurării unor condiții uniforme*** de ***punere în aplicare*** a ***acestei obligații***, ***Comisiei ar trebui să i se confere competențe*** de ***executare*** pentru a ***stabili metodologia*** de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile ***de oțel postconsum*** prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, ***ar trebui să se stabilească un obiectiv de integrare a oțelului reciclat din deșeuri feroase în vehiculele noi. În plus,*** Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri ***feroase, inclusiv a categoriilor*** de ***produse lungi și de produse plate din*** oțel ***carbon și oțel inoxidabil,*** care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv***, incluzând și efectele asupra altor sectoare care utilizează oțelul și asupra emisiilor globale de gaze cu efect de seră***. ***Este important să se facă distincție între diferitele categorii de produse din oțel din vehicul, deoarece acestea sunt produse cu diferite tehnologii care au diverse constrângeri de utilizare*** a ***deșeurilor feroase***, ***în funcție de măsura în care tolerează un anumit conținut de cupru și alte impurități neintenționate.*** În vederea ***suplimentării anumitor elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind***

funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea metodologiei de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile ***feroase*** prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Amendamentul 25
Propunere de regulament
Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(20a)Sectorul autovehiculelor este, de asemenea, unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu, care reprezintă peste 40 % din cererea totală, utilizarea sa fiind în creștere. În prezent, gradul de utilizare a aluminiului reciclat în vehiculele noi este scăzut. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon aferente producției de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor la neutralitatea climatică, a reduce consumul de energie electrică și costurile cu energia și a mări reziliența prin reducerea dependențelor de livrările de materii prime primare, este oportun să se utilizeze mai mult aluminiu reciclat în vehicule. În acest scop, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime a

	aluminiumului reciclat care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu pe această temă realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv. În vederea suplimentării anumitor elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea metodologiei de calculare și de verificare a ponderii aluminiului și a aliajelor acestuia recuperate din deșeurile prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

Amendamentul 26
Propunere de regulament
Considerentul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) Există un potențial de creștere a utilizării conținutului reciclat în vehicule pentru alte materiale utilizate în mod obișnuit de industria autovehiculelor, pentru care piețele de materii prime secundare sunt subdezvoltate, amprenta legată de producția de materii prime primare este ridicată sau gradele de reciclare sunt limitate, în timp ce tehnologiile de sortare și reciclare se îmbunătățesc. Prin urmare, este oportun ca Comisia	(21) Există un potențial de creștere a utilizării conținutului reciclat în vehicule pentru alte materiale utilizate în mod obișnuit de industria autovehiculelor, pentru care piețele de materii prime secundare sunt subdezvoltate, amprenta legată de producția de materii prime primare este ridicată sau gradele de reciclare sunt limitate, în timp ce tehnologiile de sortare și reciclare se îmbunătățesc. Prin urmare, este oportun ca Comisia

să evalueze oportunitatea, fezabilitatea și impactul stabilirii unor obiective privind conținutul reciclat de neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, bor utilizat în magneții permanenți***, precum și*** pentru ***aluminiu și aliajele acestuia sau*** magneziu și aliajele acestuia. În ceea ce privește fezabilitatea stabilirii potențiale a unor obiective privind anumite tipuri de aliaje de aluminiu și magneziu, studiul ar trebui să abordeze problema corelării cererii cu oferta secundară în general și, în special, să analizeze compromisul dintre maximizarea economiilor de scară prin specificarea unui număr minim de familii de aliaje și maximizarea reținerii valorii prin sortarea într-o gamă mai largă de tipuri de aliaje specifice.

să evalueze oportunitatea, fezabilitatea și impactul stabilirii unor obiective privind conținutul reciclat de neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, bor utilizat în magneții permanenți ***sau*** pentru magneziu și aliajele acestuia. În ceea ce privește fezabilitatea stabilirii potențiale a unor obiective privind anumite tipuri de aliaje de aluminiu și magneziu, studiul ar trebui să abordeze problema corelării cererii cu oferta secundară în general și, în special, să analizeze compromisul dintre maximizarea economiilor de scară prin specificarea unui număr minim de familii de aliaje și maximizarea reținerii valorii prin sortarea într-o gamă mai largă de tipuri de aliaje specifice.

Amendamentul 27
Propunere de regulament
Considerentul 22

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de ***aluminiu și de aliaje ale acestuia, de*** magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie ***prezente*** în tipurile de vehicule și ***încorporate*** în acestea. În	(22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu sau de bor reciclate din deșeuri ***preconsum și*** postconsum care trebuie să fie ***prezentă*** în tipurile de vehicule și ***încorporată*** în acestea. În vederea ***suplimentării anumitor***

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

elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea metodologiei de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile ***preconsum și*** postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.

Amendamentul 28
Propunere de regulament
Considerentul 23

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(23) În conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) ***[Actul privind materiile prime critice] al Parlamentului European și al Consiliului[51]*** și având în vedere că este necesar să se stabilească în prezentul regulament dispoziții privind conținutul reciclat din vehicule și	(23) În conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) ***2024/1252*** și având în vedere că este necesar să se stabilească în prezentul regulament dispoziții privind conținutul reciclat din vehicule și privind materiile prime critice utilizate în piesele și componentele vehiculelor, aceste

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

dispoziții ar trebui să se aplice ca punere în aplicare sectorială a dispozițiilor cuprinse în Regulamentul (UE) ***2024/1252***. Acest lucru va asigura raționalizarea și integrarea diferitelor obligații de informare, etichetare și îndepărtare în conformitate cu procedurile din prezentul regulament în cele pentru alte piese, componente și materiale.

_____ _____

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

Amendamentul 29
Propunere de regulament
Considerentul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/***[privind bateriile]*** și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare	(24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/***1542*** și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule,

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

asigurându-se că aceste baterii și motoare pentru tracțiune electrică pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul***. De asemenea, Comisia ar trebui să încurajeze elaborarea de standarde pentru tehnicile de proiectare și asamblare care facilitează întreținerea, repararea și reafectarea bateriilor și a ansamblurilor de baterii. În sens mai larg, pentru a maximiza potențialul de înlocuire, reutilizare, reciclare, refabricare sau recondiționare a pieselor și componentelor vehiculelor și pentru a reduce cât mai mult deșeurile, vehiculele ar trebui să fie proiectate astfel încât să se poată îndepărta cât mai multe piese și componente. Conceptul de fezabilitate tehnică ar trebui să fie interpretat astfel încât să se susțină aceste obiective și să li se înlesnească realizarea, recunoscând totodată că în anumite cazuri cerințele funcționale sau de siguranță ale unei piese pot justifica adoptarea unor soluții alternative care limitează posibilitatea de îndepărtare a unei piese sau a unei componente. În astfel de cazuri, producătorii ar trebui să demonstreze că această opțiune este necesară***. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar

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

Amendamentul 30
Propunere de regulament
Considerentul 26

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(26) Pentru a se asigura că producătorii de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare pun în aplicare acțiuni care să garanteze că îndeplinesc cerințele privind circularitatea prevăzute în prezentul regulament și pentru a-i stimula să îmbunătățească circularitatea tipurilor de vehicule pe care le introduc pe piață, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie cuprinzătoare privind circularitatea ***pentru fiecare tip nou*** și să o transmită ***autorității de omologare de tip. Această strategie*** ar trebui să ***aibă la bază tehnologii confirmate, disponibile sau în curs*** de ***dezvoltare la data solicitării omologării vehiculului,*** și să fie actualizată periodic. Comisia ar trebui să raporteze periodic cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza strategiilor privind circularitatea transmise de producători. ***Pentru a ține seama de progresele***	(26) Pentru a se asigura că producătorii de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare pun în aplicare acțiuni care să garanteze că îndeplinesc cerințele privind circularitatea prevăzute în prezentul regulament și pentru a-i stimula să îmbunătățească circularitatea tipurilor de vehicule pe care le introduc pe piață, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie cuprinzătoare privind circularitatea ***la nivelul producătorilor*** și să o transmită ***Comisiei. Cu toate acestea, producătorii*** ar trebui să ***poată elabora o strategie privind circularitatea pentru fiecare categorie*** de ***vehicule.*** Această strategie ***nu ar trebui să genereze sarcini disproporționate pentru producători*** și ***ar trebui*** să fie actualizată periodic. Comisia ar trebui să raporteze periodic cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza

tehnice și științifice în domeniul fabricării și al gestionării vehiculelor scoase din uz, de evoluțiile pieței din sectorul autovehiculelor și de modificările în materie de reglementare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei care conține cerințe privind conținutul strategiei privind circularitatea și actualizările acesteia.	strategiilor privind circularitatea transmise de producători.

Amendamentul 31
Propunere de regulament
Considerentul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la ***informații care să permită*** îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să	(28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere***, precum și serviciilor de urgență*** acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la ***informațiile menționate la alineatul (66) din Comunicarea Comisiei din 28 mai 2010 referitoare la orientările suplimentare***

ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) ***[Actul privind materiile prime critice]***. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. ***În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii privind restricțiile verticale în acordurile pentru vânzarea și repararea autovehiculelor, precum și pentru distribuția de piese de schimb pentru autovehicule, permițând*** îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice ***și ansamblurile de baterii aferente***, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) ***2024/1252. Este important să se respecte pe deplin drepturile de proprietate intelectuală, astfel încât accesul la informații tehnice să nu compromită tehnologiile protejate sau secretele comerciale***. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de

Europene ar trebui ***delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V***.

comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative ***neprohibitive***. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. ***Ținând seama de necesitatea de a susține modernizarea vehiculelor, pentru că este o modalitate de a reduce emisiile, de a prelungi durata de viață a vehiculelor și de a promova sustenabilitatea, producătorii*** ar trebui ***și să întrețină o cooperare corespunzătoare cu operatorii de modernizare***.

Amendamentul 32
Propunere de regulament
Considerentul 29

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

reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.

în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.

Amendamentul 33
Propunere de regulament
Considerentul 31

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(31) Pentru a facilita tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport de circularitate al vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) 2023 ***[privind bateriile]***, Regulamentul ***[ESPR]*** al Parlamentului European și al Consiliului[54] și Regulamentul ***[Euro 7]*** al Parlamentului European și al Consiliului[55]. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competențe de executare în vederea stabilirii cerințelor tehnice de proiectare și	(31) Pentru a facilita tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport ***digital*** de circularitate al vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) 2023***/1542***, Regulamentul ***(UE) 2024/1781*** al Parlamentului European și al Consiliului[54] și Regulamentul ***(UE) 2024/1257*** al Parlamentului European și al Consiliului[55]. Pentru a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, Comisiei ar trebui să i se delege competențe de executare în vederea stabilirii cerințelor tehnice de proiectare și

de funcționare a pașaportului și a normelor privind amplasarea suportului de date sau a altui identificator care să permită accesarea pașaportului pe vehicul.	de funcționare a pașaportului și a normelor privind amplasarea suportului de date sau a altui identificator care să permită accesarea pașaportului pe vehicul. ***Atunci când stabilește normele pentru pașaportul digital de circularitate al vehiculului, Comisia ar trebui să țină seama de necesitatea de a asigura un nivel ridicat de securitate și confidențialitate, inclusiv a datelor privind exploatarea unui vehicul, pentru a preveni amenințările cibernetice.***
54 Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile și de abrogare a Directivei 2009/125/CE.	54 ***Regulamentul (UE) 2024/1781 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile, de modificare a Directivei (UE) 2020/1828 și a Regulamentului (UE) 2023/1542 și de abrogare a Directivei 2009/125/CE (JO L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj)***.
55 Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009.	55 ***Regulamentul (UE) 2024/1257*** a***l Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7), de modificare a Regulamentului***

	(UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Amendamentul 34
Propunere de regulament
Considerentul 33

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

certificate de distrugere în conformitate cu prezentul regulament.	financiară și organizatorică necesară pentru a efectua operațiunile de tratare a vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață într-un mod care respectă dreptul Uniunii și dreptul intern aplicabil, inclusiv cerințele specifice în materie de tratare stabilite în prezentul regulament. În plus, instalațiile de tratare autorizate ar trebui să ***fie singurele care au*** competența de a elibera certificate de distrugere în conformitate cu prezentul regulament.

Amendamentul 35
Propunere de regulament
Considerentul 33 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(33a)Statelor membre ar trebui să li se dea posibilitatea de a adopta măsuri în temeiul dreptului lor intern prin care să oblige producătorii sau organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor să încheie contracte cu instalații de tratare autorizate pentru a-și îndeplini obligațiile în materie de răspundere a producătorilor. Pentru a realiza obiectivele prezentului regulament, inclusiv pentru a promova o economie circulară, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili norme pentru ca respectivele contracte să se poată derula în condiții juste, transparente și nediscriminatorii pentru diferitele categorii de producători și de organizații care implementează

răspunderea extinsă a producătorilor.

Amendamentul 36
Propunere de regulament
Considerentul 35

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(35) Pentru a facilita monitorizarea respectării de către producători a obligațiilor care le revin în materie de răspundere extinsă a producătorilor, statele membre ar trebui să instituie un registru al producătorilor. Cerințele de înregistrare ar trebui să fie armonizate în întreaga Uniune pentru a facilita înregistrarea, în special în cazul în care producătorii pun la dispoziție vehicule în diferite state membre. Registrul ar trebui, de asemenea, să fie utilizat în scopul raportării către autoritățile competente cu privire la îndeplinirea obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor. Caracteristicile și aspectele procedurale legate de acest registru ar trebui, de asemenea, să fie în concordanță cu registrul producătorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2023/***[OP: privind bateriile]***, pentru a permite producătorilor de vehicule și producătorilor de baterii să utilizeze același registru.	(35) Pentru a facilita monitorizarea respectării de către producători a obligațiilor care le revin în materie de răspundere extinsă a producătorilor, statele membre ar trebui să instituie un registru al producătorilor ***sau să folosească unul existent***. Cerințele de înregistrare ar trebui să fie armonizate în întreaga Uniune pentru a facilita înregistrarea, în special în cazul în care producătorii pun la dispoziție vehicule în diferite state membre. Registrul ar trebui, de asemenea, să fie utilizat în scopul raportării către autoritățile competente cu privire la îndeplinirea obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor. Caracteristicile și aspectele procedurale legate de acest registru ar trebui, de asemenea, să fie în concordanță cu registrul producătorilor instituit prin Regulamentul (UE) 2023/***1542***, pentru a permite producătorilor de vehicule și producătorilor de baterii să utilizeze același registru. ***Pentru a facilita înregistrarea producătorilor în toate statele membre, Comisia ar trebui să creeze un portal unic care să conțină linkuri către toate registrele naționale.***

Amendamentul 37
Propunere de regulament
Considerentul 36

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

Amendamentul 38
Propunere de regulament
Considerentul 37

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

operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor de conducere ale acestor organizații.

operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor de conducere ale acestor organizații. ***În special, operatorii de gestionare a deșeurilor ar trebui selectați prin intermediul unei proceduri nediscriminatorii și pe baza unor criterii transparente de atribuire.***

Amendamentul 39
Propunere de regulament
Considerentul 39

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

Amendamentul 40
Propunere de regulament
Considerentul 42

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(42) Întrucât vehiculele devin adesea vehicule scoase din uz	(42) Întrucât vehiculele devin adesea vehicule scoase din uz

într-un alt stat membru decât în statul membru în care au fost înmatriculate pentru prima dată, este necesar să se introducă norme privind răspunderea extinsă a producătorilor la nivel transfrontalier. Aceste norme ar trebui să garanteze că răspunderea producătorului acoperă în mod corespunzător costurile de colectare și tratare suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor din statul membru în care vehiculul devine vehicul scos din uz. În acest scop, producătorul ar trebui să numească un reprezentant pentru răspunderea extinsă a producătorilor în fiecare stat membru și să instituie mecanisme de cooperare ***transfrontalieră*** cu operatorii de gestionare a deșeurilor relevanți. Introducerea unui astfel de mecanism contribuie la crearea unor condiții de concurență echitabile între instalațiile de tratare autorizate din întreaga Uniune și facilitează dezvoltarea unor abordări la nivelul Uniunii în cazul răspunderii individuale a producătorilor.

într-un alt stat membru decât în statul membru în care au fost înmatriculate pentru prima dată, este necesar să se introducă norme privind răspunderea extinsă a producătorilor la nivel transfrontalier. Aceste norme ar trebui să garanteze că răspunderea producătorului acoperă în mod corespunzător costurile de colectare și tratare suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor din statul membru în care vehiculul devine vehicul scos din uz***, asigurând totodată faptul că producătorul nu plătește taxa de două ori***. În acest scop, producătorul ar trebui să numească un reprezentant pentru răspunderea extinsă a producătorilor în fiecare stat membru și să instituie mecanisme de cooperare ***și de transfer al costurilor la nivel transfrontalier*** cu operatorii de gestionare a deșeurilor relevanți. Introducerea unui astfel de mecanism contribuie la crearea unor condiții de concurență echitabile între instalațiile de tratare autorizate din întreaga Uniune și facilitează dezvoltarea unor abordări la nivelul Uniunii în cazul răspunderii individuale a producătorilor.

Amendamentul 41
Propunere de regulament
Considerentul 44

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(44) O condiție prealabilă esențială pentru tratarea corectă a vehiculelor scoase din uz este ca toate vehiculele scoase din uz să fie colectate. Prin urmare,	(44) O condiție prealabilă esențială pentru tratarea corectă a vehiculelor scoase din uz este ca toate vehiculele scoase din uz să fie colectate. Prin urmare,

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

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

Amendamentul 42
Propunere de regulament
Considerentul 46

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

Amendamentul 43
Propunere de regulament
Considerentul 47

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(47) Instalația de tratare autorizată ar trebui să ***emită un*** certificat de distrugere care să ateste tratarea unui vehicul scos din uz. Acest lucru este necesar	(47) Instalația de tratare autorizată ar trebui să ***fie responsabilă de emiterea unui*** certificat de distrugere care să ateste tratarea unui vehicul scos

pentru a asigura o supraveghere adecvată a gestionării vehiculelor scoase din uz. Cerințele minime pentru acest certificat sunt stabilite în prezent în Decizia 2002/151/CE a Comisiei[57], iar conținutul prezentei decizii ar trebui inclus în prezentul regulament, cu adaptările necesare. Acest certificat ar trebui eliberat în format electronic și furnizat ultimului proprietar al unui vehicul scos din uz și apoi transmis de instalațiile de tratare autorizate și de ultimul proprietar autorităților competente din statul membru, deoarece prezentarea sa permite anularea înmatriculării unui vehicul. Sistemul electronic de notificare ar trebui să permită transmiterea atât a documentului care confirmă colectarea vehiculului scos din uz, cât și a certificatului de distrugere.

din uz. Acest lucru este necesar pentru a asigura o supraveghere adecvată a gestionării vehiculelor scoase din uz. Cerințele minime pentru acest certificat sunt stabilite în prezent în Decizia 2002/151/CE a Comisiei[57], iar conținutul prezentei decizii ar trebui inclus în prezentul regulament, cu adaptările necesare. Acest certificat ar trebui eliberat în format electronic și furnizat ultimului proprietar al unui vehicul scos din uz și apoi transmis de instalațiile de tratare autorizate și de ultimul proprietar autorităților competente din statul membru, deoarece prezentarea sa permite anularea înmatriculării unui vehicul. Sistemul electronic de notificare ar trebui să permită transmiterea atât a documentului care confirmă colectarea vehiculului scos din uz, cât și a certificatului de distrugere.

---

[57] Decizia 2002/151/CE a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerințele minime pentru certificatul de distrugere eliberat în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 50, 21.2.2002, p. 94).

[57] Decizia 2002/151/CE a Comisiei din 19 februarie 2002 privind cerințele minime pentru certificatul de distrugere eliberat în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 50, 21.2.2002, p. 94).

Amendamentul 44
Propunere de regulament
Considerentul 48

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(48) În pofida obligației prevăzute în Directiva 2000/53/CE de a transfera toate vehiculele scoase din uz în vederea tratării la o instalație de	(48) În pofida obligației prevăzute în Directiva 2000/53/CE de a transfera toate vehiculele scoase din uz în vederea tratării la o instalație de

tratare autorizată, există o proporție foarte mare de vehicule a căror locație nu este cunoscută și care ar fi putut fi tratate sau exportate ilegal ca vehicule scoase din uz sau al căror statut nu este raportat în mod corespunzător autorităților responsabile cu înmatricularea din statele membre. Aceste vehicule sunt denumite „vehicule dispărute”. Statele membre ar trebui să își consolideze cooperarea pentru a reduce numărul de vehicule dispărute. Recunoașterea certificatelor de distrugere eliberate într-un alt stat membru și obligația de a informa autoritățile din statele membre în care este înmatriculat vehiculul cu privire la eliberarea unui certificat de distrugere ar trebui să permită o mai bună urmărire a locului în care se află vehiculele scoase din uz.

tratare autorizată, există o proporție foarte mare de vehicule a căror locație nu este cunoscută și care ar fi putut fi tratate sau exportate ilegal ca vehicule scoase din uz sau al căror statut nu este raportat în mod corespunzător autorităților responsabile cu înmatricularea din statele membre. Aceste vehicule sunt denumite „vehicule dispărute”. Statele membre ar trebui***, de asemenea,*** să își consolideze ***măsurile naționale și*** cooperarea pentru a reduce numărul de vehicule dispărute. Recunoașterea certificatelor de distrugere eliberate într-un alt stat membru și obligația de a informa autoritățile din statele membre în care este înmatriculat vehiculul cu privire la eliberarea unui certificat de distrugere ar trebui să permită o mai bună urmărire a locului în care se află vehiculele scoase din uz.

Amendamentul 45
Propunere de regulament
Considerentul 49 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(49a)Pentru a îmbunătăți fluxul de informații, a combate problema vehiculelor dispărute și a clarifica responsabilitățile proprietarilor de vehicule, este esențială consolidarea sistemelor de radiere a vehiculelor. Astfel, se va asigura că vehiculele rămân trasabile și că statutul lor poate fi verificat până la eliberarea unui certificat de distrugere sau exportul vehiculului. În acest scop,

	statele membre care permit radierea temporară a vehiculelor ar trebui să stabilească o perioadă maximă aferentă și să se asigure că orice reînnoire a radierii temporare se acordă numai pentru o perioadă determinată și limitată și numai în cazul în care se poate stabili că vehiculul radiat există în continuare. În plus, Comisia ar trebui să evalueze necesitatea unor cerințe minime armonizate pentru radierea vehiculelor în întreaga Uniune, pentru a consolida responsabilitatea cu privire la vehicule și a le preveni tratarea ilegală.

Amendamentul 46
Propunere de regulament
Considerentul 51

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

Amendamentul 47
Propunere de regulament
Considerentul 52

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

Amendamentul 48
Propunere de regulament
Considerentul 53

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

din uz, pentru a se evita efectele negative asupra oamenilor sau asupra mediului.	***de asemenea, să fie colectate și depozitate separat de alte fluide și, în măsura posibilului, reciclate sau recuperate și refolosite.*** În plus, piesele, componentele și materialele care conțin plumb, cadmiu, mercur și crom hexavalent ar trebui îndepărtate de pe vehiculul scos din uz, pentru a se evita efectele negative asupra oamenilor sau asupra mediului.

Amendamentul 49
Propunere de regulament
Considerentul 54

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

Amendamentul 50
Propunere de regulament
Considerentul 55

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de	(55) Pentru a maximiza potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare a pieselor și componentelor și pentru a păstra o valoare ridicată pentru materialele secundare care provin de la vehicule scoase din uz, anumite piese și componente ar trebui să fie îndepărtate în mod obligatoriu de

pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. Piesele și componentele în cauză ar trebui să fie îndepărtate în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată. ***Pentru a stimula progresul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și post-mărunțire,*** ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor în anumite cazuri excepționale***. Ar trebui să se demonstreze*** că piesele și componentele în cauză pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.

pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire. Piesele și componentele în cauză ar trebui să fie îndepărtate în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată. Ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor în anumite cazuri excepționale***, inclusiv în cazul în care reutilizarea, refabricarea sau recondiționarea nu prezintă potențial de piață sau instalația de tratare autorizată poate demonstra*** că piesele și componentele în cauză pot fi îndepărtate cu aceste tehnologii la fel de eficient ca și cu procesele manuale sau semiautomate și fără a scădea calitatea fracțiunilor de tratare rezultate. ***În acest scop, Comisia ar trebui să definească criterii pentru mărunțirea cu alte deșeuri și valori-limită pentru a îmbunătăți calitatea fracțiilor de ieșire.*** Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII ***și completarea prezentului regulament prin instituirea unor cerințe de calitate pentru fracțiile de ieșire rezultate din mărunțire***.

Amendamentul 51
Propunere de regulament
Considerentul 57

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

Amendamentul 52
Propunere de regulament
Considerentul 58

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie	(58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz ***sau în timpul etapei de utilizare a unui vehicul,***

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

inclusiv cele îndepărtate în timpul unei operațiuni de reparații și întreținere, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente***. Pe de altă parte, piesele și componentele care nu sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare ar trebui să fie considerate deșeuri, iar exportul lor ar trebui să facă obiectul Regulamentului (UE) 2024/1157 al Parlamentului European și al Consiliului[1a]***. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.

_____

[1a] Regulamentul (UE) 2024/1157 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 aprilie 2024 privind transferurile de deșeuri, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1257/2013 și (UE) 2020/1056 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 (JO L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Amendamentul 53
Propunere de regulament
Considerentul 61

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(61) Pentru a încuraja dezvoltarea și buna funcționare a pieței pieselor și componentelor reutilizabile, recondiționate și refabricate în Uniune, statele membre ar trebui să fie încurajate să ia măsurile de stimulare necesare la nivel național pentru a promova reutilizarea, recondiționarea și refabricarea pieselor și a componentelor, indiferent dacă acestea sunt îndepărtate în etapa de utilizare sau în etapa de sfârșit al ciclului de viață al unui vehicul. Comisia ar trebui să faciliteze schimbul de informații între statele membre prin schimbul de bune practici privind măsurile de stimulare luate la nivel național, în vederea monitorizării eficacității acestora.	(61) Pentru a încuraja dezvoltarea și buna funcționare a pieței pieselor și componentelor reutilizabile, recondiționate***, modernizate*** și refabricate în Uniune, statele membre ar trebui să fie încurajate să ia măsurile de stimulare necesare la nivel național pentru a promova reutilizarea, recondiționarea***, modernizarea*** și refabricarea pieselor și a componentelor, indiferent dacă acestea sunt îndepărtate în etapa de utilizare sau în etapa de sfârșit al ciclului de viață al unui vehicul. Comisia ar trebui să faciliteze schimbul de informații între statele membre prin schimbul de bune practici privind măsurile de stimulare luate la nivel național, în vederea monitorizării eficacității acestora. ***Schimbul de date ar trebui să aibă loc fără întârzieri nejustificate.***

Amendamentul 54
Propunere de regulament
Considerentul 63

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(63) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz ar trebui să fie îmbunătățită în permanență și este important să se asigure o ofertă suficientă de materiale reciclate pentru a satisface cererea de materiale plastice reciclate din vehicule. Prin urmare, este necesar să se stabilească un obiectiv specific de	(63) Reciclarea tuturor părților din plastic ale vehiculelor scoase din uz ar trebui să fie îmbunătățită în permanență și este important să se asigure o ofertă suficientă de materiale reciclate pentru a satisface cererea de materiale plastice reciclate din vehicule. Prin urmare, este necesar să se stabilească un obiectiv specific de

reciclare de 30 **%** din părțile din plastic ale vehiculelor scoase din uz. Acest obiectiv ar fi complementar obiectivelor pentru (85 **%**) din vehiculele scoase din uz, precum și pentru reutilizarea și recuperarea a (95 **%**) din vehiculele scoase din uz pe baza greutății medii anuale pe vehicul. Pentru a facilita punerea în aplicare a acestor cerințe de către operatorii de gestionare a deșeurilor, este necesară o perioadă de tranziție de trei ani. Între timp, ar trebui să se aplice în continuare obiectivele actuale privind reutilizarea și reciclarea (85 %), precum și reutilizarea și recuperarea a (95 %) din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă.	reciclare de 30 ***de procente*** din părțile din plastic ale vehiculelor scoase din uz. Acest obiectiv ar fi complementar obiectivelor pentru (85 ***de procente***) din vehiculele scoase din uz, precum și pentru reutilizarea și recuperarea a (95 ***de procente***) din vehiculele scoase din uz pe baza greutății medii anuale pe vehicul. Pentru a facilita punerea în aplicare a acestor cerințe de către operatorii de gestionare a deșeurilor, este necesară o perioadă de tranziție de trei ani. Între timp, ar trebui să se aplice în continuare obiectivele actuale privind reutilizarea și reciclarea (85 ***de procente***), precum și reutilizarea și recuperarea a (95 ***de procente***) din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă. ***Greutatea plasticului reciclat și greutatea totală a materialelor plastice ar trebui să excludă elastomerii și materialele termorigide, cu excepția spumelor de poliuretan.***

Amendamentul 55
Propunere de regulament
Considerentul 64

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(64) Este important să se sporească gradul de recuperare a materialelor secundare de înaltă calitate prin îmbunătățirea proceselor de mărunțire a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora ***nu*** ar trebui	(64) Este important să se sporească gradul de recuperare a materialelor secundare de înaltă calitate prin îmbunătățirea proceselor de mărunțire a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora ar trebui să

să ***fie*** prelucrate într-o instalație de mărunțire în combinație cu deșeurile de ambalaje și cu deșeurile de echipamente electrice și electronice, ***în special pentru a îmbunătăți separarea cuprului de fracțiunile de oțel***.

aibă posibilitatea de a fi prelucrate într-o instalație de mărunțire în combinație cu deșeurile de ambalaje și cu deșeurile de echipamente electrice și electronice, ***doar dacă sunt îndeplinite anumite criterii privind calitatea materiei rezultate***.

Amendamentul 56
Propunere de regulament
Considerentul 66

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(66) Vehiculele scoase din uz sunt clasificate ca deșeuri periculoase și nu pot fi exportate în țări care nu sunt membre ale OCDE. Vehiculele scoase din uz depoluate pot fi totuși tratate în afara Uniunii, cu condiția ca respectivele vehicule scoase din uz depoluate să fie transferate în conformitate cu Regulamentul (UE) ***nr. 1013/2006***.	(66) Vehiculele scoase din uz sunt clasificate ca deșeuri periculoase și nu pot fi exportate în țări care nu sunt membre ale OCDE. Vehiculele scoase din uz depoluate pot fi totuși tratate în afara Uniunii, cu condiția ca respectivele vehicule scoase din uz depoluate să fie transferate în conformitate cu Regulamentul (UE) ***2024/1157***.

Amendamentul 57
Propunere de regulament
Considerentul 67

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

prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) ***[noul regulament privind*** transferurile de ***deșeuri]***.	prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) ***2024/1157. Pentru a face distincția între transferurile de vehicule rulate și cele de vehicule scoase din uz, autoritățile competente ale statelor membre ar trebui să poată efectua controale atunci când suspectează că vehiculele declarate ca fiind rulate sunt, de fapt, vehicule scoase din uz. În cazul în care astfel de inspecții confirmă că vehiculele în cauză se califică drept vehicule scoase din uz, costurile inspecției și ale oricărei depozitări aferente pot fi imputate operatorului economic responsabil de transfer***.

Amendamentul 58
Propunere de regulament
Considerentul 68

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(68) Pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt tratate într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, este important să se clarifice statutul unui vehicul pe parcursul întregii sale durate de viață, în special în situațiile în care este necesar să se facă distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz. ***Proprietarul unui vehicul*** care ***intenționează să transfere*** dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat ***ar trebui,*** în ***special***, să ***aibă obligația de a demonstra*** că ***vehiculul*** nu este un ***vehicul scos din uz.*** Pentru a evalua statutul unui vehicul rulat,	(68) Pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt tratate într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, este important să se clarifice statutul unui vehicul pe parcursul întregii sale durate de viață, în special în situațiile în care este necesar să se facă distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz. ***În cazul în*** care dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat ***este transferat de către un operator economic*** în ***interiorul Uniunii***, ***operatorul economic ar trebui*** să ***informeze persoana care achiziționează vehiculul*** că

proprietarul vehiculului, alți operatori economici și autoritățile competente ar trebui să verifice dacă sunt îndeplinite anumite criterii care determină dacă vehiculul în cauză este sau nu un vehicul scos din uz. ***Pentru a ține seama*** de ***progresele tehnice și științifice***, ***competența*** de ***a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei I care stabilește criteriile*** care determină ***momentul*** în ***care un vehicul este*** un vehicul scos din uz.

acesta nu este ***scos din uz, furnizând*** un ***certificat de inspecție tehnică sau precizând că vehiculul îndeplinește criteriile stabilite privind capacitatea de reparare. Proprietarul unui vehicul care intenționează să exporte în afara Uniunii un vehicul rulat ar trebui să aibă obligația de a furniza documente care să ateste că vehiculul nu este scos din uz. Documentația respectivă ar trebui să constea fie într-un certificat*** de ***inspecție tehnică valabil, fie***, ***în cazul în care un astfel de certificat nu este disponibil, într-o evaluare efectuată de autoritățile competente responsabile de certificatele*** de ***inspecție tehnică.*** Pentru a evalua statutul unui vehicul rulat, proprietarul vehiculului, alți operatori economici și autoritățile competente ar trebui să verifice dacă sunt îndeplinite anumite criterii care determină dacă vehiculul în cauză este sau nu un vehicul scos din uz.

Amendamentul 59
Propunere de regulament
Considerentul 68 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(68a)De asemenea, este important să se asigure dreptul fiecărui proprietar de a lua decizii în mod liber cu privire la proprietatea sa. Proprietarul unui vehicul rulat ar trebui să aibă libertatea de a decide, după evaluarea criteriilor orientative pentru vehicule, dacă vehiculul

	trebuie să fie declarat scos din uz și livrat la un punct de colectare sau la o instalație de tratare autorizată sau dacă vehiculul merită să fie reparat.

Amendamentul 60
Propunere de regulament
Considerentul 69

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

rulate din Uniune să contribuie la poluarea aerului sau la producerea de accidente rutiere în țările terțe. Pentru a permite autorităților vamale să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite la export, orice persoană care exportă un vehicul rulat ar trebui să aibă obligația de a furniza autorităților respective numărul de identificare al vehiculului și o declarație care să confirme că vehiculul rulat nu este un vehicul scos din uz ***și*** că acesta este considerat ca fiind într-o stare tehnică conformă cerințelor.	reducând astfel riscurile ca exportul de vehicule rulate din Uniune să contribuie la poluarea aerului sau la producerea de accidente rutiere în țările terțe. Pentru a permite autorităților vamale să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite la export, orice persoană care exportă un vehicul rulat ar trebui să aibă obligația de a furniza autorităților respective numărul de identificare al vehiculului și o declarație care să confirme că vehiculul rulat nu este un vehicul scos din uz ***sau*** că acesta este considerat ca fiind într-o stare tehnică conformă cerințelor.
_____	_____
[59] COM(2021)400	[59] COM(2021)0400
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report
[61] Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).	[61] Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).

Amendamentul 61
Propunere de regulament
Considerentul 70

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(70) Este important să se instituie un mecanism prin care conformitatea vehiculelor rulate cu cerințele de export să poată fi verificată în mod eficace, fără a împiedica comerțul dintre Uniune și țările terțe. Prin urmare, Comisia ar trebui să instituie un	(70) Este important să se instituie un mecanism prin care conformitatea vehiculelor rulate cu cerințele de export să poată fi verificată în mod eficace, fără a împiedica comerțul dintre Uniune și țările terțe. Prin urmare, Comisia ar trebui să instituie un

sistem electronic care să permită autorităților din statele membre să ***facă schimb de informații*** în timp real cu privire la numărul de identificare al vehiculului și la starea de conformitate tehnică a vehiculelor rulate care urmează să fie exportate. Având în vedere caracteristicile și funcționalitățile sale existente legate de partajarea, între autoritățile de înmatriculare a vehiculelor, a informațiilor referitoare la vehiculele înmatriculate în Uniune, MOVE-HUB, o platformă de schimb de mesaje, a fost dezvoltată de Comisie pentru schimbul de mesaje în vederea interconectării registrelor electronice naționale ale statelor membre. Platforma găzduiește în prezent interconectarea registrelor întreprinderilor de transport rutier (ERRU) și a registrelor permiselor de conducere (RESPER), interconectarea registrelor de formare a conducătorilor auto profesioniști (ProDriveNet), notificarea eșecurilor controalelor în trafic (RSI) și interconectarea registrelor cardurilor de tahograf ale conducătorilor auto (TACHOnet). Prin urmare, funcționalitățile MOVE-Hub ar trebui extinse în continuare pentru a permite ***schimbul de informații*** privind numărul de identificare al vehiculului și starea de conformitate tehnică a vehiculelor rulate care urmează să fie exportate. Pentru a permite autorităților vamale să verifice în mod electronic și automat dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele de export, sistemul electronic operat de MOVE-HUB ar trebui să fie interconectat la mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi,

sistem electronic care să permită autorităților din statele membre să ***își transmită și să verifice*** în timp real ***informații*** cu privire la numărul de identificare al vehiculului și la starea de conformitate tehnică a vehiculelor rulate care urmează să fie exportate. Având în vedere caracteristicile și funcționalitățile sale existente legate de partajarea, între autoritățile de înmatriculare a vehiculelor, a informațiilor referitoare la vehiculele înmatriculate în Uniune, MOVE-HUB, o platformă de schimb de mesaje, a fost dezvoltată de Comisie pentru schimbul de mesaje în vederea interconectării registrelor electronice naționale ale statelor membre. ***Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a utiliza Sistemul de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS) pentru a se conecta la sistemul electronic MOVE-HUB.*** Platforma găzduiește în prezent interconectarea registrelor întreprinderilor de transport rutier (ERRU) și a registrelor permiselor de conducere (RESPER), interconectarea registrelor de formare a conducătorilor auto profesioniști (ProDriveNet), notificarea eșecurilor controalelor în trafic (RSI) și interconectarea registrelor cardurilor de tahograf ale conducătorilor auto (TACHOnet). Prin urmare, funcționalitățile MOVE-Hub ar trebui extinse în continuare pentru a permite ***transmiterea și verificarea informațiilor*** privind numărul de identificare al vehiculului și starea de conformitate tehnică a vehiculelor

în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului[62]. Regulamentul respectiv prevede un cadru cuprinzător de controale automate, care se aplică unei formalități nevamale specifice a Uniunii. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească principalele elemente care urmează să fie controlate, în timp ce aspectele tehnice ale punerii în aplicare a acestui control ar fi stabilite în Regulamentul (UE) 2022/2399.	rulate care urmează să fie exportate. Pentru a permite autorităților vamale să verifice în mod electronic și automat dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele de export, sistemul electronic operat de MOVE-HUB ar trebui să fie interconectat la mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului[62]. Regulamentul respectiv prevede un cadru cuprinzător de controale automate, care se aplică unei formalități nevamale specifice a Uniunii. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească principalele elemente care urmează să fie controlate, în timp ce aspectele tehnice ale punerii în aplicare a acestui control ar fi stabilite în Regulamentul (UE) 2022/2399.
[62] Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 noiembrie 2022 de instituire a mediului aferent ghișeului unic al Uniunii Europene pentru vămi și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 (JO L 317, 9.12.2022, p. 1).	[62] Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 noiembrie 2022 de instituire a mediului aferent ghișeului unic al Uniunii Europene pentru vămi și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 952/2013 (JO L 317, 9.12.2022, p. 1).

Amendamentul 62
Propunere de regulament
Considerentul 73

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(73) Este important ca autoritățile vamale să poată efectua controale asupra vehiculelor rulate care urmează să fie exportate în conformitate cu Regulamentul (UE)	(73) Este important ca autoritățile vamale să poată efectua controale asupra vehiculelor rulate care urmează să fie exportate în conformitate cu Regulamentul (UE)

nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[63]. O parte semnificativă a vehiculelor rulate care părăsesc Uniunea sunt destinate țărilor în care sunt stabilite sau ar putea fi stabilite cerințe de import, cum ar fi cerințe legate de vechimea vehiculului sau de emisiile acestuia. Este important ca autoritățile vamale să poată verifica în mod electronic și automat, prin intermediul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele respective, atunci când informațiile privind aceste cerințe sunt comunicate oficial Comisiei de către țările terțe în cauză. În vederea protejării mediului și a siguranței rutiere în țările terțe, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea acestor cerințe.

[63] Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).

nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului[63]. O parte semnificativă a vehiculelor rulate care părăsesc Uniunea sunt destinate țărilor în care sunt stabilite sau ar putea fi stabilite cerințe de import, cum ar fi cerințe legate de vechimea vehiculului sau de emisiile acestuia. Este important ca autoritățile vamale să poată verifica în mod electronic și automat, prin intermediul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele respective, atunci când informațiile privind aceste cerințe sunt comunicate oficial Comisiei de către țările terțe în cauză. ***Pentru a facilita conformitatea, Comisia ar trebui să publice și să actualizeze, pe un portal online dedicat, condițiile specifice notificate legate de protecția mediului sau de siguranța rutieră impuse de țări terțe.*** În vederea protejării mediului și a siguranței rutiere în țările terțe, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea acestor cerințe.

[63] Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1).

Amendamentul 63
Propunere de regulament
Considerentul 76

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(76) Inspecțiile ar trebui să vizeze respectarea dispozițiilor privind exportul de vehicule rulate și tratarea vehiculelor scoase din uz. În fiecare an, inspecțiile ar trebui să acopere cel puțin 10 **%** din instalațiile de tratare autorizate și din operatorii autorizați. Amplasamentele operatorilor de reparații și întreținere ar trebui, de asemenea, să fie supuse inspecțiilor. Trebuie subliniat faptul că inspecțiile efectuate în temeiul prezentului regulament ar trebui să fie complementare inspecțiilor privind transferurile de vehicule scoase din uz, care sunt reglementate în mod cuprinzător în Regulamentul ***[OP: noul regulament privind transferurile de deșeuri]***.	(76) ***Statele membre ar trebui să elaboreze planuri de inspecție pentru a monitoriza tratarea ilegală a vehiculelor.*** Inspecțiile ar trebui să vizeze respectarea dispozițiilor privind exportul de vehicule rulate și tratarea vehiculelor scoase din uz. În fiecare an, inspecțiile ar trebui să acopere cel puțin 10 ***procente*** din instalațiile de tratare autorizate și din operatorii autorizați. Amplasamentele operatorilor de reparații și întreținere***, punctele de colectare, precum și alte instalații și alți operatori economici care ar putea trata vehicule scoase din uz sau ar putea vinde vehicule rulate sau componente ori piese de schimb ale acestora*** ar trebui, de asemenea, să fie supuse inspecțiilor. Trebuie subliniat faptul că inspecțiile efectuate în temeiul prezentului regulament ar trebui să fie complementare inspecțiilor privind transferurile de vehicule scoase din uz, care sunt reglementate în mod cuprinzător în Regulamentul ***(UE) 2024/1157***.

Amendamentul 64
Propunere de regulament
Considerentul 77

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(77) Statele membre ar trebui să instituie mecanisme de cooperare la nivel național și internațional,	(77) Statele membre ar trebui să instituie mecanisme de cooperare la nivel național și internațional,

astfel încât inspecțiile să poată avea loc în mod eficient. Aceste mecanisme ar trebui să permită schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor, necesare pentru urmărirea vehiculelor și pentru a se verifica dacă acestea au fost tratate în mod corespunzător atunci când au ajuns în etapa de sfârșit al ciclului de viață.	astfel încât inspecțiile să poată avea loc în mod eficient***, cu scopul de a preveni și detecta mai ușor tratările și exporturile ilegale de vehicule scoase din uz și de a soluționa definitiv problema vehiculelor dispărute***. Aceste mecanisme ar trebui să permită schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor, necesare pentru urmărirea vehiculelor și pentru a se verifica dacă acestea au fost tratate în mod corespunzător atunci când au ajuns în etapa de sfârșit al ciclului de viață. ***Pentru a facilita cooperarea dintre statele membre, Comisia ar trebui să înființeze o rețea specifică pentru a asigura coordonarea eficace a politicilor naționale de aplicare a legii.***

Amendamentul 65
Propunere de regulament
Considerentul 86

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(86) Vehiculele dispărute au fost recunoscute ca fiind una dintre principalele provocări legate de punerea în aplicare a Directivei 2000/53/CE. Absența unui sistem eficient care să permită schimbul de informații în timp real între statele membre cu privire la statutul înmatriculării vehiculelor împiedică trasabilitatea și a fost identificată ca fiind un motiv pentru numărul mare de „vehicule dispărute” din Uniune. Pentru a soluționa această problemă, Comisia ***ar trebui să propună*** o revizuire a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare	(86) Vehiculele dispărute au fost recunoscute ca fiind una dintre principalele provocări legate de punerea în aplicare a Directivei 2000/53/CE. Absența unui sistem eficient care să permită schimbul de informații în timp real între statele membre cu privire la statutul înmatriculării vehiculelor împiedică trasabilitatea și a fost identificată ca fiind un motiv pentru numărul mare de „vehicule dispărute” din Uniune. Pentru a soluționa această problemă, Comisia ***a propus*** o revizuire a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru

pentru vehicule[67]. Această revizuire ar trebui să impună statelor membre să înregistreze electronic, pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor, date care să permită documentarea corespunzătoare a motivelor de anulare a înmatriculării unui vehicul, în special în cazul în care un vehicul a fost tratat ca vehicul scos din uz într-o instalație de tratare autorizată, reînmatriculat în alt stat membru, exportat într-o țară terță din afara Uniunii sau furat. În plus, pentru a preveni dezmembrarea ilegală sau exportul ilegal de vehicule care au fost radiate temporar, proprietarii de vehicule ar trebui să fie obligați să raporteze imediat autorității naționale de înmatriculare a vehiculelor orice modificare a dreptului lor de proprietate. Aceste modificări completează și se bazează pe cerințele existente care obligă statele membre să înregistreze electronic datele referitoare la toate vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor.	vehicule[67]. Această revizuire ar trebui să impună statelor membre să înregistreze electronic, pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor, date care să permită documentarea corespunzătoare a motivelor de anulare a înmatriculării unui vehicul, în special în cazul în care un vehicul a fost tratat ca vehicul scos din uz într-o instalație de tratare autorizată, reînmatriculat în alt stat membru, exportat într-o țară terță din afara Uniunii sau furat. În plus, pentru a preveni dezmembrarea ilegală sau exportul ilegal de vehicule care au fost radiate temporar, proprietarii de vehicule ar trebui să fie obligați să raporteze imediat autorității naționale de înmatriculare a vehiculelor orice modificare a dreptului lor de proprietate. Aceste modificări completează și se bazează pe cerințele existente care obligă statele membre să înregistreze electronic datele referitoare la toate vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor.
_____	_____
[67] Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).	[67] Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

Amendamentul 66
Propunere de regulament
Considerentul 87

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(87) Având în vedere necesitatea de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului și de a ține seama de progresele științifice,	(87) Având în vedere necesitatea de a asigura un nivel ridicat de protecție a mediului și de a ține seama de progresele științifice,

Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament și impactul acestuia asupra funcționării pieței unice și asupra mediului. Comisia ar trebui să includă în raportul său o evaluare a dispozițiilor privind proiectarea vehiculelor noi, inclusiv obiectivele privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, gestionarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv obiectivele de reciclare, și privind sancțiunile, precum și o evaluare a necesității și fezabilității extinderii în continuare a domeniului de aplicare al prezentului regulament la anumite vehicule ***din categoria L***, la vehiculele grele și la remorcile acestora. Această evaluare ar trebui să se concentreze nu numai asupra aspectelor legate de tratarea vehiculelor scoase din uz, ci și asupra relevanței și valorii adăugate a stabilirii unor cerințe de proiectare.

Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament și impactul acestuia asupra funcționării pieței unice și asupra mediului. Comisia ar trebui să includă în raportul său o evaluare a dispozițiilor privind proiectarea vehiculelor noi, inclusiv obiectivele privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, gestionarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv obiectivele de reciclare, și privind sancțiunile, precum și o evaluare a necesității și fezabilității extinderii în continuare a domeniului de aplicare al prezentului regulament la anumite vehicule***, cum ar fi la rulote, la vehiculele omologate în mai multe etape***, la vehiculele grele și la remorcile acestora. Această evaluare ar trebui să se concentreze nu numai asupra aspectelor legate de tratarea vehiculelor scoase din uz, ci și asupra relevanței și valorii adăugate a stabilirii unor cerințe de proiectare***, asupra impactului cauzat de măsurile referitoare la dispozițiile aplicabile proceselor care pot afecta reciclarea de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz și de măsurile menite să soluționeze problema „vehiculelor dispărute” și, în special, să combată tratările și exporturile ilegale de vehicule scoase din uz, precum și asupra impactului cauzat de diferențele în rândul criteriilor naționale de inspecție tehnică aplicate exportului de vehicule rulate și pieței interne***.

Amendamentul 67
Propunere de regulament
Considerentul 88

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(88) Raportul Comisiei ar trebui să includă, de asemenea, o evaluare a măsurilor privind furnizarea de informații referitoare la substanțele care prezintă motive de îngrijorare prezente în vehicule și dacă este necesară îmbunătățirea trasabilității acestor substanțe. De asemenea, Comisia ar trebui să evalueze dacă este necesar să se introducă măsuri privind substanțele care pot afecta tratarea vehiculelor atunci când acestea ajung în etapa de sfârșit al ciclului de viață, pentru a se alinia mai îndeaproape la Regulamentul (UE) ***[privind proiectarea ecologică pentru produse sustenabile]***.	(88) Raportul Comisiei ar trebui să includă, de asemenea, o evaluare a măsurilor privind furnizarea de informații referitoare la substanțele care prezintă motive de îngrijorare prezente în vehicule și dacă este necesară îmbunătățirea trasabilității acestor substanțe. De asemenea, Comisia ar trebui să evalueze dacă este necesar să se introducă măsuri privind substanțele care pot afecta tratarea vehiculelor atunci când acestea ajung în etapa de sfârșit al ciclului de viață, pentru a se alinia mai îndeaproape la Regulamentul (UE) ***2024/1781***.

Amendamentul 68
Propunere de regulament
Considerentul 88 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(88a)Mai mult, Comisia ar trebui să evalueze, pe baza declarațiilor făcute de producători, dacă aceștia sunt pe drumul cel bun în ceea ce privește respectarea obiectivelor privind plasticul reciclat. Evaluarea ar trebui să examineze în special disponibilitatea tehnologiilor adecvate de reciclare a plasticului, disponibilitatea unei cantități suficiente de plastic reciclat, nivelul de calitate a plasticului reciclat

	comparativ cu nivelul de siguranță necesar și dificultățile tehnice și economice în atingerea obiectivului. După caz, evaluarea ar trebui să fie însoțită de o propunere legislativă a Comisiei de modificare a dispozițiilor relevante din prezentul regulament.

Amendamentul 69
Propunere de regulament
Considerentul 95

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(95) Aplicarea tuturor dispozițiilor privind vehiculele din categoriile L_{3}***e-L*$_{7}$*e***, M_2, M_3, N_2, N_3 și O ar trebui amânată pentru a oferi operatorilor suficient timp pentru a se conforma noilor cerințe. Acest lucru este deosebit de important în ceea ce privește autorizațiile pentru instalațiile de tratare autorizate care sunt capabile să efectueze depoluarea și tratarea ulterioară a acestor vehicule.	(95) Aplicarea tuturor dispozițiilor privind vehiculele din categoriile L, M_2, M_3, N_2, N_3 și O ar trebui amânată pentru a oferi operatorilor suficient timp pentru a se conforma noilor cerințe. Acest lucru este deosebit de important în ceea ce privește autorizațiile pentru instalațiile de tratare autorizate care sunt capabile să efectueze depoluarea și tratarea ulterioară a acestor vehicule.

Amendamentul 70
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 60 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile ***L*$_{3}$*e, L*$_{4}$*e, L*$_{5}$*e, L*$_{6}$*e și L*$_{7}$*e***, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (2***)***	(c) începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 60 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile ***L***, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul

literele (c)-(g) din Regulamentul (UE) 168/2013.

nr. 168/2013.

Amendamentul 71
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 2 – litera c a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ca) vehiculelor cu destinație specială, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858, fabricate de un producător mic;

Amendamentul 72
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 2 – litera c b (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(cb) vehiculelor din categoriile L fabricate în serie mică, astfel cum sunt menționate la articolul 42 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

Amendamentul 73
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 2 – litera c c (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(cc) vehiculelor concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forțele armate, astfel cum se menționează la articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (UE) 2018/858;

Amendamentul 74
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 2 – litera c d (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(cd) vehiculelor concepute și construite pentru a fi folosite de către serviciile armate, serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență, astfel cum se menționează la articolul 2 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

Amendamentul 75
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 2 – litera c e (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ce) bicicletelor concepute pentru pedalat din categoria de vehicule L1e-B, astfel cum sunt menționate la punctul 1.1.2 din anexa XIX la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014;

Amendamentul 76
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) vehiculelor de interes istoric, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 7 din Directiva 2014/45/UE**.**	(d) vehiculelor de interes istoric, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 7 din Directiva 2014/45/UE***, și tuturor pieselor, componentelor și pieselor de schimb aferente necesare pentru activitățile lor de întreținere și pentru păstrarea***

	statutului lor istoric;

Amendamentul 77
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 2 – litera d a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(da) vehiculelor de interes cultural special, cu condiția să fie recunoscute oficial ca atare de către autoritatea competentă a statului membru în care sunt înmatriculate, în conformitate cu condițiile stabilite în anexa Xa la prezentul regulament.

Amendamentul 78
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Fără a aduce atingere alineatului (1) litera (c), următoarele dispoziții nu se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile ***L_3e, L_4e, L_5e, L_6e și L_7e***:	4. Fără a aduce atingere alineatului (1) litera (c), următoarele dispoziții nu se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile ***L***:

Amendamentul 79
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) articolele enumerate la alineatul (3);	***eliminat***

Amendamentul 80
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ***articolele enumerate la alineatul (3)***;	(a) ***articolul 4 privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor***;

Amendamentul 81
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(aa) articolul 5 privind cerințele referitoare la substanțele din vehicule;

Amendamentul 82
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a b (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ab) articolul 6 privind conținutul minim de material reciclat din vehicule;

Amendamentul 83
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a c (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ac) articolul 9 privind strategia de circularitate;

Amendamentul 84
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a d (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ad) articolul 10 privind declarația referitoare la

conținutul reciclat prezent în vehicule;

Amendamentul 85
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a e (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ae) articolul 13 referitor la pașaportul de circularitate al vehiculului;

Amendamentul 86
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a f (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(af) articolul 21 privind modularea taxelor;

Amendamentul 87
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a g (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ag) articolul 22 privind mecanismul de alocare a costurilor pentru vehiculele care devin vehicule scoase din uz în alt stat membru;

Amendamentul 88
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a h (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ah) articolul 28 privind cerințele generale pentru mărunțire;

Amendamentul 89
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a i (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ai) articolul 34 privind obiectivele de reutilizare, reciclare și recuperare;

Amendamentul 90
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a j (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(aj) articolul 35 privind interzicerea depozitării deșeurilor neinerte;

Amendamentul 91
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 4 – litera a k (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ak) articolul 36 privind transferurile de vehicule scoase din uz;

Amendamentul 92
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 5 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. Fără a aduce atingere alineatului (2) litera (a), vehiculelor cu destinație specială li se aplică următoarele dispoziții:	5. Fără a aduce atingere alineatului (2) litera (a), ***tuturor*** vehiculelor cu destinație specială***, cu excepția autorulotelor și a rulotelor, astfel cum sunt definite în partea A punctele 5.1 și 5.6 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858,*** li se aplică următoarele dispoziții:

Amendamentul 93
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 6 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. Fără a aduce atingere alineatului (1) literele (b) și (c), articolele 16, 19, 20, 27 și 4649 se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile ***L3, L4, L5, L6 L7***, M_2, M_3, N_2, N_3 și O, cu următoarele modificări:	6. Fără a aduce atingere alineatului (1) literele (b) și (c), articolele 16, 19, 20, 27 și 46-49 se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile ***L***, M_2, M_3, N_2, N_3 și O, cu următoarele modificări:

Amendamentul 94
Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	6a. În pofida alineatului (1) litera (c) de la prezentul articol, articolele 7 și 30 se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile L cu următoarele modificări:
	(a) Articolul 7 se aplică vehiculelor din categoriile L numai în ceea ce privește rubricile 1, 3, 5, 8 și 9 din anexa VII partea C;
	(b) Articolul 30 se aplică vehiculelor din categoriile L numai în ceea ce privește rubricile 1, 3, 5, 8 și 9 din anexa VII partea C.

Amendamentul 95
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(1) „vehicul” înseamnă orice vehicul, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 15 din Regulamentul (UE) 2018/858 sau menționat la articolul 4 alineatul (2) ***literele (c)-(g)*** din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;	(1) „vehicul” înseamnă orice vehicul, astfel cum este definit la articolul 3 punctul 15 din Regulamentul (UE) 2018/858 sau menționat la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

Amendamentul 96
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(2) „vehicul scos din uz” înseamnă un vehicul care reprezintă deșeuri, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2008/98/CE, sau vehicule care sunt ireparabile în conformitate cu criteriile prevăzute în partea A ***punctele*** 1 ***și 2*** din anexa I;	(2) „vehicul scos din uz” înseamnă un vehicul care reprezintă deșeuri, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2008/98/CE, sau vehicule care sunt ireparabile în conformitate cu criteriile prevăzute în partea A ***punctul*** 1 din anexa I ***la prezentul regulament***;

Amendamentul 97
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(7a) „regenerare” înseamnă reprelucrarea unui lichid recuperat din sistemul de aer condiționat până când acesta prezintă performanțe echivalente cu cele ale unei substanțe nou-produse, ținând seama de utilizarea sa preconizată, în instalații de regenerare autorizate care dispun de echipamentele și procedurile adecvate pentru a face posibilă regenerarea lichidelor respective și în care

	se poate evalua și confirma nivelul de calitate cerut;

Amendamentul 98
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 9

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(9) „plastic” înseamnă un polimer în sensul articolului 3 ***punctul 5*** din Regulamentul (CE) nr. ***1907/2006***, la care este posibil să fi fost adăugați aditivi sau alte substanțe;	(9) „plastic” înseamnă un polimer în sensul articolului 3 ***punctele 2 și 3 din Regulamentul (UE) nr. 10/2011 al Comisiei[1a]***, la care este posibil să fi fost adăugați aditivi sau alte substanțe***, care poate funcționa drept componentă structurală principală a materialelor și a articolelor finale;***
	_____
	[1a] Regulamentul (UE) nr. 10/2011 al Comisiei din 14 ianuarie 2011 privind materialele și obiectele din plastic destinate să vină în contact cu produsele alimentare (JO L 12, 15.1.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Amendamentul 99
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(9a) „plastic reciclat” înseamnă plastic care a fost deșeu înainte de reciclare, în sensul articolului 3 punctul 17 din Directiva 2008/98/CE, și care a fost produs prin reciclare;

Amendamentul 100
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(10a)„deșeuri preconsum” înseamnă materiale rezultate din fluxul de deșeuri în timpul unui proces de fabricație, cu excepția reutilizării unor materiale precum materialele reprelucrate ori mărunțite sau resturile generate în cadrul unui proces și care pot fi recuperate în cadrul aceluiași proces care le-a generat;

Amendamentul 101
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(11a)„flux de deșeuri de plastic postconsum” înseamnă un flux care include, printre altele, deșeuri de materiale termoplastice, materiale termorigide și elastomeri, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2008/98/CE, generate din produse care conțin materiale plastice după introducerea lor pe piață;

Amendamentul 102
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 14

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(14) „baterie pentru vehicule electrice” înseamnă baterie pentru vehicule electrice astfel cum este definită la articolul 3	(14) „baterie pentru vehicule electrice” înseamnă baterie pentru vehicule electrice astfel cum este definită la articolul 3

punctul 14 din Regulamentul (UE) 2023/***[baterii și deșeuri de baterii]***;	punctul 14 din Regulamentul (UE) 2023/***1542***;

Amendamentul 103
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(14a)„baterie pentru mijloace de transport ușoare” sau „baterie LMT” înseamnă o baterie pentru mijloace de transport ușoare, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2023/1542;

Amendamentul 104
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(15) „instalație de tratare autorizată” înseamnă orice unitate sau întreprindere autorizată în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu prezentul regulament să efectueze colectarea și tratarea vehiculelor scoase din uz;	(15) „instalație de tratare autorizată” înseamnă orice unitate sau întreprindere autorizată în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu prezentul regulament să efectueze***, individual sau în cooperare cu alte instalații de tratare,*** colectarea***, depozitarea*** și tratarea vehiculelor scoase din uz ***sau a pieselor și a componentelor acestora***;

Amendamentul 105
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(18) „operator de reparații și întreținere” înseamnă ***orice***	(18) „operator de reparații și întreținere” înseamnă ***o*** persoană

persoană fizică sau juridică care***,*** în ***legătură cu activitatea sa comercială***, de ***afaceri***, ***meșteșugărească*** sau ***profesională***, ***prestează*** servicii de ***reparații sau*** de ***întreținere***, ***indiferent dacă acestea sunt efectuate în mod independent*** de ***producători sau autorizate*** de aceștia;	fizică sau juridică care ***este implicată direct sau indirect*** în ***repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv reparatorii***, ***producătorii sau distribuitorii*** de ***echipamente pentru reparații***, ***unelte*** sau ***piese de schimb***, ***precum și editorii de informații tehnice, cluburile auto, operatorii de asistență rutieră, operatorii care oferă*** servicii de ***inspecție și testare, operatorii care oferă cursuri*** de ***formare pentru instalatori și producătorii și reparatorii de echipamente pentru vehicule alimentate cu combustibili alternativi; termenul desemnează***, ***de asemenea, reparatorii, comercianții și distribuitorii din cadrul sistemului*** de ***distribuție al unui anumit producător*** de ***vehicule, în măsura în care*** aceștia ***prestează servicii de reparații și de întreținere pentru vehicule în raport cu care nu fac parte din sistemul de distribuție al producătorului vehiculului***;

Amendamentul 106
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 21

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(21) „operator de gestionare a deșeurilor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce desfășoară, cu titlu profesional, activități de colectare sau tratare a vehiculelor scoase din uz;	(21) „operator de gestionare a deșeurilor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce desfășoară, cu titlu profesional, activități de colectare sau tratare a vehiculelor scoase din uz ***sau a pieselor și a componentelor acestora***;

Amendamentul 107
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 22

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(22) „producător” înseamnă orice producător, importator sau distribuitor care, indiferent de tehnica de vânzare utilizată, inclusiv prin intermediul contractelor la distanță, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 7 din Directiva 2011/83/UE, furnizează un vehicul pentru prima dată în vederea distribuției sau a utilizării pe teritoriul unui stat membru, cu titlu profesional;	(22) „producător” înseamnă orice producător, importator sau distribuitor care, indiferent de tehnica de vânzare utilizată, inclusiv prin intermediul contractelor la distanță, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 7 din Directiva 2011/83/UE, furnizează un vehicul pentru prima dată în vederea distribuției sau a utilizării pe teritoriul unui stat membru, cu titlu profesional; ***pentru vehiculele omologate în mai multe etape, producătorul este fabricantul vehiculului de bază;***

Amendamentul 108
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 23

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(23) „organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor” înseamnă o entitate juridică ce organizează, din punct de vedere financiar sau din punct de vedere financiar și operațional, îndeplinirea obligațiilor de răspundere extinsă ale producătorilor în numele mai multor producători;	(23) „organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor” înseamnă o entitate juridică ***non-profit*** ce organizează, din punct de vedere financiar sau din punct de vedere financiar și operațional, îndeplinirea obligațiilor de răspundere extinsă ale producătorilor în numele mai multor producători;

Amendamentul 109
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 24

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(24) „reprezentant ***desemnat*** pentru răspunderea extinsă a producătorilor” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită într-un stat membru în care producătorul pune un vehicul la dispoziție pe piață pentru prima dată, care este diferit de statul membru în care este stabilit producătorul, și care este desemnată de producător în conformitate cu articolul 8a alineatul (5) al treilea paragraf din Directiva 2008/98/CE pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin producătorului respectiv în temeiul capitolului IV din prezentul regulament;	(24) „reprezentant ***autorizat*** pentru răspunderea extinsă a producătorilor” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită într-un stat membru în care producătorul pune un vehicul la dispoziție pe piață pentru prima dată, care este diferit de statul membru în care este stabilit producătorul, și care este desemnată de producător în conformitate cu articolul 8a alineatul (5) al treilea paragraf din Directiva 2008/98/CE pentru îndeplinirea obligațiilor care îi revin producătorului respectiv în temeiul capitolului IV din prezentul regulament;

Amendamentul 110
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 27

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(27) „tehnologie post-mărunțire” înseamnă tehnicile și tehnologiile utilizate pentru prelucrarea materialelor provenite de la vehiculele scoase din uz, după mărunțire, în vederea recuperării ulterioare;	(27) „tehnologie post-mărunțire” înseamnă tehnicile și tehnologiile utilizate pentru prelucrarea materialelor provenite de la vehiculele scoase din uz, după mărunțire, în vederea recuperării ***și a reciclării*** ulterioare;

Amendamentul 111
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 28

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(28) „refabricare” înseamnă o operațiune în care o piesă sau o componentă nouă este fabricată din piese și componente care sunt îndepărtate fie de pe vehicule, fie	(28) „refabricare” înseamnă o operațiune ***industrială standardizată și documentată*** în care o piesă sau o componentă nouă este fabricată ***pentru a o***

de pe vehicule scoase din uz și în care se efectuează cel puțin o modificare a piesei sau a componentei care afectează siguranța, performanța, scopul sau tipul acesteia;	***aduce într-o condiție ca nouă sau mai bună,*** din piese și componente care sunt îndepărtate fie de pe vehicule, fie de pe vehicule scoase din uz și în care se efectuează cel puțin o modificare a piesei sau a componentei care afectează siguranța, performanța, scopul sau tipul acesteia; ***procesul respectă anumite specificații tehnice cum ar fi standardele de inginerie, de calitate și de testare, și are ca rezultat produse pe deplin garantate;***

Amendamentul 112
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 29

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(29) „recondiționare” înseamnă acțiunile efectuate pentru pregătirea, curățarea, testarea și, după caz, repararea unei piese sau a unei componente care este îndepărtată de pe vehicule ***sau de pe vehicule scoase din uz*** pentru ***a*** restabili performanța sau funcționalitatea ***piesei sau a componentei respective în cadrul utilizării prevăzute și al gamei de performanță concepute inițial în etapa de proiectare aplicabilă în momentul introducerii sale pe piață***;	(29) „recondiționare” înseamnă acțiunile efectuate pentru pregătirea, curățarea, testarea și, după caz, repararea unei piese sau a unei componente care este îndepărtată de pe vehicule***,*** pentru ***a-i*** restabili performanța sau funcționalitatea;

Amendamentul 113
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 35

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(35) „operatori economici” înseamnă producători, colectori,	(35) „operatori economici” înseamnă producători, colectori,

companii de asigurări auto, furnizori, operatori de reparații și întreținere, operatori de gestionare a deșeurilor și orice alți operatori implicați în proiectarea vehiculelor, comerțul cu vehicule rulate sau gestionarea vehiculelor scoase din uz**.**	***operatori de dezmembrare, operatori de reciclare,*** companii de asigurări auto, furnizori, operatori de reparații și întreținere***, refabricanți***, operatori de gestionare a deșeurilor și orice alți operatori implicați în proiectarea vehiculelor, comerțul cu vehicule rulate sau gestionarea vehiculelor scoase din uz ***și a pieselor, a componentelor, a produselor sau a pieselor de bază și a materialelor acestora;***

Amendamentul 114
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 35 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(35a)„refabricant” înseamnă o persoană fizică sau juridică ori o entitate juridică care efectuează procesul de refabricare;

Amendamentul 115
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 35 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(35b) „operatori de modernizare” înseamnă orice persoană juridică autorizată să fabrice un kit de conversie electrică sau să efectueze conversia vehiculelor cu motor cu ardere internă în vehicule electrice cu baterii sau cu pilă de combustie;

Amendamentul 116
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 35 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(35c)„punct de colectare” înseamnă un operator economic, altul decât o instalație de tratare autorizată, care depozitează temporar vehiculele scoase din uz și le pregătește transferul către instalații de tratare autorizate;

Amendamentul 117
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 35 d (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(35d) „înmatriculare” înseamnă înmatriculare conform definiției de la articolul 2 litera (b) din Directiva 1999/37/CE; pentru vehiculele care se încadrează în categoriile L1 și L2, în cazul în care nu fac obiectul înmatriculării administrative în temeiul Directivei 1999/37/CE într-un anumit stat membru, „înmatriculare” înseamnă înregistrarea vehiculelor într-un sistem care le permite identificarea, inclusiv la punctul de introducere pe piață, în timpul utilizării sau la sfârșitul ciclului de viață, pentru a asigura conformitatea cu prezentul regulament;

Amendamentul 118
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 1 – punctul 35 e (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(35e)„potențial de reparare” înseamnă posibilitatea de a repara piese sau componente provenite de la un vehicul.

Amendamentul 119
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera e

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(e) „substanță care prezintă motive de îngrijorare” și „suport de date” prevăzute la articolul 2 punctele ***28 și 30*** din ***Regulamentul [privind proiectarea ecologică pentru produse sustenabile].***	(e) „substanță care prezintă motive de îngrijorare” și „suport de date” prevăzute la articolul 2 punctele ***(27)*** și ***(29) din Regulamentul (UE) 2024/1781;***

Amendamentul 120
Propunere de regulament
Articolul 3 – alineatul 2 – litera e a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ea) „producător mic” prevăzută la articolul 3 punctul 48 din Regulamentul (UE) 2024/1257.

Amendamentul 121
Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Fiecare vehicul aparținând unui tip de vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] în	1. Fiecare vehicul aparținând unui ***nou*** tip de vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] în

temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 se construiește astfel încât să fie:	temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 se construiește astfel încât să fie:

Amendamentul 122
Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) verifică ***corectitudinea și*** caracterul complet al informațiilor primite de la furnizori;	(c) verifică caracterul complet al informațiilor primite de la furnizori;

Amendamentul 123
Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Obligația prevăzută la alineatul (2) literele (a) și (c) este condiționată de disponibilitatea informațiilor și a datelor de-a lungul lanțului de aprovizionare, ținând seama de dimensiunea specifică și de caracteristicile organizaționale ale IMM-urilor.

Amendamentul 124
Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 35 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act de punere în aplicare de stabilire a unei noi metodologii de calculare și de verificare a	Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 35 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act de punere în aplicare de stabilire a unei noi metodologii de calculare și de verificare a

gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul, ținând seama de elementele prevăzute în anexa II.	gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul, ținând seama de elementele prevăzute în anexa II ***și standardul ISO 22628:2002***.

Amendamentul 125
Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare în vehicule, precum și în piesele și componentele acestora trebuie redusă la minimum, pe cât posibil.	1. Prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare în vehicule, precum și în piesele și componentele acestora trebuie redusă la minimum, pe cât posibil***, în măsura necesară pentru a preveni efectele adverse asupra sănătății umane și asupra mediului, pe parcursul întregului lor ciclu de viață***. ***Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Produse Chimice instituită în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1907/2006, până la... [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], pregătește un raport privind substanțele care prezintă motive de îngrijorare, și anume substanțele care au efecte adverse asupra sănătății sau a mediului sau care împiedică reciclarea pentru materii prime secundare sigure și de înaltă calitate, prezente în vehicule. Comisia prezintă acest raport Parlamentului European și Consiliului, descriind constatările sale, și ia în considerare adoptarea de acte delegate de stabilire a***

	unei liste de substanțe care prezintă motive de îngrijorare, aplicabilă în mod specific vehiculelor, precum și măsuri subsecvente adecvate.
	Raportul menționat la al doilea alineat nu acoperă piesele și componentele vehiculelor pentru care o identificare sau o evaluare este deja impusă de alte acte legislative ale Uniunii.

Amendamentul 126
Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. ***Pe lângă restricțiile prevăzute în anexa XVII la Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 și, după caz, restricțiile prevăzute în anexele I și II la Regulamentul (UE) 2019/1021 și în Regulamentul (UE) 2023/[OP: privind bateriile],*** orice ***tip de*** vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, nu trebuie să conțină plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent.	2. Orice ***nou*** vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858***, sau orice părți sau componente noi introduse pe piață pentru un astfel de vehicul***, nu trebuie să conțină plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent.

Amendamentul 127
Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. La cererea Comisiei și în termen de 12 luni de la solicitare,	5. La cererea Comisiei și în termen de 12 luni de la solicitare,

Agenția Europeană pentru Produse Chimice (denumită în continuare „agenția”) elaborează un raport privind fezabilitatea tehnică și economică a alternativelor referitoare la exceptările existente enumerate în anexa III și, pe baza acestei evaluări, o propunere motivată de modificare specifică a exceptării.	Agenția Europeană pentru Produse Chimice (denumită în continuare „agenția”) elaborează un raport***, pe baza consultării cu părțile interesate și cu experții din industrie,*** privind fezabilitatea tehnică și economică a alternativelor referitoare la exceptările existente enumerate în anexa III și, pe baza acestei evaluări, o propunere motivată de modificare specifică a exceptării.

Amendamentul 128
Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. De îndată ce primește cererea din partea Comisiei, agenția publică pe site-ul său web un anunț privind elaborarea unui raport privind o posibilă modificare a unei exceptări prevăzute în anexa III și invită toate părțile interesate să prezinte observații în termen de ***opt*** săptămâni de la data publicării anunțului. Agenția publică pe site-ul său web toate observațiile primite de la părțile interesate.	6. De îndată ce primește cererea din partea Comisiei, agenția publică pe site-ul său web un anunț privind elaborarea unui raport privind o posibilă modificare a unei exceptări prevăzute în anexa III și invită toate părțile interesate să prezinte observații în termen de ***12*** săptămâni de la data publicării anunțului. Agenția publică pe site-ul său web toate observațiile primite de la părțile interesate.

Amendamentul 129
Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. În termen de cel mult ***nouă*** luni de la transmiterea către Comisie a raportului menționat la alineatul (4), Comitetul pentru analiză socioeconomică al agenției, instituit în temeiul articolului 76 alineatul (1) litera	7. În termen de cel mult ***12*** luni de la transmiterea către Comisie a raportului menționat la alineatul (4), Comitetul pentru analiză socioeconomică al agenției, instituit în temeiul articolului 76 alineatul (1) litera

(d) din Regulamentul (CE) nr. 1907/2006, adoptă un aviz cu privire la raport și la modificările specifice propuse. Agenția transmite fără întârziere avizul respectiv Comisiei.	(d) din Regulamentul (CE) nr. 1907/2006, adoptă un aviz cu privire la raport și la modificările specifice propuse. Agenția transmite fără întârziere avizul respectiv Comisiei.

Amendamentul 130
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Plasticul conținut în fiecare tip de vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a regulamentului] în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 trebuie să conțină cel puțin ***25*** % plastic reciclat în greutate din deșeuri de plastic postconsum.	Plasticul conținut în fiecare tip ***nou*** de vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a regulamentului] în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 trebuie să conțină cel puțin ***20*** % plastic reciclat în greutate din deșeuri de plastic postconsum***, atribuit printr-un lanț de custodie în conformitate cu standardul ISO 22095:2020***.

Amendamentul 131
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Toate piesele și componentele vehiculelor care au fost scoase din uz și demontate în vederea înlocuirii în timpul fazei de utilizare a unui vehicul se consideră flux de deșeuri de plastic postconsum folosite ca materie primă pentru materialele plastice reciclate.

Amendamentul 132
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Greutatea plasticului reciclat și greutatea totală a materialelor plastice menționate la primul paragraf exclud elastomerii, materialele termorigide, cu excepția spumelor de poliuretan.

Amendamentul 133
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Fiecare nou vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 120 de luni de la data intrării în vigoare a regulamentului] trebuie să îndeplinească un obiectiv cu cel puțin 5 puncte procentuale peste obiectivul stabilit la alineatul (1) primul paragraf, cu excepția cazului în care lipsa disponibilității sau prețurile excesive ale anumitor materiale plastice reciclate fac excesiv de dificilă respectarea obiectivului respectiv.

Amendamentul 134
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1b. Producătorii pot îndeplini până la maximum 50 % din obiectivele stabilite la alineatul (1) primul

	paragraf și la alineatul (1a) prin utilizarea deșeurilor preconsum.

Amendamentul 135
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 c (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1c. Cel puțin 15 % din obiectivele stabilite la alineatul (1) primul paragraf și la alineatul (1a) se realizează prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz.

Amendamentul 136
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după ***23 de*** luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act ***de punere în aplicare*** în conformitate cu articolul ***51 alineatul (2)*** pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea metodologiei de calculare și de verificare, în sensul alineatului (1) de la prezentul articol, a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz, ***prezente în*** tipul de vehicul ***și încorporate în acesta***.	2. Până la ***...*** [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după ***15*** luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act ***delegat*** în conformitate cu articolul ***50*** pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea metodologiei de calculare și de verificare, în sensul alineatului (1) de la prezentul articol, a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile ***preconsum și*** postconsum și, respectiv, din vehiculele scoase din uz, ***pentru a fabrica*** tipul de vehicul ***care ține seama de cele mai bune tehnologii de reciclare disponibile***.

Amendamentul 137
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 50, pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri de ***oțel postconsum*** care trebuie să fie ***prezent*** și ***încorporat*** în tipurile de vehicule care urmează să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (UE) 2018/858.	***Până la ... [OP a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act delegat***, în conformitate cu articolul 50, pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri ***feroase și a unei ponderi minime*** de ***aluminiu reciclat și aliaje ale acestuia*** care trebuie să fie ***prezente*** și ***încorporate*** în tipurile de vehicule care urmează să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (UE) 2018/858. ***Actul delegat respectiv stabilește, de asemenea, data aplicării obligației de a avea o pondere minimă de conținut reciclat. Oțelul utilizat ca material de ranforsare în pneuri nu intră în domeniul de aplicare al respectivului act delegat.***

Amendamentul 138
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Ponderea minimă de oțel reciclat menționată la primul paragraf se bazează pe un studiu de fezabilitate efectuat de Comisie. Studiul se finalizează până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după ***23*** de	Ponderea minimă de oțel reciclat ***și de aluminiu și aliajele sale*** menționată la primul paragraf se bazează pe un studiu de fezabilitate efectuat de Comisie. Studiul se finalizează până la [OP: a se introduce data = ultima zi a

luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], analizând în special următoarele aspecte:	lunii care urmează după ***12*** luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], analizând în special următoarele aspecte:

Amendamentul 139
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) disponibilitatea actuală și preconizată a ***oțelului reciclat din surse postconsum*** de ***deșeuri*** de oțel;	(a) disponibilitatea actuală și preconizată a ***deșeurilor feroase, ținând seama de categoriile*** de ***produse lungi și*** de ***produse plate din*** oțel ***carbon și oțel inoxidabil***;

Amendamentul 140
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) ponderea actuală a deșeurilor ***postconsum*** în diverse produse semifabricate și produse intermediare din oțel utilizate în vehicule;	(b) ponderea actuală a deșeurilor ***feroase*** în diverse produse semifabricate și produse intermediare din oțel ***legate de categoriile de oțel*** utilizate în vehicule ***și schimbările preconizate legate de tranziția industriei autovehiculelor***;

Amendamentul 141
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) potențiala utilizare a ***oțelului reciclat postconsum*** de către producători în vehiculele care urmează să fie omologate de tip în viitor;	(c) potențiala utilizare a ***deșeurilor feroase*** de către producători în vehiculele care urmează să fie omologate de tip în viitor***, ținându-se seama de diferitele constrângeri în***

	materie de compoziție aplicabile fiecărei categorii de produse siderurgice;

Amendamentul 142
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) cererea relativă a sectorului autovehiculelor în comparație cu cererea de deșeuri de ***oțel postconsum din*** alte ***sectoare***;	(d) cererea relativă a sectorului autovehiculelor în comparație cu cererea de deșeuri ***feroase din alte sectoare, având în vedere capacitatea sa*** de ***a tolera prezența cuprului și*** a altor ***impurități neintenționate***;

Amendamentul 143
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera e

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(e) viabilitatea economică, progresele tehnice și științifice, inclusiv schimbările în ceea ce privește disponibilitatea tehnologiilor de reciclare referitoare la ratele de reciclare a oțelului;	(e) viabilitatea economică, progresele tehnice și științifice, inclusiv schimbările în ceea ce privește disponibilitatea tehnologiilor de reciclare referitoare la ratele de reciclare a oțelului***, precum și contribuția existentă a reciclării deșeurilor preconsum***;

Amendamentul 144
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera f

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(f) contribuția unei ponderi minime de conținut reciclat de oțel ***din*** vehicule la obiectivele Uniunii în materie de autonomie strategică deschisă, climă și ***mediu***;	(f) contribuția unei ponderi minime de conținut reciclat de oțel ***și oțel cu emisii scăzute de CO_2 și de aluminiu și aliajele sale în*** vehicule la obiectivele Uniunii în materie de autonomie

	strategică deschisă, climă***, mediu*** și ***obiectivele industriale, în special în ceea ce privește crearea de piețe-lider***;

Amendamentul 145
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera g

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(g) necesitatea de a preveni efectele negative disproporționate asupra accesibilității vehiculelor din punct de vedere financiar; ***și***	(g) necesitatea de a preveni efectele negative disproporționate asupra accesibilității vehiculelor din punct de vedere financiar;

Amendamentul 146
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera h

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(h) influența asupra costurilor totale și a competitivității sectorului autovehiculelor***.***	(h) influența asupra costurilor totale și a competitivității sectorului autovehiculelor ***și întregului lanț valoric;***

Amendamentul 147
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera h a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ha) disponibilitatea actuală și prognozată a aluminiului și aliajelor sale reciclate din deșeuri preconsum și postconsum;

Amendamentul 148
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera h b (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(hb) ponderile actuale ale conținutului reciclat din deșeurile postconsum în aluminiu și aliajele sale în vehiculele introduse pe piață; și

Amendamentul 149
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 2 – litera h c (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(hc) posibilele efecte asupra funcționării vehiculelor ca urmare a încorporării conținutului reciclat din aluminiu și aliajele sale în piesele și componentele vehiculelor;

Amendamentul 150
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia poate adopta un act de punere în aplicare de stabilire a ***metodologiei de calculare și*** de ***verificare*** a ***ponderii de oțel*** reciclat din deșeuri de oțel ***postconsum prezent*** în tipurile de vehicule și ***încorporat*** în acestea.	***Până la … [OP: a se introduce data = ultima zi*** a ***lunii care urmează după 24 de luni*** de ***la data intrării în vigoare*** a ***prezentului regulament], Comisia adoptă acte delegate prin care stabilește metodologia pentru calcularea și verificarea ponderii conținutului*** reciclat din ***aluminiu și aliajele sale și din oțel din*** deșeuri ***feroase și, atunci când este cazul, a ponderii*** de oțel ***cu emisii scăzute de CO_2 prezente*** în tipurile de vehicule și ***încorporate*** în acestea.

Amendamentul 151
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 – paragraful 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul ***51 alineatul (2)***.	***Respectivele acte delegate*** se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul ***50***.

Amendamentul 152
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după ***35 de*** luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia ***evaluează fezabilitatea stabilirii*** unei cerințe privind ponderea minimă de:	Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după ***36*** de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia ***adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 50 pentru a completa prezentul regulament, prin stabilirea*** unei cerințe privind ponderea minimă de:

Amendamentul 153
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) ***aluminiu și aliajele sale,*** magneziu și aliajele sale, reciclate din deșeuri postconsum și încorporate în tipurile de vehicule; și	(a) magneziu și aliajele sale, reciclate din deșeuri ***preconsum și*** postconsum și încorporate în tipurile de vehicule; și

Amendamentul 154
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu sau bor, reciclate din deșeuri postconsum și încorporate în magneții permanenți din motoarele pentru tracțiune electrică.	(b) neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu sau bor, reciclate din deșeuri ***preconsum și*** postconsum și încorporate în magneții permanenți din motoarele pentru tracțiune electrică.

Amendamentul 155
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
După finalizarea evaluării menționate la primul paragraf***, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate***, ***în conformitate cu articolul 50, pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei ponderi minime*** de ***aluminiu și aliajele sale***, ***magneziu și aliajele sale, neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu sau bor, reciclate din deșeuri postconsum, care trebuie să fie prezente și încorporate în tipurile*** de ***vehicule care urmează să fie omologate*** de ***tip în temeiul prezentului regulament și al Regulamentului (UE) 2018/858***.	***Actul delegat menționat*** la primul paragraf ***stabilește***, de ***asemenea***, ***data aplicării obligației*** de ***a avea o pondere minimă*** de ***conținut reciclat***.

Amendamentul 156
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 3 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Ponderea minimă de conținut reciclat din materialele	Ponderea minimă de conținut reciclat din materialele

menționate la ***al doilea*** paragraf se bazează pe studiul de ***fezabilitate menționat*** la ***primul paragraf***, luând în considerare toate elementele următoare:	menționate la ***primul*** paragraf***,*** se bazează pe ***un studiu de fezabilitate efectuat de Comisie. Comisia finalizează studiul până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 24*** de ***luni de*** la ***data intrării în vigoare a prezentului regulament]***, luând în considerare toate elementele următoare:

Amendamentul 157
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 3 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) disponibilitatea actuală și prognozată a materialelor enumerate la al doilea paragraf reciclate din deșeuri postconsum;	(a) disponibilitatea actuală și prognozată a materialelor enumerate la al doilea paragraf reciclate din deșeuri ***preconsum și*** postconsum;

Amendamentul 158
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia poate adopta un act de ***punere*** în ***aplicare*** de stabilire a metodologiei de calculare și de verificare a ponderii materialelor reciclate din deșeuri postconsum prezente în tipurile de vehicule.	***Până la … [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 36 de luni*** de ***la data intrării*** în ***vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă un act delegat*** de stabilire a metodologiei de calculare și de verificare a ponderii materialelor ***menționate la prezentul alineat*** reciclate din deșeuri ***preconsum și*** postconsum prezente în tipurile de vehicule.

Amendamentul 159
Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 4 – paragraful 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Actul ***de punere în aplicare*** respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul ***51 alineatul (2)***.	Actul ***delegat*** respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul ***50***.

Amendamentul 160
Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Fiecare vehicul aparținând unui tip de vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] este proiectat astfel încât să ***nu împiedice*** îndepărtarea, de către instalațiile de tratare autorizate, a pieselor și componentelor enumerate în partea C din anexa VII de pe vehiculul în cauză în timpul etapei de deșeu a vehiculului.	1. Fiecare vehicul aparținând unui ***nou*** tip de vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] este proiectat astfel încât să ***permită*** îndepărtarea ***cu ușurință***, de către instalațiile de tratare autorizate, a pieselor și componentelor enumerate în partea C din anexa VII de pe vehiculul în cauză în timpul etapei de deșeu a vehiculului***, în vederea înlocuirii, reutilizării, reciclării, refabricării sau recondiționării atunci când este fezabil din punct de vedere tehnic***.

Amendamentul 161
Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Fiecare vehicul aparținând unui tip de vehicul care este	2. Fiecare vehicul aparținând unui ***nou*** tip de vehicul care este

omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 este proiectat, în ceea ce privește elementele de îmbinare, fixare și etanșare, astfel încât să permită, într-un mod ușor și nedistructiv, îndepărtarea și înlocuirea bateriilor pentru vehicule electrice și a motoarelor pentru tracțiune electrică de pe vehicul de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în etapa de utilizare și în etapa de deșeu ale vehiculului.	omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 este proiectat, ***inclusiv*** în ceea ce privește elementele de îmbinare, fixare și etanșare, astfel încât să permită, într-un mod ușor și nedistructiv, îndepărtarea și înlocuirea bateriilor pentru vehicule electrice ***și a ansamblurilor lor de baterii*** și a motoarelor pentru tracțiune electrică de pe vehicul de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în etapa de utilizare și în etapa de deșeu ale vehiculului.

Amendamentul 162
Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	4a. Producătorii nu împiedică îndepărtarea și înlocuirea pieselor și componentelor vehiculului utilizând actualizări de software. Producătorii asigură accesul la documentația software și la instrumentele de diagnosticare necesare.

Amendamentul 163
Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Producătorii demonstrează că ***vehiculele*** noi pe care le-au fabricat și care sunt introduse pe	1. Producătorii demonstrează că ***tipurile*** noi ***de vehicule*** pe care le-au fabricat și care sunt

piață sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2018/858 și ale prezentului regulament.	introduse pe piață sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2018/858***, ale Regulamentului (UE) nr. 168/2013*** și ale prezentului regulament.

Amendamentul 164
Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. În scopul omologării de tip a vehiculelor cărora li se aplică cerințele de la ***articolele*** 4, 5, 6 sau 7, producătorul furnizează documentația care atestă conformitatea cu cerințele respective și:	2. În scopul omologării de tip a vehiculelor cărora li se aplică cerințele de la ***articolul*** 4, ***articolul*** 5 ***alineatele (1) și (2), articolele*** 6 sau 7, producătorul furnizează documentația care atestă conformitatea cu cerințele respective și:

Amendamentul 165
Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) o include în dosarul informativ menționat la articolul 24 din Regulamentul (UE) 2018/858; și	(a) o include în dosarul informativ menționat la articolul 24 din Regulamentul (UE) 2018/858 ***sau la articolul 27 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, după caz***; și

Amendamentul 166
Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) o prezintă autorității de omologare de tip în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2018/858.	(b) o prezintă autorității de omologare de tip în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2018/858 ***sau la articolul 26 din Regulamentul (UE) nr.***

	168/2013, după caz.

Amendamentul 167
Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. În scopul omologării de tip a vehiculelor cărora li se aplică cerința de la articolul 9, producătorul prezintă autorității de omologare de tip strategia privind circularitatea, împreună cu cererea de omologare de tip menționată la articolul 23 din Regulamentul (UE) 2018/858.	***eliminat***

Amendamentul 168
Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. În scopul omologării de tip a vehiculelor cărora li se aplică cerințele prevăzute la articolul 10, producătorul întocmește informațiile menționate la articolul 10 alineatul (1) și le transmite, în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/858, autorității de omologare de tip, împreună cu cererea de omologare de tip menționată la articolul 23 din regulamentul respectiv.	4. În scopul omologării de tip a vehiculelor cărora li se aplică cerințele prevăzute la articolul 10, producătorul întocmește informațiile menționate la articolul 10 alineatul (1) și le transmite, în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/858, autorității de omologare de tip, împreună cu cererea de omologare de tip menționată la articolul 23 din regulamentul respectiv ***sau în conformitate cu articolul 27 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, autorității de omologare de tip, împreună cu cererea de omologare de tip menționată la articolul 26 din Regulamentul (UE) nr.***

168/2013.

Amendamentul 169
Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. În scopul omologării de tip a vehiculelor cărora li se aplică cerințele prevăzute la articolul 11, producătorul prezintă autorității de omologare de tip, împreună cu cererea de omologare de tip menționată la articolul 23 din Regulamentul (UE) 2018/858, declarația prin care confirmă conformitatea cu cerința prevăzută la articolul 11 alineatul (1), în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) litera (a) din regulamentul menționat.	5. În scopul omologării de tip a vehiculelor cărora li se aplică cerințele prevăzute la articolul 11, producătorul prezintă autorității de omologare de tip, împreună cu cererea de omologare de tip menționată la articolul 23 din Regulamentul (UE) 2018/858, declarația prin care confirmă conformitatea cu cerința prevăzută la articolul 11 alineatul (1), în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) litera (a) din regulamentul menționat ***sau în conformitate cu articolul 27 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, autorității de omologare de tip, împreună cu cererea de omologare de tip menționată la articolul 26 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013***.

Amendamentul 170
Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. ***Pentru fiecare tip de vehicul care este omologat de tip în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858*** începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ***producătorul*** elaborează o strategie privind circularitatea.	1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ***producătorii de vehicule*** elaborează o strategie privind circularitatea ***la nivelul producătorilor și furnizează o copie Comisiei***.

	În pofida paragrafului 1, producătorii pot elabora, de asemenea, o strategie privind circularitatea la nivel de categorie de vehicule.

Amendamentul 171
Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Strategia privind circularitatea descrie acțiunile pe care le vor întreprinde producătorii pentru a urmări îndeplinirea obligațiilor lor de a se asigura că sunt îndeplinite cerințele privind circularitatea din capitolul II***, care sunt verificate în cadrul procedurilor de omologare*** de ***tip*** și ***care sunt aplicabile tipului*** de ***vehicul*** în ***cauză***.	2. Strategia privind circularitatea descrie acțiunile pe care le vor întreprinde producătorii pentru a urmări îndeplinirea obligațiilor lor de a se asigura că sunt îndeplinite cerințele privind circularitatea din capitolul II***. Strategia privind circularitatea trebuie să țină seama*** de ***capacitățile*** și ***informațiile disponibile efectiv*** de ***la furnizori,*** în ***special de la IMM-uri***.

Amendamentul 172
Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Producătorul furnizează Comisiei o copie a strategiei privind circularitatea în termen de 30 de zile de la acordarea omologării de tip pentru tipul de vehicul în cauză.	***eliminat***

Amendamentul 173
Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. Producătorul monitorizează și urmărește acțiunile cuprinse în strategia privind circularitatea și actualizează strategia o dată la cinci ani, ***în conformitate cu partea B din anexa IV. Strategia actualizată privind circularitatea se furnizează autorității de omologare de tip care a emis omologarea de tip pentru tipul de vehicul și Comisiei.***	5. Producătorul monitorizează și urmărește acțiunile cuprinse în strategia privind circularitatea și actualizează strategia o dată la cinci ani, ***indicând noile modificări pertinente aduse strategiei*** privind circularitatea***, în conformitate cu partea B din anexa IV***.

Amendamentul 174
Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru a modifica partea B din anexa IV prin adaptarea cerințelor privind conținutul strategiei privind circularitatea și a actualizărilor acestei strategii la progresele tehnice și științifice în ceea ce privește fabricarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz, la evoluțiile pieței din sectorul autovehiculelor și la modificările în materie de reglementare.	***eliminat***

Amendamentul 175
Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 8

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
8. Până la [OP: a se introduce	8. Până la [OP: a se introduce

data = ultima zi a lunii care urmează după 83 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] și, ulterior, o dată la ***șase*** ani, Comisia întocmește și publică un raport privind circularitatea în sectorul autovehiculelor. Raportul se bazează în special pe strategiile privind circularitatea și pe actualizările acestor strategii.	data = ultima zi a lunii care urmează după 83 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] și, ulterior, o dată la ***cinci*** ani, Comisia întocmește și publică un raport privind circularitatea în sectorul autovehiculelor. Raportul se bazează în special pe strategiile privind circularitatea și pe actualizările acestor strategii.

Amendamentul 176
Propunere de regulament
Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Producătorii declară, pentru fiecare tip de vehicul care este omologat de tip începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după ***36*** de luni de la ***intrarea*** în ***vigoare a regulamentului]***, în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, ponderea respectivă a conținutului reciclat de:	Producătorii declară, pentru fiecare tip ***nou*** de vehicul care este omologat de tip începând cu ***...*** [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după ***12*** luni de la ***adoptarea actelor delegate prin care se stabilește metodologia pentru calcularea și verificarea conținutului reciclat prezent*** în ***vehicule în conformitate cu articolul 6]***, în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, ponderea respectivă a conținutului reciclat de:

Amendamentul 177
Propunere de regulament
Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) oțel***.***	(d) oțel ***și aliajele sale;***

Amendamentul 178
Propunere de regulament
Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera d a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(da) materiale plastice.

Amendamentul 179
Propunere de regulament
Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Declarația se referă la conținutul reciclat al acestor materiale prezente în tipul de vehicul și indică, pentru fiecare pondere a materialului, dacă materialul este reciclat din deșeuri preconsum sau din deșeuri postconsum.	Declarația se referă la conținutul reciclat al acestor materiale prezente în tipul de vehicul și indică, pentru fiecare pondere a materialului ***și pentru componentele din plastic mai grele de 100 g***, dacă materialul este reciclat din deșeuri preconsum sau din deșeuri postconsum.

Amendamentul 180
Propunere de regulament
Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Prin derogare de la alineatul (1), cerința de a declara ponderea conținutului reciclat al unui anumit material nu se aplică în cazul în care s-a stabilit un obiectiv pentru materialul respectiv în temeiul articolului 6 ***alineatul*** (3) sau (4).	3. Prin derogare de la alineatul (1), cerința de a declara ponderea conținutului reciclat al unui anumit material nu se aplică în cazul în care s-a stabilit un obiectiv pentru materialul respectiv în temeiul articolului 6 ***alineatele (1),*** (3) sau (4).

Amendamentul 181
Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de	1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de

la data intrării în vigoare a prezentului regulament], producătorii le oferă operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și ***întreținere*** acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informațiile enumerate în anexa V, permițând accesul la următoarele elemente, precum și îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a acestora:	la data intrării în vigoare a prezentului regulament], ***pentru noile tipuri de vehicule omologate,*** producătorii le oferă operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și ***serviciilor de urgență*** acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu***, inclusiv prin intermediul instrumentelor existente utilizate de industria autovehiculelor,*** la informațiile enumerate în anexa V, permițând accesul la următoarele elemente, precum și îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a acestora:

Amendamentul 182
Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) bateriile pentru vehicule electrice încorporate în vehicul;	(a) bateriile pentru vehicule electrice ***și pachetele lor de baterii*** încorporate în vehicul;

Amendamentul 183
Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(e) piesele și componentele care conțin materiile prime critice menționate la articolul ***27*** alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) ***[Actul privind materiile prime critice]*** în momentul omologării de tip a vehiculului;	(e) piesele și componentele care conțin materiile prime critice menționate la articolul ***28*** alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) ***2024/1252*** în momentul omologării de tip a vehiculului;

Amendamentul 184
Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Producătorii furnizează îndrumări privind măsurile de salvare și intervenție în caz de urgență.

Amendamentul 185
Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Producătorii asigură cooperarea cu operatorii de tratare ***autorizați*** și ***cu operatorii*** de reparații și întreținere prin instituirea platformelor de comunicare necesare pentru a furniza și a actualiza informațiile menționate la alineatul (1) și informațiile specificate în anexa V.	Producătorii asigură cooperarea cu operatorii de tratare***, de modernizare*** și de reparații și întreținere ***autorizați*** prin instituirea platformelor de comunicare necesare pentru a furniza și a actualiza informațiile menționate la alineatul (1) și informațiile specificate în anexa V.

Amendamentul 186
Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Producătorii furnizează gratuit informațiile menționate la primul paragraf. Producătorii pot percepe taxe de la operatorii de gestionare a deșeurilor și de la operatorii de reparații și întreținere în limita ***sumei necesare*** pentru a acoperi costurile administrative pentru punerea la dispoziție a informațiilor necesare prin intermediul platformelor de comunicare.	Producătorii furnizează gratuit informațiile menționate la primul paragraf. Producătorii pot percepe taxe ***rezonabile și proporționale*** de la operatorii de gestionare a deșeurilor și de la operatorii de reparații și întreținere în limita ***necesară*** pentru a acoperi costurile administrative ***efectiv suportate*** pentru punerea la dispoziție a informațiilor necesare prin intermediul platformelor de

comunicare.

Amendamentul 187
Propunere de regulament
Articolul 11 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru a modifica anexa V prin revizuirea listei de piese, componente și materiale din vehicule și a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători.	***eliminat***

Amendamentul 188
Propunere de regulament
Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Producătorii se asigură că ***motoarele pentru tracțiune electrică*** ce conțin magneți permanenți poartă o etichetă vizibilă, perfect lizibilă și indelebilă, care indică informațiile ***enumerate la punctul 4*** din ***anexa VI***.	2. ***Începând cu ... [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament],*** producătorii se asigură că ***piesele și componentele*** ce conțin magneți permanenți poartă o etichetă vizibilă, perfect lizibilă și indelebilă, care indică informațiile ***în conformitate cu articolul 28*** din ***Regulamentul (UE) 2024/1252***.

Amendamentul 189
Propunere de regulament
Articolul 13 – titlu

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Pașaportul de circularitate al vehiculului	Pașaportul ***digital*** de circularitate al vehiculului

Amendamentul 190
Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după ***84*** de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], fiecare vehicul introdus pe piață are un pașaport de circularitate al vehiculului, care este aliniat la alte pașapoarte de mediu referitoare la vehicule, instituite în temeiul dreptului Uniunii, și, dacă este posibil, integrat în acestea.	1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după ***72*** de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], fiecare vehicul introdus pe piață are un pașaport ***digital*** de circularitate al vehiculului, care este aliniat la ***și interoperabil cu*** alte pașapoarte de mediu referitoare la vehicule, instituite în temeiul dreptului Uniunii, și, dacă este posibil, integrat în acestea.

Amendamentul 191
Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Pașaportul de circularitate al vehiculului conține informațiile menționate la articolul 11 din prezentul regulament în format digital și este accesibil gratuit.	2. Pașaportul de circularitate al vehiculului conține informațiile menționate la articolul ***5 alineatele (2) și (3) și la articolele 10 și*** 11 din prezentul regulament în format digital și este accesibil gratuit.

Amendamentul 192
Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Producătorul ***care introduce vehiculul pe piață se asigură că*** informațiile din pașaportul de circularitate al vehiculului sunt exacte, complete și actualizate.	3. Producătorul ***se asigură că, la data introducerii vehiculului pe piață,*** informațiile din pașaportul de circularitate al vehiculului sunt exacte, complete și actualizate.

Amendamentul 193
Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. Pașaportul de circularitate al unui vehicul care a devenit vehicul scos din uz încetează să existe cel mai devreme la șase luni de la eliberarea certificatului de distrugere pentru respectivul vehicul scos din uz.	5. Pașaportul de circularitate al unui vehicul care a devenit vehicul scos din uz încetează să existe cel mai devreme la șase luni de la eliberarea certificatului de ***export sau de*** distrugere pentru vehiculul respectiv scos din uz.

Amendamentul 194
Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 6 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește norme privind următoarele aspecte:	***Până la … [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 60 de luni de la intrarea în vigoare a regulamentului],*** Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește norme privind următoarele aspecte:

Amendamentul 195
Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 6 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) modalitatea și ***specificațiile tehnice*** ale soluției care urmează să fie utilizată pentru accesarea pașaportului de circularitate al vehiculului;	(a) modalitatea și ***cerințele de bază*** ale soluției ***tehnice*** care urmează să fie utilizată pentru accesarea pașaportului de circularitate al vehiculului***, într-un mod care să nu excludă nicio soluție tehnologică***;

Amendamentul 196
Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 6 – paragraful 1 – litera b – punctul i

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(i) interoperabilitatea pașaportului de circularitate al vehiculului cu alte pașapoarte impuse de legislația Uniunii;	(i) interoperabilitatea ***și alinierea*** pașaportului de circularitate al vehiculului cu alte pașapoarte impuse de legislația Uniunii;

Amendamentul 197
Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 6 – paragraful 1 – litera c a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ca) condițiile de acces la pașaportul de circularitate al vehiculului, inclusiv dreptul de acces și normele relevante pentru protecția datelor și protecția drepturilor de proprietate intelectuală;

Amendamentul 198
Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3a. Statele membre pot adopta măsuri pentru a impune ca producătorii sau,

	dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor să încheie contracte cu instalații de tratare autorizate în scopul punerii în aplicare a obligațiilor care le revin în materie de răspundere a producătorilor.

Amendamentul 199
Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	4a. Comisia până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], adoptă un act de punere în aplicare care stabilește cerințe detaliate aplicabile contractelor menționate la alineatul (3a), în vederea asigurării unor termeni și condiții echitabile, transparente și nediscriminatorii. Actul de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

Amendamentul 200
Propunere de regulament
Articolul 16 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a	Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a

prezentului regulament], producătorii fac obiectul răspunderii extinse a producătorilor pentru vehiculele pe care le pun la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru. Schema instituită de producători pentru a exercita această răspundere ***este în conformitate cu articolele*** 8 și 8a din Directiva 2008/98/CE și respectă cerințele din prezentul capitol.	prezentului regulament], producătorii fac obiectul răspunderii extinse a producătorilor pentru vehiculele pe care le pun la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru. Schema instituită de producători pentru a exercita această răspundere ***respectă dispozițiile articolelor*** 8 și 8a din Directiva 2008/98/CE și respectă cerințele din prezentul capitol.

Amendamentul 201
Propunere de regulament
Articolul 17 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 35 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre instituie un registru al producătorilor care să servească la monitorizarea respectării de către producători a cerințelor din prezentul capitol.	Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 35 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre instituie un registru al producătorilor ***sau folosesc un registru al producătorilor existent,*** care să servească la monitorizarea respectării de către producători a cerințelor din prezentul capitol.

Amendamentul 202
Propunere de regulament
Articolul 17 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Registrul furnizează linkuri către site-urile web ale altor registre naționale ale producătorilor pentru a facilita, în toate statele membre, înregistrarea producătorilor sau a reprezentanților ***desemnați***	Registrul furnizează linkuri către site-urile web ale altor registre naționale ale producătorilor pentru a facilita, în toate statele membre, înregistrarea producătorilor sau a reprezentanților ***autorizați***

pentru răspunderea extinsă a producătorilor.	pentru răspunderea extinsă a producătorilor.

Amendamentul 203
Propunere de regulament
Articolul 17 – alineatul 1 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Până la ... [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 35 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia creează un portal unic care conține linkuri către toate registrele naționale pentru a facilita înregistrarea producătorilor în toate statele membre.

Amendamentul 204
Propunere de regulament
Articolul 17 – alineatul 2 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Producătorii pun la dispoziție vehicule pe piața unui stat membru numai dacă aceștia sau, în cazul autorizării, reprezentanții lor ***desemnați*** pentru răspunderea extinsă a producătorilor sunt înregistrați în statul membru respectiv.	Producătorii pun la dispoziție vehicule pe piața unui stat membru numai dacă aceștia sau, în cazul autorizării, reprezentanții lor ***autorizați*** pentru răspunderea extinsă a producătorilor sunt înregistrați în statul membru respectiv.

Amendamentul 205
Propunere de regulament
Articolul 17 – alineatul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. Obligațiile prevăzute la prezentul articol pot fi îndeplinite, în numele unui producător, de către un reprezentant ***desemnat***	6. Obligațiile prevăzute la prezentul articol pot fi îndeplinite, în numele unui producător, de către un reprezentant ***autorizat***

pentru răspunderea extinsă a producătorilor.	pentru răspunderea extinsă a producătorilor. ***În cazul în care un reprezentant autorizat reprezintă mai mult de un producător într-o țară, reprezentantul autorizat respectiv furnizează separat numele și datele de contact pentru fiecare dintre producătorii reprezentați.***

Amendamentul 206
Propunere de regulament
Articolul 17 – alineatul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
11. Producătorul sau, după caz, reprezentantul ***desemnat*** al producătorului pentru răspunderea extinsă a producătorilor sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor desemnată în numele producătorilor pe care îi reprezintă notifică fără întârzieri nejustificate autorității competente orice modificare a informațiilor conținute în înregistrare și orice încetare definitivă a punerii la dispoziție pe piață pe teritoriul statului membru a vehiculelor menționate în înregistrare.	11. Producătorul sau, după caz, reprezentantul ***autorizat*** al producătorului pentru răspunderea extinsă a producătorilor sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor desemnată în numele producătorilor pe care îi reprezintă notifică fără întârzieri nejustificate autorității competente orice modificare a informațiilor conținute în înregistrare și orice încetare definitivă a punerii la dispoziție pe piață pe teritoriul statului membru a vehiculelor menționate în înregistrare.

Amendamentul 207
Propunere de regulament
Articolul 17 – alineatul 12

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
12. Producătorul sau, după caz, reprezentantul ***desemnat*** al producătorului pentru răspunderea extinsă a producătorilor sau organizația	12. Producătorul sau, după caz, reprezentantul ***autorizat*** al producătorului pentru răspunderea extinsă a producătorilor sau organizația

care implementează răspunderea extinsă a producătorilor raportează autorității competente responsabile cu registrul cu privire la îndeplinirea obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor.	care implementează răspunderea extinsă a producătorilor raportează autorității competente responsabile cu registrul cu privire la îndeplinirea obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor. ***În cazul în care informațiile din registrul producătorilor nu sunt accesibile publicului, statele membre se asigură că furnizorii de platforme online care permit consumatorilor să încheie contracte la distanță cu producătorii au acces gratuit la informațiile respective.***

Amendamentul 208
Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor asigură confidențialitatea datelor aflate în posesia lor în ceea ce privește informațiile proprietare sau informațiile care pot fi atribuite direct producătorilor individuali sau reprezentanților lor ***desemnați*** pentru răspunderea extinsă a producătorilor.	2. Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor asigură confidențialitatea datelor aflate în posesia lor în ceea ce privește informațiile proprietare sau informațiile care pot fi atribuite direct producătorilor individuali sau reprezentanților lor ***autorizați*** pentru răspunderea extinsă a producătorilor.

Amendamentul 209
Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Pe lângă informațiile menționate la articolul 8a alineatul (3) litera (e) din Directiva 2008/98/CE, organizațiile care implementează	3. Pe lângă informațiile menționate la articolul 8a alineatul (3) litera (e) din Directiva 2008/98/CE, organizațiile care implementează

răspunderea extinsă a producătorilor publică pe site-urile lor web, cel puțin în fiecare an, sub rezerva confidențialității comerciale și industriale, informațiile privind colectarea vehiculelor scoase din uz și îndeplinirea obiectivelor privind reutilizarea și reciclarea, reutilizarea și recuperarea și reciclarea materialelor plastice de către producătorii care au încredințat sarcina respectivă organizației care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.	răspunderea extinsă a producătorilor ***sau producători individuali*** publică pe site-urile lor web, cel puțin în fiecare an, sub rezerva confidențialității comerciale și industriale, informațiile privind colectarea vehiculelor scoase din uz și îndeplinirea obiectivelor privind reutilizarea și reciclarea, reutilizarea și recuperarea și reciclarea materialelor plastice de către producătorii care au încredințat sarcina respectivă organizației care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ***sau de către producătorul care își îndeplinește obligațiile individual***.

Amendamentul 210
Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3a. În plus față de informațiile menționate la alineatul (3), organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor pun la dispoziția publicului informații privind procedura de selecție a operatorilor de gestionare a deșeurilor selectați în conformitate cu alineatul (4a).

Amendamentul 211
Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Organizațiile care	4. Organizațiile care

implementează răspunderea extinsă a producătorilor asigură o reprezentare ***echitabilă*** a producătorilor și a operatorilor de gestionare a deșeurilor în cadrul organelor lor de conducere.	implementează răspunderea extinsă a producătorilor asigură o reprezentare ***proporțională*** a producătorilor și a operatorilor de gestionare a deșeurilor ***care își desfășoară activitatea în domeniul colectării și tratării vehiculelor scoase din uz, în raport cu producătorii,*** în cadrul organelor lor de conducere***, inclusiv în consiliile executive și consultative***.

Amendamentul 212
Propunere de regulament
Articolul 18 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	4a. Operatorii de gestionare a deșeurilor fac obiectul unei proceduri de selecție cu caracter nediscriminatoriu, bazată pe criterii de atribuire transparente, desfășurată de către producători sau de către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care nu impune o sarcină disproporționată asupra întreprinderilor mici și mijlocii.

Amendamentul 213
Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) costurile de colectare a vehiculelor scoase din uz care sunt necesare pentru îndeplinirea cerințelor de la articolele 23-26 și costurile de tratare a vehiculelor scoase din uz care sunt necesare pentru îndeplinirea cerințelor de	(a) costurile de colectare a vehiculelor scoase din uz care sunt necesare pentru îndeplinirea cerințelor de la articolele 23-26 și costurile de tratare a vehiculelor scoase din uz care sunt necesare pentru îndeplinirea cerințelor de

la articolele 27-30, 34 și 35, ***cu condiția ca acestea să nu fie acoperite de veniturile*** operatorilor de gestionare a deșeurilor ***legate de*** vânzarea de piese de schimb uzate și componente de schimb uzate, de vehicule scoase din uz depoluate sau de materii prime secundare reciclate de la vehiculele scoase din uz;	la articolele 27-30, 34 și 35, ***luând în considerare eventualele venituri ale*** operatorilor de gestionare a deșeurilor ***obținute din*** vânzarea de piese de schimb uzate și componente de schimb uzate, de vehicule scoase din uz depoluate sau de materii prime secundare reciclate de la vehiculele scoase din uz;

Amendamentul 214
Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) costurile de desfășurare a unor campanii de sensibilizare menite să îmbunătățească colectarea vehiculelor scoase din uz;	(b) costurile de desfășurare a unor campanii de sensibilizare menite să ***informeze publicul și să*** îmbunătățească colectarea vehiculelor scoase din uz;

Amendamentul 215
Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) costurile de instituire a sistemului de notificare menționat la articolul 25;	***eliminat***

Amendamentul 216
Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) costurile de ***colectare a datelor*** și de raportare către autoritățile competente.	(d) costurile ***administrative legate*** de ***punerea la dispoziție, de colectare*** și de raportare ***a datelor*** către autoritățile competente.

Amendamentul 217
Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 1 – litera d a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(da) costurile medii pentru transportul vehiculelor scoase din uz la cele mai apropiate puncte de colectare sau instalații de tratare autorizate.

Amendamentul 218
Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
În cazul îndeplinirii individuale a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, producătorii oferă o garanție pentru vehiculele pe care le pun la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru. Această garanție asigură că vor fi finanțate operațiunile prevăzute la alineatul (1) privind vehiculele respective.	În cazul îndeplinirii individuale a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, producătorii oferă o garanție pentru vehiculele pe care le pun la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru. Această garanție asigură că vor fi finanțate operațiunile prevăzute la alineatul (1) privind vehiculele respective***, inclusiv în caz de încetare permanentă a operațiunilor lor sau în caz de insolvență***.

Amendamentul 219
Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. În cazul îndeplinirii colective a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor se	1. În cazul îndeplinirii colective a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor se

asigură că contribuțiile financiare care le sunt plătite de producători sunt modulate ținând seama de următoarele elemente:	asigură că contribuțiile financiare care le sunt plătite de producători sunt modulate ținând seama ***cel puțin*** de următoarele elemente:

Amendamentul 220
Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) greutatea vehiculului;	(a) greutatea vehiculului***, cu excepția bateriilor pentru vehicule electrice***;

Amendamentul 221
Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) tipul de transmisie;	***eliminat***

Amendamentul 222
Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(e) ponderea materialelor și a substanțelor care împiedică un proces de reciclare de înaltă calitate***, cum ar fi adezivii, materialele plastice compozite sau materialele ranforsate cu carbon***;	(e) ponderea materialelor și a substanțelor care împiedică un proces de reciclare de înaltă calitate;

Amendamentul 223
Propunere de regulament
Articolul 22 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) desemnează, printr-un mandat scris, un reprezentant	(a) desemnează, printr-un mandat scris, un reprezentant

desemnat pentru răspunderea extinsă a producătorilor în fiecare stat membru;	***autorizat să acționeze în numele său în legătură cu sarcini specifice în ceea ce privește obligațiile producătorului*** pentru răspunderea extinsă a producătorilor în fiecare stat membru;

Amendamentul 224
Propunere de regulament
Articolul 22 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Un producător care vinde vehicule utilizatorilor finali prin contracte la distanță și este stabilit într-o țară terță numește un reprezentant autorizat pentru răspunderea extinsă a producătorilor în fiecare stat membru în care introduce vehicule pe piață. Numirea se face prin mandat scris.

Amendamentul 225
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 1 – paragraful -1 (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Producătorii se asigură că toate vehiculele scoase din uz pe care le-au introdus pe piață pe teritoriul unui stat membru sunt colectate atunci când vehiculele respective devin vehicule scoase din uz.

Amendamentul 226
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor instituie ***sau participă la instituirea unor*** sisteme de colectare, inclusiv puncte de colectare, ***pentru toate vehiculele scoase din uz aparținând categoriilor de vehicule pe care le-au pus*** la ***dispoziție pentru prima dată pe piața unui stat membru***.	***În acest scop,*** producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor instituie sisteme de colectare, inclusiv puncte de colectare, ***sau participă*** la ***înființarea acestora***.

Amendamentul 227
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) asigură o disponibilitate adecvată a instalațiilor de tratare autorizate, ținând seama de dimensiunea și densitatea populației, de volumul preconizat de vehicule scoase din uz, fără a se limita la zonele în care colectarea și gestionarea ulterioară sunt cele mai profitabile***;***	(b) asigură o disponibilitate adecvată a instalațiilor de tratare autorizate ***sau a punctelor de colectare***, ținând seama de dimensiunea și densitatea populației, de volumul preconizat de vehicule scoase din uz, fără a se limita la zonele în care colectarea și gestionarea ulterioară sunt cele mai profitabile;

Amendamentul 228
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) asigură colectarea deșeurilor de piese provenite din repararea vehiculelor;	***eliminat***

Amendamentul 229
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) permit colectarea vehiculelor scoase din uz ***de orice marcă***, indiferent de originea acestora;	(d) permit colectarea vehiculelor scoase din uz ***pe care le-au pus la dispoziție pe piață***, indiferent de originea acestora;

Amendamentul 230
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 2 – litera e

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(e) permit livrarea gratuită a tuturor vehiculelor scoase din uz către instalațiile de tratare autorizate, astfel cum se prevede la articolul 24 alineatul (2).	(e) permit livrarea gratuită a tuturor vehiculelor scoase din uz către instalațiile de tratare autorizate ***sau punctele de colectare***, astfel cum se prevede la articolul 24 alineatul (2).

Amendamentul 231
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor desfășoară campanii educaționale de promovare a sistemului de colectare a vehiculelor scoase din uz și de informare cu privire la consecințele pe care colectarea și manipularea necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz le au asupra mediului.	3. Producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ***publică și actualizează în mod regulat lista punctelor de colectare și a instalațiilor de tratare autorizate pe site-urile lor și*** desfășoară campanii educaționale de promovare a sistemului de colectare a vehiculelor scoase din uz și de informare cu privire la consecințele pe care colectarea și manipularea necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz le au

asupra mediului.

Amendamentul 232
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Statele membre pot autoriza operatorii de ***gestionare a deșeurilor, alții*** decât instalațiile de tratare autorizate***, să înființeze puncte de colectare pentru vehiculele*** scoase din uz.	***Punctele*** de ***control altele*** decât instalațiile de tratare autorizate ***pot colecta vehicule*** scoase din uz.

Amendamentul 233
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 4 – paragraful 2 – litera b a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ba) dețin un permis în conformitate cu articolul 23 din Directiva 2008/98/CE;

Amendamentul 234
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 4 – paragraful 2 – litera b b (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(bb) transferă vehiculele scoase din uz la instalațiile de tratare autorizate;

Amendamentul 235
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 4 – paragraful 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) garantează că toate vehiculele scoase din uz colectate sunt transferate către o instalație de tratare autorizată în termen de	(c) garantează că toate vehiculele scoase din uz colectate sunt transferate către o instalație de tratare autorizată în termen de

un an de la primirea vehiculului scos din uz; și	***6 luni*** de la primirea vehiculului scos din uz; și

Amendamentul 236
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. ***Operatorii*** de ***gestionare a deșeurilor, inclusiv*** instalațiile de tratare autorizate***,*** eliberează proprietarului vehiculului un document în format electronic prin care confirmă primirea unui vehicul scos din uz și îl transmit, printr-o procedură de notificare electronică instituită în conformitate cu articolul 25 alineatul (2), autorităților competente din statul membru, inclusiv autorităților competente desemnate în temeiul articolului 14.	5. ***Punctele*** de ***colectare sau*** instalațiile de tratare autorizate eliberează proprietarului vehiculului un document în format electronic prin care confirmă primirea unui vehicul scos din uz și îl transmit, printr-o procedură de notificare electronică instituită în conformitate cu articolul 25 alineatul (2), autorităților competente din statul membru, inclusiv autorităților competente desemnate în temeiul articolului 14.

Amendamentul 237
Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	5a. Statele membre pot adopta măsuri care cer ca punctele de colectare să coopereze cu producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18 alineatul (1), cu organizații care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

Amendamentul 238
Propunere de regulament
Articolul 24 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Predarea unui vehicul scos din uz la o instalație de tratare autorizată este gratuită pentru ultimul proprietar al vehiculului, cu excepția cazului în care vehiculului scos din uz îi lipsește oricare dintre piesele sau componentele esențiale***, cu excepția bateriei pentru vehicule electrice,*** sau conține deșeuri care au fost adăugate vehiculului scos din uz.	2. Predarea unui vehicul scos din uz la o instalație de tratare autorizată ***sau la un punct de colectare*** este gratuită pentru ultimul proprietar al vehiculului, cu excepția cazului în care vehiculului scos din uz îi lipsește oricare dintre piesele sau componentele esențiale sau conține deșeuri care au fost adăugate vehiculului scos din uz.

Amendamentul 239
Propunere de regulament
Articolul 24 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. În cazul în care bateria vehiculului electric lipsește dintr-un vehicul scos din uz, livrarea vehiculului scos din uz rămâne gratuită dacă ultimul proprietar al vehiculului furnizează documente care dovedesc că bateria vehiculului electric a fost manipulată de un operator profesionist în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542.

Amendamentul 240
Propunere de regulament
Articolul 25 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	5a. Statele membre care prevăd în legislația lor națională posibilitatea radierii temporare a vehiculelor:
	(a) stabilesc o perioadă maximă pentru care poate fi

	acordată o astfel de radiere, dar nu mai mare de patru ani;
	(b) se asigură că reînnoirea radierii temporare se acordă numai pentru o perioadă definită și limitată și numai în cazul în care se poate stabili că vehiculul radiat există încă.

Amendamentul 241
Propunere de regulament
Articolul 26 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) predă vehiculul scos din uz la o instalație de tratare autorizată sau, în cazurile menționate la articolul 23 alineatul (4), la un punct de colectare, fără întârzieri nejustificate, după ce primește informația potrivit căreia vehiculul îndeplinește oricare dintre criteriile de ireparabilitate prevăzute în partea A ***punctele*** 1 ***și 2*** din anexa I;	(a) predă vehiculul scos din uz la o instalație de tratare autorizată sau, în cazurile menționate la articolul 23 alineatul (4), la un punct de colectare, fără întârzieri nejustificate, după ce primește informația potrivit căreia vehiculul îndeplinește oricare dintre criteriile de ireparabilitate prevăzute în partea A ***punctul*** 1 din anexa I;

Amendamentul 242
Propunere de regulament
Articolul 26 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) prezintă un certificat de distrugere autorității de înmatriculare competente.	(b) prezintă un certificat de distrugere autorității de înmatriculare competente***, cu excepția cazurilor în care există o procedură online care permite comunicarea sau prelucrarea radierii vehiculului scos din uz de la instalațiile de tratare autorizate***.

Amendamentul 243
Propunere de regulament
Articolul 26 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	În cazul în care dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat este transferat de către un operator economic, operatorul economic indică persoanei care achiziționează vehiculul că acesta nu este un vehicul scos din uz în conformitate cu anexa I partea A sau furnizează un certificat de inspecție tehnică.

Amendamentul 244
Propunere de regulament
Articolul 26 – paragraful 1 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	În cazul vehiculelor scoase din uz, operatorul economic se asigură că vehiculele respective vor fi transferate numai către o instalație de tratare autorizată.

Amendamentul 245
Propunere de regulament
Articolul 27 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Instalațiile de tratare autorizate se asigură că toate operațiunile de tratare a vehiculelor scoase din uz respectă cel puțin articolele 28, 29, 30, 31, 34 și ***35*** și anexa VII la prezentul regulament și aplică cele mai bune tehnici disponibile, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 10 din Directiva	2. Instalațiile de tratare autorizate se asigură că toate operațiunile de tratare a vehiculelor scoase din uz respectă cel puțin articolele 28, 29, 30, 31, ***32,*** 34***, 35*** și ***36*** și anexa VII la prezentul regulament și aplică cele mai bune tehnici disponibile, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 10 din

2010/75/UE.	Directiva 2010/75/UE.

Amendamentul 246
Propunere de regulament
Articolul 27 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) îndepărtează piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VII de pe vehiculul scos din uz, înainte de mărunțire sau compactare prin dezmembrare manuală sau (semi-)dezasamblare automată într-un mod nedistructiv pentru componentele cu potențial de reutilizare, refabricare sau recondiționare;	(c) îndepărtează piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VII de pe vehiculul scos din uz, înainte de mărunțire sau compactare prin dezmembrare manuală sau (semi-)dezasamblare automată într-un mod nedistructiv pentru componentele cu potențial de reutilizare, refabricare sau recondiționare***, în conformitate cu articolele 30 și 31, ținând seama de potențialul pieței de reutilizare, refabricare sau recondiționare a pieselor și componentelor respective și de necesitatea de a avea o calitate ridicată a deșeurilor***;

Amendamentul 247
Propunere de regulament
Articolul 27 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) tratează toate vehiculele scoase din uz și piesele, componentele și materialele acestora în conformitate cu ierarhia deșeurilor și cu cerințele generale prevăzute la articolul 4 din Directiva 2008/98/CE***, precum și cu articolele 32, 34, 35 și 36 din prezentul regulament.***	(d) tratează toate vehiculele scoase din uz și piesele, componentele și materialele acestora în conformitate cu ierarhia deșeurilor și cu cerințele generale prevăzute la articolul 4 din Directiva 2008/98/CE***;***

Amendamentul 248
Propunere de regulament
Articolul 27 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera d a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(da) trimit toate vehiculele scoase din uz, după depoluare și îndepărtarea pieselor, la o instalație unde se efectuează mărunțirea lor;

Amendamentul 249
Propunere de regulament
Articolul 27 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera d b (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(db) tratează vehiculul scos din uz primit în termen de 6 luni de la data livrării.

Amendamentul 250
Propunere de regulament
Articolul 27 – alineatul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru a modifica anexa VII prin adaptarea la progresele științifice și tehnice a cerințelor minime de tratare a vehiculelor scoase din uz***.***	4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru a modifica anexa VII prin adaptarea la progresele științifice și tehnice ***în ceea ce privește tehnologiile de tratare*** a cerințelor minime de tratare a vehiculelor scoase din uz***, inclusiv prin:*** ***(a) adăugarea, ștergerea sau revizuirea pieselor și a componentelor enumerate în anexa VII partea C***; ***(b) modificarea sau completarea cerințelor enumerate în anexa VII partea G.***

Amendamentul 251
Propunere de regulament
Articolul 27 – alineatul 5

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. Statele membre încurajează instalațiile de tratare autorizate să introducă sisteme de management de mediu certificate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1221/2009.	5. Statele membre încurajează instalațiile de tratare autorizate să introducă sisteme de management de mediu certificate ***și să efectueze audituri*** în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1221/2009.

Amendamentul 252
Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], instalațiile de tratare autorizate și alți operatori de gestionare a deșeurilor solicită ca vehiculele scoase din uz care le sunt predate în vederea mărunțirii să fie însoțite de următoarele:	1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], instalațiile de tratare autorizate și alți operatori de gestionare a deșeurilor solicită ca vehiculele scoase din uz care le sunt predate în vederea mărunțirii să fie ***depoluate în conformitate cu articolul 29, ca piesele și componentele lor să fie îndepărtate în conformitate cu articolul 30 și ca aceste vehicule să fie*** însoțite de următoarele:

Amendamentul 253
Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Operatorii de gestionare a	3. ***Instalațiile de tratare***

deșeurilor care efectuează ***operațiuni de mărunțire a*** vehiculelor scoase din uz ***nu amestecă*** vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora cu deșeuri de ambalaje și ***nici*** cu deșeuri de echipamente electrice și electronice.	***autorizate și*** operatorii de gestionare a deșeurilor care efectuează ***mărunțirea*** vehiculelor scoase din uz ***trebuie să fie în măsură să amestece*** vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora cu deșeuri de ambalaje și cu deșeuri de echipamente electrice și electronice***, cu condiția ca criteriile și valorile-limită din anexa VII partea G să fie îndeplinite și ca trasabilitatea legată de raportare să fie asigurată, ca procesul de mărunțire să nu reducă calitatea fluxurilor de deșeuri în comparație cu tratarea separată și ca producția să respecte standarde înalte de calitate***.

Amendamentul 254
Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3a. Atunci când efectuează mărunțirea, operatorii de gestionare a deșeurilor se asigură că produsele din oțel, aluminiu și cupru rezultate respectă standarde înalte de calitate, astfel cum sunt prevăzute de actul delegat menționat la alineatul (3b) (nou).

Amendamentul 255
Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3b. Până la ... [OP: a se introduce data = prima zi a

	lunii care urmează după 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru a completa prezentul regulament, prin stabilirea de cerințe de calitate pentru fracțiunile de ieșire rezultate în urma mărunțirii, inclusiv pentru:
	(a) conținutul total de cupru al fracțiunii principale de oțel;
	(b) fracțiunea de aliaje de aluminiu turnat și fracțiunea de aliaje maleabile;
	(c) procesele de separare necesare și fracțiunea de reziduuri a acestor procese.

Amendamentul 256
Propunere de regulament
Articolul 29 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. ***Cât mai curând posibil după*** predarea unui vehicul scos din uz la instalația de tratare autorizată, instalația respectivă depoluează vehiculele respective înainte de a fi tratate în continuare, în conformitate cu cerințele minime stabilite în partea B din anexa VII.	1. ***În termen de 30 de zile de la*** predarea unui vehicul scos din uz la instalația de tratare autorizată, instalația respectivă depoluează vehiculele respective înainte de a fi tratate în continuare, în conformitate cu cerințele minime stabilite în partea B din anexa VII.

Amendamentul 257
Propunere de regulament
Articolul 29 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Fluidele și lichidele enumerate în partea B din anexa VII se colectează și se	2. Fluidele și lichidele enumerate în partea B din anexa VII se colectează și se

depozitează separat, în conformitate cu cerințele stabilite în partea A din anexa VII. Uleiurile uzate se colectează și se depozitează separat de celelalte fluide și lichide și se tratează în continuare în conformitate cu articolul 21 din Directiva 2008/98/CE.	depozitează separat, în conformitate cu cerințele stabilite în partea A din anexa VII. Uleiurile uzate se colectează și se depozitează separat de celelalte fluide și lichide și se tratează în continuare în conformitate cu articolul 21 din Directiva 2008/98/CE. ***Fluidele din sistemele de climatizare utilizate în sistemele de gestionare termică se colectează și se depozitează separat de alte fluide și se recuperează în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/573 al Parlamentului European și al Consiliului[1a] și, atunci când acest lucru este fezabil din punct de vedere tehnic și economic, se reciclează sau se regenerează și se reutilizează.***
	_____
	[1a] Regulamentul (UE) 2024/573 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 februarie 2024 privind gazele fluorurate cu efect de seră, de modificare a Directivei (UE) 2019/1937 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 517/2014 (JO L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

Amendamentul 258
Propunere de regulament
Articolul 30 – titlu

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor în vederea reutilizării și reciclării înainte de mărunțire	Îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor în vederea reutilizării***, refabricării, reparației*** și reciclării înainte de

măr unțire

Amendamentul 259
Propunere de regulament
Articolul 30 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], instalațiile de tratare autorizate se asigură că piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VII sunt îndepărtate de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire**,** după finalizarea operațiunilor de depoluare menționate la articolul 29.	1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], instalațiile de tratare autorizate se asigură că piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VII sunt îndepărtate de pe un vehicul scos din uz înainte de mărunțire***. Cu scopul de a verifica potențialul lor de reutilizare, refabricare sau reparație, piesele respective sunt evaluate în conformitate cu articolul 31 înainte de a fi dezmembrate. Această evaluare este efectuată*** după finalizarea operațiunilor de depoluare menționate la articolul 29.

Amendamentul 260
Propunere de regulament
Articolul 30 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	1a. Instalațiile de tratare autorizate se asigură că piesele și componentele îndepărtate în conformitate cu dispozițiile alineatului (1), care nu au potențial de piață pentru reutilizare, refabricare și reparare, sunt trimise la reciclare în conformitate cu cerințele de tratare prevăzute în partea F din anexa VII.

Amendamentul 261
Propunere de regulament
Articolul 30 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Alineatul (1) nu ***se aplică*** în cazul în care o instalație de tratare autorizată demonstrează că tehnologiile post-mărunțire separă materialele din piesele și componentele enumerate în partea C rubricile 13-19 din anexa VII la fel de eficient ***ca procesele*** de dezmembrare manuală sau de dezasamblare semiautomată.	***În cazul în care piesele și componentele*** nu ***au potențial de piață pentru reutilizare, refabricare și reparare, nu este obligatoriu ca acestea să fie îndepărtate înainte de mărunțire*** în cazul în care o instalație de tratare autorizată demonstrează că tehnologiile post-mărunțire separă materialele din piesele și componentele enumerate în partea C rubricile ***6 și*** 13-19 din anexa VII la fel de eficient ***și produce materiale reciclate echivalente cu cele obținute în cazul proceselor*** de dezmembrare manuală sau de dezasamblare semiautomată.

Amendamentul 262
Propunere de regulament
Articolul 30 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
În sensul primului paragraf, instalația de tratare autorizată furnizează informațiile enumerate în partea G din anexa VII.	În sensul primului paragraf, instalația de tratare autorizată ***respectă cerințele referitoare la un nivel înalt de calitate al materialelor de ieșire rezultate în urma mărunțirii, astfel cum se prevede în actul delegat menționat la articolul 28 alineatul (4) și*** furnizează informațiile enumerate în partea G din anexa VII.

Amendamentul 263
Propunere de regulament
Articolul 31 – alineatul 1 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Piesele și componentele îndepărtate în cursul unei operațiuni de reparare și întreținere, cu excepția pieselor și a componentelor enumerate în partea E din anexa VII, nu sunt considerate deșeuri și sunt evaluate cu scopul de a stabili dacă sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare.

Amendamentul 264
Propunere de regulament
Articolul 32 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], orice ***persoană*** care ***comercializează*** piese de schimb și componente uzate, refabricate sau recondiționate trebuie***, la punctul de vânzare***:	Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], orice ***operator economic*** care ***vinde*** piese de schimb și componente uzate, refabricate sau recondiționate trebuie:

Amendamentul 265
Propunere de regulament
Articolul 32 – paragraful 1 – litera b a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ba) să demonstreze că piesele și componentele provin de la un operator economic autorizat.

Amendamentul 266
Propunere de regulament
Articolul 32 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Aceste cerințe se aplică operatorilor economici indiferent de tehnica de tranzacționare utilizată, inclusiv în cazul vânzărilor online.

Amendamentul 267
Propunere de regulament
Articolul 33 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre iau măsurile de stimulare necesare pentru a promova reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și a componentelor, indiferent dacă au fost îndepărtate în etapa de utilizare sau în etapa de sfârșit al ciclului de viață al unui vehicul.	Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre iau măsurile de stimulare necesare pentru a promova reutilizarea***, modernizarea*** și recondiționarea pieselor și a componentelor, indiferent dacă au fost îndepărtate în etapa de utilizare sau în etapa de sfârșit al ciclului de viață al unui vehicul.

Amendamentul 268
Propunere de regulament
Articolul 33 – alineatul 1 – paragraful 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) utilizarea de stimulente economice***, inclusiv stabilirea unei cote reduse a taxei pe valoarea adăugată*** pentru piesele de schimb și componentele uzate, refabricate sau recondiționate.	(b) utilizarea de stimulente economice ***menite să recompenseze producătorii care depășesc standardele minime, astfel încât să se creeze stimulente suplimentare*** pentru piesele de

	schimb și componentele uzate, refabricate sau recondiționate.

Amendamentul 269
Propunere de regulament
Articolul 33 – alineatul 1 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Statele membre informează fără întârzieri nejustificate Comisia cu privire la stimulentele adoptate în conformitate cu prezentul articol.

Amendamentul 270
Propunere de regulament
Articolul 34 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a anului calendaristic care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre se ***asigură*** că operatorii de gestionare a deșeurilor îndeplinesc următoarele obiective:	1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a anului calendaristic care urmează după 36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre ***adoptă măsurile necesare pentru*** se ***asigura*** că operatorii de gestionare a deșeurilor îndeplinesc următoarele obiective:

Amendamentul 271
Propunere de regulament
Articolul 34 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a anului calendaristic care urmează după 60 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre se	2. Începând cu [OP: Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a anului calendaristic care urmează după 60 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele

asigură că operatorii de gestionare a deșeurilor ating un obiectiv anual de reciclare a materialelor plastice de cel puțin 30 **%** din greutatea totală a materialelor plastice conținute în vehiculele ***predate operatorilor de gestionare a deșeurilor***.	membre se asigură că operatorii de gestionare a deșeurilor ating un obiectiv anual de reciclare a materialelor plastice de cel puțin 30 ***procente*** din greutatea totală a materialelor plastice conținute în vehiculele ***scoase din uz***.

Amendamentul 272
Propunere de regulament
Articolul 34 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Greutatea plasticului reciclat și greutatea totală a materialelor plastice menționate la alineatele (1) și (2) exclud elastomerii, precum și materialele termorigide, altele decât spumele poliuretanice.

Amendamentul 273
Propunere de regulament
Articolul 36 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Tratarea vehiculelor scoase din uz poate fi efectuată în afara Uniunii, cu condiția ca transferul vehiculelor scoase din uz să fie în conformitate cu Regulamentul ***(CE) nr. 1013/2006***.	1. Tratarea vehiculelor scoase din uz poate fi efectuată în afara Uniunii, cu condiția ca transferul vehiculelor scoase din uz să fie în conformitate cu Regulamentul ***(UE) 2024/1157***.

Amendamentul 274
Propunere de regulament
Articolul 36 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Transferurile de vehicule scoase din uz din Uniune către o țară terță în conformitate cu	2. Transferurile de vehicule scoase din uz din Uniune către o țară terță în conformitate cu

alineatul (1) se iau în considerare pentru îndeplinirea obligațiilor și a obiectivelor prevăzute la articolul 34 numai dacă exportatorul vehiculelor scoase din uz prezintă documente justificative aprobate de autoritatea competentă de destinație prin care demonstrează că tratarea a avut loc în condiții care sunt ***în mare măsură*** echivalente cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și cu cerințele privind sănătatea umană și protecția mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii.	alineatul (1) se iau în considerare pentru îndeplinirea obligațiilor și a obiectivelor prevăzute la articolul 34 numai dacă exportatorul vehiculelor scoase din uz prezintă documente justificative aprobate de autoritatea competentă de destinație prin care demonstrează că tratarea a avut loc în condiții care sunt ***considerate*** echivalente cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și cu cerințele privind sănătatea umană și protecția mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii.

Amendamentul 275
Propunere de regulament
Articolul 36 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Pentru a face distincția între transferurile de vehicule rulate și cele de vehicule scoase din uz, autoritățile competente ale statelor membre pot realiza inspecții și verifica dacă vehiculele rulate suspectate a fi vehicule scoase din uz respectă cerințele minime prevăzute în anexa I.
	În cazul în care inspecțiile confirmă că vehiculele în cauză se califică drept vehicule scoase din uz, costurile inspecției și ale oricărei depozitări aferente pot fi imputate operatorului economic responsabil de transfer.

Amendamentul 276
Propunere de regulament
Capitolul V – secțiunea 1 – titlu

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
SECȚIUNEA 1	***eliminat***
Statutul vehiculelor rulate	

Amendamentul 277
Propunere de regulament
Articolul 37 – titlu

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Distincția dintre vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz	Distincția dintre vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz ***în scopul exportului***

Amendamentul 278
Propunere de regulament
Articolul 37 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
În scopul ***transferului dreptului de proprietate asupra*** unui vehicul rulat, proprietarul vehiculului trebuie să poată ***demonstra*** oricărei persoane fizice sau juridice interesate să ***dobândească dreptul de proprietate asupra vehiculului*** în cauză ***sau autorităților competente*** că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. ***Atunci când evaluează statutul unui vehicul rulat***, ***proprietarul vehiculului***, ***alți operatori economici și*** autoritățile competente ***verifică dacă sunt îndeplinite criteriile*** prevăzute în anexa I ***pentru a stabili dacă acesta*** nu este un vehicul scos din uz.	În scopul ***exportului*** unui vehicul rulat, proprietarul vehiculului trebuie să poată ***furniza documentația autorităților vamale și*** oricărei persoane fizice sau juridice interesate să ***importe vehiculul*** în cauză***, cu scopul de a atesta*** că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. ***Documentația respectivă constă într-un certificat de inspecție tehnică valabil sau***, ***în cazul în care un astfel de certificat nu este disponibil***, ***într-o evaluare efectuată de*** autoritățile competente ***responsabile de emiterea certificatelor de inspecție tehnică pe baza criteriilor*** prevăzute în anexa I***. În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul că un vehicul rulat poate fi un vehicul scos din uz, autoritățile competente pot solicita proprietarului***

	vehiculului să prezinte documente suplimentare conform cărora vehiculul în cauză nu este un vehicul scos din uz. ***Până la ... [OP: a se introduce data punerii în aplicare a prezentului regulament], statele membre publică o listă în care figurează una sau mai multe autorități competente care pot efectua evaluarea menționată la primul paragraf.***

Amendamentul 279
Propunere de regulament
Articolul 38 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după ***36*** de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], vehiculele rulate care urmează să fie exportate fac obiectul controalelor și al cerințelor prevăzute în prezenta secțiune.	1. Începând cu [OP: A se introduce data = prima zi a lunii care urmează după ***24*** de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], vehiculele rulate care urmează să fie exportate fac obiectul controalelor și al cerințelor prevăzute în prezenta secțiune.

Amendamentul 280
Propunere de regulament
Articolul 38 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) nu sunt vehicule scoase din uz, ***pe baza criteriilor enumerate în anexa I***;	(a) nu sunt vehicule scoase din uz, ***astfel cum sunt stabilite la articolul 37***;

Amendamentul 281
Propunere de regulament
Articolul 38 – alineatul 3 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) se consideră că se află într-o stare tehnică conformă cerințelor în statul membru în care au fost înmatriculate ultima dată vehiculele, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) literele (a) și (b) și cu articolul 8 din Directiva 2014/45/UE.	***eliminat***

Amendamentul 282
Propunere de regulament
Articolul 38 – alineatul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 50 din prezentul regulament, pentru a modifica criteriile enumerate în anexa I care determină dacă un vehicul rulat este un vehicul scos din uz.	***eliminat***

Amendamentul 283
Propunere de regulament
Articolul 39 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Înainte de acordarea liberului de vamă pentru export vehiculelor rulate, autoritățile vamale verifică în mod electronic și automat, prin intermediul sistemelor electronice menționate la articolul 45, dacă, pe baza numărului de identificare al vehiculului și a informațiilor privind statul membru în care a fost înmatriculat ultima dată, vehiculul este ***considerat că se***	1. Înainte de acordarea liberului de vamă pentru export vehiculelor rulate, autoritățile vamale verifică în mod electronic și automat, prin intermediul sistemelor electronice menționate la articolul 45, dacă, pe baza numărului de identificare al vehiculului și a informațiilor privind statul membru în care a fost înmatriculat ultima dată, vehiculul este într-o stare tehnică

află într-o stare tehnică conformă cerințelor ***în conformitate cu articolul 38 alineatul (3) litera (b)***.	conformă cerințelor ***sau nu este un vehicul scos din uz în sensul articolului 37***.

Amendamentul 284
Propunere de regulament
Articolul 39 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. În cazul în care informațiile furnizate sau puse la dispoziția autorităților vamale nu corespund informațiilor din registrele naționale ale vehiculelor și din sistemele electronice naționale privind conformitatea tehnică în temeiul alineatului (1), autoritățile vamale nu acordă liberul de vamă pentru export vehiculului respectiv și informează ***operatorul economic*** în cauză prin intermediul acestor sisteme.	2. În cazul în care informațiile furnizate sau puse la dispoziția autorităților vamale nu corespund informațiilor din registrele naționale ale vehiculelor și din sistemele electronice naționale privind conformitatea tehnică în temeiul alineatului (1), autoritățile vamale nu acordă liberul de vamă pentru export vehiculului respectiv și informează ***persoana fizică sau juridică*** în cauză prin intermediul acestor sisteme.

Amendamentul 285
Propunere de regulament
Articolul 40 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea condițiilor de conformitate menționate la alineatul (2)***, inclusiv a condițiilor*** specifice aplicate importului de vehicule rulate de către țara terță de import legate de protecția mediului și de siguranța rutieră, atunci când aceste condiții au fost notificate Comisiei de către țara terță respectivă. Aceste condiții	3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea condițiilor de conformitate menționate la alineatul (2) ***în ceea ce privește condițiile*** specifice aplicate importului de vehicule rulate de către țara terță de import legate de protecția mediului și de siguranța rutieră, atunci când aceste condiții au fost notificate Comisiei de către țara terță respectivă. Aceste condiții

pot fi verificate în raport cu informațiile disponibile în sistemele electronice menționate la articolul 45 alineatul (1).	pot fi verificate în raport cu informațiile disponibile în sistemele electronice menționate la articolul 45 alineatul (1).

Amendamentul 286
Propunere de regulament
Articolul 40 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3a. Comisia publică și actualizează periodic pe un portal online dedicat condițiile specifice notificate legate de protecția mediului și de siguranța rutieră care au fost impuse de țări terțe în conformitate cu alineatul (3).

Amendamentul 287
Propunere de regulament
Articolul 41 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. ***În cazul în care există motive întemeiate să se considere*** că un vehicul rulat care urmează să fie exportat ar putea să nu respecte cerințele prezentei secțiuni, ***autoritățile vamale*** suspendă acordarea liberului de vamă pentru exportul respectivului vehicul rulat. De asemenea, acestea informează imediat autoritățile competente cu privire la suspendare și transmit toate informațiile relevante necesare pentru a stabili dacă vehiculul rulat respectă cerințele prezentului regulament și dacă i se poate acorda liberul de vamă pentru export.	1. ***Atunci când autoritățile vamale suspectează*** că un vehicul rulat care urmează să fie exportat ar putea să nu respecte cerințele prezentei secțiuni, ***acestea*** suspendă ***imediat*** acordarea liberului de vamă pentru exportul respectivului vehicul rulat ***până când obțin toate informațiile necesare pentru a lua o decizie finală***. De asemenea, acestea informează imediat autoritățile competente cu privire la suspendare și transmit toate informațiile relevante necesare pentru a stabili dacă vehiculul rulat respectă cerințele prezentului regulament și dacă i se poate acorda liberul de vamă pentru export.

Amendamentul 288
Propunere de regulament
Articolul 42 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. După fiecare acordare a liberului de vamă pentru export unui vehicul rulat, autoritățile vamale notifică acordarea liberului de vamă pentru export autorității competente din statul membru în care vehiculul în cauză era înmatriculat la momentul exportului.	3. După fiecare acordare a liberului de vamă pentru export unui vehicul rulat, autoritățile vamale notifică acordarea liberului de vamă pentru export autorității competente din statul membru în care vehiculul în cauză era înmatriculat la momentul exportului. ***Autoritatea competentă a statului membru respectiv înregistrează aceste informații în registrul său național al vehiculelor.***

Amendamentul 289
Propunere de regulament
Articolul 45 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Sistemul electronic MOVE-HUB dezvoltat de Comisie se utilizează pentru schimbul de numere de identificare ale vehiculelor și de informații privind înmatricularea vehiculelor și starea tehnică a vehiculelor între registrele naționale ale vehiculelor și sistemele electronice privind conformitatea tehnică din statele membre, precum și pentru interconectarea la mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, atunci când acest lucru este necesar pentru controalele și cerințele prevăzute în prezenta secțiune.	1. Sistemul electronic MOVE-HUB dezvoltat de Comisie se utilizează pentru schimbul ***și verificarea*** de numere de identificare ale vehiculelor și de informații privind înmatricularea vehiculelor și starea tehnică a vehiculelor între registrele naționale ale vehiculelor și sistemele electronice privind conformitatea tehnică din statele membre, precum și pentru interconectarea la mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, atunci când acest lucru este necesar pentru controalele și cerințele prevăzute în prezenta secțiune.

Amendamentul 290
Propunere de regulament
Articolul 45 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3a. Obligația prevăzută la alineatul (1) este îndeplinită în cazul în care statele membre utilizează Sistemul european de informații privind autoturismele și permisele de conducere (EUCARIS) pentru a se conecta la sistemul electronic MOVE-HUB.

Amendamentul 291
Propunere de regulament
Articolul 45 – alineatul 5 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia adoptă actele de punere în aplicare de stabilire a modalităților necesare pentru punerea în aplicare a funcționalităților MOVE-HUB menționate la alineatul (2), inclusiv a aspectelor tehnice necesare pentru interconectarea sistemelor electronice naționale la MOVE-HUB, a condițiilor de conectare la MOVE-HUB, a datelor care trebuie transmise de sistemele naționale și a formatului de transmitere a datelor respective prin intermediul sistemelor naționale interconectate.	***Până la ... [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament],*** Comisia adoptă actele de punere în aplicare de stabilire a modalităților necesare pentru punerea în aplicare a funcționalităților MOVE-HUB menționate la alineatul (2), inclusiv a aspectelor tehnice necesare pentru interconectarea sistemelor electronice naționale la MOVE-HUB, a condițiilor de conectare la MOVE-HUB, a datelor care trebuie transmise de sistemele naționale și a formatului de transmitere a datelor respective prin intermediul sistemelor naționale interconectate.

Amendamentul 292
Propunere de regulament
Articolul 46 – alineatul 1 – litera a a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(aa) punctelor de colectare;

Amendamentul 293
Propunere de regulament
Articolul 46 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) altor instalații și operatori economici, care pot trata vehiculele scoase din uz.	(c) altor instalații și operatori economici, care pot trata vehiculele scoase din uz ***sau vinde piesele de schimb și componentele uzate îndepărtate de pe vehiculele scoase din uz***.

Amendamentul 294
Propunere de regulament
Articolul 46 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Statele membre efectuează, de asemenea, inspecții privind exportul de vehicule rulate pentru a verifica respectarea articolului 38.	3. Statele membre efectuează, de asemenea, inspecții ***periodice*** privind exportul de vehicule rulate pentru a verifica respectarea articolului 38.

Amendamentul 295
Propunere de regulament
Articolul 46 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3a. Statele membre elaborează un plan de inspecție pentru a identifica și a monitoriza tratarea ilegală a vehiculelor scoase din uz.

Amendamentul 296
Propunere de regulament
Articolul 47 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Statele membre instituie, în legătură cu toate autoritățile competente relevante implicate în asigurarea respectării prezentului regulament, mecanisme eficace care să le permită acestor autorități să coopereze și să se coordoneze la nivel intern în ceea ce privește elaborarea și punerea în aplicare a politicilor și a activităților de asigurare a respectării legislației legate de monitorizarea înmatriculării, a radierii, a suspendării și a anulării înmatriculării vehiculelor, precum și prevenirea tratării ilegale a vehiculelor scoase din uz.	1. Statele membre instituie, în legătură cu toate autoritățile competente relevante implicate în asigurarea respectării prezentului regulament, mecanisme eficace care să le permită acestor autorități să coopereze și să se coordoneze la nivel intern în ceea ce privește elaborarea și punerea în aplicare a politicilor și a activităților de asigurare a respectării legislației legate de monitorizarea înmatriculării, a radierii, a suspendării și a anulării înmatriculării vehiculelor, ***a vehiculelor dispărute, a certificatelor de distrugere a vehiculelor, a exportului de vehicule rulate,*** precum și ***de*** prevenirea tratării ilegale a vehiculelor scoase din uz.

Amendamentul 297
Propunere de regulament
Articolul 47 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Statele membre cooperează bilateral și multilateral pentru a facilita prevenirea și detectarea tratării ilegale a vehiculelor scoase din uz. Ele fac schimb de informații relevante privind înmatricularea, radierea, suspendarea și anularea înmatriculării vehiculelor, prin intermediul sistemului de schimb electronic menționat la articolul 45. De asemenea, statele membre fac schimb de informații relevante cu privire la instalațiile de tratare autorizate și operatorii	Statele membre cooperează bilateral și multilateral pentru a facilita prevenirea și detectarea tratării ilegale ***și*** a ***exportului ilegal al*** vehiculelor scoase din uz ***și pentru a aborda problema vehiculelor dispărute***. Ele fac schimb de informații relevante privind înmatricularea, radierea, suspendarea și anularea înmatriculării vehiculelor, prin intermediul sistemului de schimb electronic menționat la

de reparații și întreținere care nu sunt autorizați ca instalații de tratare autorizate, precum și la alte instalații și operatori economici care pot efectua operațiuni legate de tratarea vehiculelor scoase din uz. Ele fac schimb de experiență și de cunoștințe cu privire la măsurile de asigurare a respectării legislației în cadrul structurilor stabilite.	articolul 45. De asemenea, statele membre fac schimb de informații relevante cu privire la instalațiile de tratare autorizate și operatorii de reparații și întreținere care nu sunt autorizați ca instalații de tratare autorizate, precum și la alte instalații și operatori economici care pot efectua operațiuni legate de tratarea vehiculelor scoase din uz. Ele fac schimb de experiență și de cunoștințe cu privire la măsurile de asigurare a respectării legislației în cadrul structurilor stabilite.

Amendamentul 298
Propunere de regulament
Articolul 47 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3a. În sensul prezentului articol și pentru a facilita cooperarea dintre statele membre, Comisia instituie și supraveghează o rețea de coordonare pentru a asigura coordonarea eficace a politicilor naționale de aplicare a legii. Rețeaua de coordonare se compune din reprezentanți ai fiecărui stat membru și ai Comisiei.

Amendamentul 299
Propunere de regulament
Articolul 47 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	3b. Rețeaua de coordonare promovează schimbul de bune practici, facilitează interpretarea uniformă și asigurarea respectării

prezentului regulament, permite realizarea schimbului de informații cu privire la activitățile de asigurare a respectării legislației, elaborează o procedură de schimb electronic de informații și inițiază acțiuni comune de asigurare a respectării legislației.

Amendamentul 300
Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera e a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ea) numărul și greutatea vehiculelor scoase din uz importate sau transportate pentru a fi tratate ulterior dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță;

Amendamentul 301
Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera e b (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(eb) numărul vehiculelor rulate cărora li s-a acordat liberul de vamă pentru export sau care au fost importate dintr-o țară terță;

Amendamentul 302
Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera m a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ma) cantitățile de materii prime critice îndepărtate de pe vehiculele scoase din uz și recuperate din astfel de

vehicule.

Amendamentul 303
Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) stimulentele introduse pentru a promova reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și a componentelor în conformitate cu articolul 33;	(a) stimulentele introduse pentru a promova reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și a componentelor în conformitate cu articolul 33 ***și impactul lor***;

Amendamentul 304
Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 3 – paragraful 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Comisia analizează rapoartele prezentate de statele membre și***, dacă este cazul,*** întocmește rapoarte privind informațiile primite pentru a facilita schimbul de informații privind cele mai bune practici aplicate în statele membre.	Comisia analizează rapoartele prezentate de statele membre și întocmește ***și publică*** rapoarte privind informațiile primite pentru ***a evalua punerea în aplicare a prezentului regulament în statele membre și*** a facilita schimbul de informații privind cele mai bune practici aplicate în statele membre.

Amendamentul 305
Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 5 – paragraful 1 – litera a – punctul i

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(i) metodologia de determinare a cantității și a greutății pieselor, a componentelor și a materialelor îndepărtate în scopurile menționate la alineatul (1) literele (g), (h) ***și*** (i);	(i) metodologia de determinare a cantității și a greutății pieselor, a componentelor și a materialelor îndepărtate în scopurile menționate la alineatul (1) literele (g), (h)***,*** (i) ***și (ma)***;

Amendamentul 306
Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 5 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) formatul pentru raportarea către Comisie menționată la ***alineatul*** (1), precum și formatul raportului de verificare a calității.	(b) formatul pentru raportarea către Comisie menționată la ***alineatele*** (1)***, (2) și (3)***, precum și formatul raportului de verificare a calității.

Amendamentul 307
Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 5 – paragraful 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).	Actele respective de punere în aplicare se adoptă ***până la … [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament]*** în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

Amendamentul 308
Propunere de regulament
Articolul 49 – alineatul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. Producătorii, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, operatorii de gestionare a deșeurilor și alți operatori economici relevanți furnizează autorităților competente date exacte și fiabile care să le permită statelor membre să își îndeplinească obligațiile de raportare care le revin în temeiul prezentului articol.	*(Nu privește versiunea în limba română.)*

Amendamentul 309
Propunere de regulament
Articolul 50 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (3), articolul 6 alineatul (4), articolul 7 alineatul (3), articolul 9 alineatul (7), articolul 11 alineatul (3), articolul 12 alineatul (3), articolul 21 alineatul (2), articolul 22 alineatul (4), articolul 27 alineatul (4), articolul 38 alineatul (7) și articolul 40 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [OP: a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.	2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (4)***, articolul 6 alineatul (2)***, articolul 6 alineatul (3), articolul 6 alineatul (4), articolul 7 alineatul (3), articolul 9 alineatul (7), articolul 11 alineatul (3), articolul 12 alineatul (3), articolul 21 alineatul (2), articolul 22 alineatul (4), articolul 27 alineatul (4), articolul 38 alineatul (7) și articolul 40 alineatul (3) ***[lista finală urmează să fie actualizată la sfârșitul negocierilor]*** se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la [OP: a se introduce data = data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Amendamentul 310
Propunere de regulament
Articolul 50 – alineatul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Delegarea de competențe	3. Delegarea de competențe

menționată la articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (3), articolul 6 alineatul (4), articolul 7 alineatul (3), articolul 9 alineatul (7), articolul 11 alineatul (3), articolul 12 alineatul (3), articolul 21 alineatul (2), articolul 22 alineatul (4), articolul 27 alineatul (4), articolul 38 alineatul (7) și articolul 40 alineatul (3) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

menționată la articolul 5 alineatul (4)***, articolul 6 alineatul (2)***, articolul 6 alineatul (3), articolul 6 alineatul (4), articolul 7 alineatul (3), articolul 9 alineatul (7), articolul 11 alineatul (3), articolul 12 alineatul (3), articolul 21 alineatul (2), articolul 22 alineatul (4), articolul 27 alineatul (4), articolul 38 alineatul (7) și articolul 40 alineatul (3) ***[lista finală urmează să fie actualizată la sfârșitul negocierilor]*** poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Aceasta intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

Amendamentul 311
Propunere de regulament
Articolul 50 – alineatul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (4), al articolului 6 alineatul (3), al articolului 6 alineatul (4), al articolului 7 alineatul (3), al articolului 9 alineatul (7), al articolului 11 alineatul (3), al articolului 12 alineatul (3), al articolului 21 alineatul (2), al articolului 22 alineatul (4), al articolului 27 alineatul (4), al articolului 38 alineatul (7) și al	6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (4)***, al articolului 6 alineatul (2)***, al articolului 6 alineatul (3), al articolului 6 alineatul (4), al articolului 7 alineatul (3), al articolului 9 alineatul (7), al articolului 11 alineatul (3), al articolului 12 alineatul (3), al articolului 21 alineatul (2), al articolului 22 alineatul (4), al articolului 27 alineatul (4), al

articolului 40 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.	articolului 38 alineatul (7) și al articolului 40 alineatul (3) ***[lista finală urmează să fie actualizată la sfârșitul negocierilor]*** intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul 312
Propunere de regulament
Articolul 55 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Până la 31 decembrie 203* [OP: a se introduce data = ultima zi a anului care urmează după 95 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia revizuiește și elaborează un raport privind aplicarea prezentului regulament și impactul acestuia asupra mediului, a sănătății umane și a funcționării pieței unice și îl transmite Parlamentului European și Consiliului.	1. Până la 31 decembrie 203* [OP: a se introduce data = ultima zi a anului care urmează după 95 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia revizuiește și elaborează un raport privind aplicarea prezentului regulament și impactul acestuia asupra mediului, a sănătății umane și a funcționării pieței unice și îl transmite Parlamentului European și Consiliului. ***Dacă este cazul, raportul este însoțit de o propunere legislativă de modificare a dispozițiilor relevante din prezentul regulament.***

Amendamentul 313
Propunere de regulament
Articolul 55 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al prezentului regulament, în special al dispozițiilor capitolelor II și III, precum și al capitolului IV secțiunea II, la vehiculele din categoriile ***L_3e, L_4e, L_5e, L_6e și L_7e***, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (2) ***literele (c)-(g)*** din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și la vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858;	(a) necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al prezentului regulament, în special al dispozițiilor capitolelor II și III, precum și al capitolului IV secțiunea II, la vehiculele din categoriile ***L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e și L7e***, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și la vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858;

Amendamentul 314
Propunere de regulament
Articolul 55 – alineatul 2 – litera a a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(aa) necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al prezentului regulament la vehiculele care sunt omologate de tip în cadrul omologării de tip în mai multe etape și la autorulote și rulote;

Amendamentul 315
Propunere de regulament
Articolul 55 – alineatul 2 – litera e a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ea) impactul măsurilor privind exportul de vehicule rulate prevăzute în capitolul V și măsura în care problema vehiculelor lipsă a fost

soluționată, inclusiv estimările privind numărul de vehicule lipsă;

Amendamentul 316
Propunere de regulament
Articolul 55 – alineatul 2 – litera e b (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(eb) măsurile referitoare la dispozițiile privind procesele care pot afecta reciclarea de înaltă calitate a vehiculelor la sfârșitul ciclului lor de viață;

Amendamentul 317
Propunere de regulament
Articolul 55 – alineatul 2 – litera e c (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ec) impactul diferențelor dintre criteriile naționale de conformitate tehnică asupra exporturilor de vehicule rulate și a pieței interne.

Amendamentul 318
Propunere de regulament
Articolul 55 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	2a. Până la ... [60 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia efectuează o evaluare în cadrul căreia stabilește, pe baza declarațiilor făcute în temeiul articolului 10, dacă producătorii avansează cu succes în direcția respectării obiectivelor privind plasticul reciclat prevăzute la articolul 6 alineatul (1). În

	evaluare se analizează, în special:
	(a) dacă sunt disponibile tehnologii adecvate de reciclare a plasticului;
	(b) dacă plasticul reciclat este disponibil în cantitate suficientă;
	(c) nivelul de calitate al plasticului reciclat comparativ cu nivelul de siguranță necesar și
	(d) dificultățile tehnice și economice în atingerea obiectivului.
	Pe baza evaluării, Comisia poate, după caz, să prezinte Parlamentului European și Consiliului o propunere legislativă de modificare a obiectivelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) cu scopul de a prevedea derogări de la domeniul de aplicare, calendarul sau nivelul procentelor minime stabilite în cuprinsul său.

Amendamentul 319
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Un vehicul este ireparabil ***din punct de vedere tehnic dacă*** îndeplinește unul sau mai multe dintre următoarele criterii:	1. Un vehicul este ireparabil ***atunci când*** îndeplinește unul sau mai multe dintre următoarele criterii:

Amendamentul 320
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) a fost tăiat în bucăți sau ***detașat***;	(a) a fost tăiat în bucăți sau ***demontat pentru ca piesele să fie reutilizate sau nu mai este utilizat ca vehicul***;

Amendamentul 321
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) a fost sudat sau închis cu spumă izolatoare;	***eliminat***

Amendamentul 322
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 1 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) a fost ***complet*** ars până în punctul în care compartimentul motorului sau habitaclul este distrus;	(c) a fost ars până în punctul în care compartimentul motorului sau habitaclul este ***complet*** distrus;

Amendamentul 323
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 1 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) a fost scufundat în apă până la un nivel aflat deasupra tabloului de bord;	*(Nu privește versiunea în limba română.)*

Amendamentul 324
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 1 – litera e – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(e) una sau mai multe dintre	(e) una sau mai multe dintre

următoarele componente ale vehiculului nu pot fi reparate ***sau*** înlocuite:	următoarele componente ale vehiculului nu pot fi***, din punct de vedere tehnic, nici*** reparate***, nici*** înlocuite:

Amendamentul 325
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 1 – litera f

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(f) componentele sale structurale și de siguranță prezintă defecte tehnice care sunt ireversibile ***și care le fac de neînlocuit, cum ar fi învechirea metalelor, ruperi multiple ale grundurilor sau coroziune perforantă excesivă***;	(f) componentele sale structurale și de siguranță prezintă defecte tehnice care sunt ireversibile***, iar deteriorarea este atât de mare încât repararea sau înlocuirea nu este fezabilă din punct de vedere tehnic fără a compromite integritatea structurală durabilă a vehiculului sau siguranța rutieră***;

Amendamentul 326
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 1 – litera g

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(g) reparația acestuia necesită înlocuirea motorului, a cutiei de viteze, a caroseriei sau a ansamblului șasiului, ceea ce duce la pierderea identității inițiale a vehiculului.	***eliminat***

Amendamentul 327
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Vehiculul este ireparabil din punct de vedere economic	***eliminat***

dacă valoarea sa de piață este mai mică decât costul reparațiilor necesare pentru a-l readuce în Uniune la o stare tehnică suficientă pentru a obține un certificat de inspecție tehnică în statul membru în care vehiculul a fost înmatriculat înainte de reparație.

Amendamentul 328
Propunere de regulament
Anexa I – partea A – punctul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Un vehicul poate fi considerat ireparabil din punct de vedere tehnic atunci când:	***eliminat***
(a) a fost scufundat în apă până la un nivel aflat sub tabloul de bord, iar motorul sau sistemul electric a fost deteriorat;	
(b) ușile nu sunt atașate la vehicul;	
(c) combustibilul său sau vaporii de combustibil proveniți de la acesta sunt evacuați, ceea ce prezintă un risc de incendiu și explozie;	
(d) s-a scurs gaz din sistemul său de gaz lichid, ceea ce prezintă un risc de incendiu și explozie;	
(e) lichidele sale de funcționare (combustibil, lichid de frână, antigel, acid de baterie, lichid de răcire) au fost evacuate, ceea ce prezintă un risc de poluare a apei; sau	
(f) componentele sistemului său de frânare și de direcție	

sunt excesiv de uzate.

În cazul în care este îndeplinită una dintre aceste condiții, se efectuează o evaluare tehnică individuală pentru a evalua dacă starea tehnică a vehiculului ar fi suficientă pentru a obține un certificat de inspecție tehnică în statul membru în care vehiculul a fost înmatriculat înainte de reparație.

Amendamentul 329
Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Următoarele criterii pot fi utilizate, de asemenea, ca justificare suplimentară pentru a stabili dacă un vehicul rulat este un vehicul scos din uz:	Următoarele criterii pot fi utilizate, de asemenea, ***în cadrul unei evaluări individuale*** ca justificare suplimentară pentru a stabili dacă un vehicul rulat este un vehicul scos din uz:

Amendamentul 330
Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) proprietarul ***său nu este cunoscut***;	(b) ***este imposibil să se stabilească cine este*** proprietarul;

Amendamentul 331
Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 1 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) nu a fost supus inspecției tehnice naționale obligatorii de mai mult de doi ani de la	***eliminat***

data la care aceasta a fost solicitată ultima dată;

Amendamentul 332
Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 1 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) nu este protejat în mod corespunzător împotriva deteriorării în timpul depozitării, al transportului, al încărcării și al descărcării; ***sau***	(d) nu este protejat în mod corespunzător împotriva deteriorării în timpul depozitării, al transportului, al încărcării și al descărcării;

Amendamentul 333
Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 1 – litera e

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(e) a fost predat pentru tratare la un punct de colectare autorizat sau la o instalație autorizată de tratare a deșeurilor***.***	(e) a fost predat pentru tratare la un punct de colectare autorizat sau la o instalație autorizată de tratare a deșeurilor***;***

Amendamentul 334
Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 1 – litera e a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ea) a fost scufundat în apă până la un nivel aflat sub tabloul de bord, iar motorul sau sistemul electric a fost deteriorat;

Amendamentul 335
Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 1 – litera e b (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(eb) combustibilul său sau vaporii de combustibil proveniți de la acesta sunt evacuați, ceea ce prezintă un risc de incendiu și explozie; sau

Amendamentul 336
Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 1 – litera e c (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ec) s-a scurs gaz din sistemul său de gaz lichid, ceea ce prezintă un risc de incendiu și explozie;

Amendamentul 337
Propunere de regulament
Anexa I – partea B – paragraful 1 – litera e d (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ed) lichidele sale de funcționare (combustibil, lichid de frână, antigel, acid de baterie, lichid de răcire) au fost evacuate, ceea ce prezintă un risc de poluare a apei.

Amendamentul 338
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. O descriere fără caracter tehnic a acțiunilor planificate pentru a se asigura că vehiculele ***aparținând tipului de vehicul*** îndeplinesc ***în continuare*** cerințele legale menționate la	1. O descriere fără caracter tehnic a acțiunilor planificate pentru a se asigura că vehiculele îndeplinesc cerințele legale menționate la articolele 4-7 pe tot parcursul producției lor.

articolele 4-7 pe tot parcursul producției lor.

Amendamentul 339
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) examinarea ***și verificarea*** informațiilor primite de la furnizori;	(b) examinarea ***caracterului complet al*** informațiilor primite de la furnizori;

Amendamentul 340
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) reacționarea în mod adecvat în cazurile în care datele primite de la furnizori indică un risc de nerespectare a cerințelor în temeiul articolului 4, 5 sau 6.	***eliminat***

Amendamentul 341
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Informații referitoare la ipotezele privind tehnologiile de tratare la sfârșitul ciclului de viață, progresele tehnologice relevante în ceea ce privește tehnologiile de tratare la sfârșitul ciclului de viață și investițiile în astfel de tehnologii ***în ceea ce privește capacitatea, la data depunerii cererii de omologare de tip, pe care producătorul le-a utilizat pentru a calcula posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare în***	3. Informații referitoare la ipotezele privind tehnologiile de tratare la sfârșitul ciclului de viață, progresele tehnologice relevante în ceea ce privește tehnologiile de tratare la sfârșitul ciclului de viață și investițiile în astfel de tehnologii***;***

conformitate cu articolul 4 pentru tipul de vehicul.

Amendamentul 342
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 5 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
5. O listă a acțiunilor pe care producătorul se angajează să le întreprindă pentru a se asigura că tratarea vehiculelor scoase din uz ***aparținând tipului în cauză*** se efectuează în conformitate cu prezentul regulament, cu un accent deosebit pe:	5. O listă a acțiunilor pe care producătorul se angajează să le întreprindă pentru a se asigura că tratarea vehiculelor scoase din uz se efectuează în conformitate cu prezentul regulament, cu un accent deosebit pe:

Amendamentul 343
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 5 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) măsurile destinate să faciliteze îndepărtarea pieselor indicate în partea C din anexa VII;	(a) măsurile destinate să faciliteze îndepărtarea ***nedistructivă a*** pieselor indicate în partea C din anexa VII;

Amendamentul 344
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 5 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) măsurile care contribuie la dezvoltarea tehnologiilor de reciclare a materialelor utilizate în vehicule, pentru care aceste tehnologii nu sunt disponibile publicului larg la scară comercială ***în momentul depunerii cererii de omologare de tip***;	(b) ***în cooperare cu operatorii de gestionare a deșeurilor sau cu institutele de cercetare,*** măsurile care contribuie la dezvoltarea tehnologiilor de reciclare a materialelor ***și a componentelor*** utilizate în vehicule, pentru care aceste tehnologii nu sunt disponibile publicului larg la scară comercială;

Amendamentul 345
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 5 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) monitorizarea modului în care piesele, componentele și materialele conținute în vehiculele aparținând tipului de vehicul sunt reutilizate, reciclate și recuperate în practică;	***eliminat***

Amendamentul 346
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 5 – litera d

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(d) măsurile de abordare a provocărilor generate de utilizarea materialelor și a tehnicilor care împiedică dezmembrarea ușoară sau care fac ca reciclarea să fie foarte dificilă***, de exemplu adezivi sau materiale ranforsate cu fibre***;	(d) măsurile de abordare a provocărilor generate de utilizarea materialelor și a tehnicilor care împiedică dezmembrarea ușoară sau care fac ca reciclarea să fie foarte dificilă;

Amendamentul 347
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 5 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ea) activități de cercetare și dezvoltare desfășurate în vederea punerii în aplicare a acțiunilor menționate la literele (a)-(e).

Amendamentul 348
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 6

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
6. O descriere a naturii și a formei acțiunilor menționate la punctul 5, de exemplu investițiile în cercetare și dezvoltare, investițiile în dezvoltarea tehnologiilor sau a infrastructurii de reciclare și modul în care a cooperat cu operatorii de gestionare a deșeurilor implicați în reutilizarea, reciclarea și recuperarea vehiculelor și în îndepărtarea pieselor acestora.	***eliminat***

Amendamentul 349
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 7 – alineatul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
O descriere a modului în care va fi evaluată eficacitatea acțiunilor menționate la punctul 6.	***eliminat***

Amendamentul 350
Propunere de regulament
Anexa IV – partea A – punctul 7 – alineatul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
Înainte ca articolele 4-7 să devină aplicabile, strategia privind circularitatea explică modul în care producătorul respectă cerințele privind circularitatea prevăzute în Directiva 2005/64/CE ***verificate în timpul procesului de omologare de tip, în special articolul 5 din directiva respectivă, precum și cerințele prevăzute în Directiva 2000/53/CE, în***	Înainte ca articolele 4-7 să devină aplicabile, strategia privind circularitatea explică modul în care producătorul respectă cerințele privind circularitatea prevăzute în Directiva 2005/64/CE***.***

special articolul 4 alineatul (2) din directiva respectivă.

Amendamentul 351
Propunere de regulament
Anexa IV – partea B – punctul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Producătorii furnizează o actualizare a strategiei privind circularitatea ***cel puțin*** o dată la cinci ani.	1. Producătorii furnizează o actualizare a strategiei privind circularitatea o dată la cinci ani.

Amendamentul 352
Propunere de regulament
Anexa IV – partea B – punctul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Strategia actualizată privind circularitatea include următoarele:	2. Strategia actualizată privind circularitatea include ***noile modificări relevante și, în special,*** următoarele:

Amendamentul 353
Propunere de regulament
Anexa IV – partea B – punctul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) o descriere a modului în care au fost întreprinse acțiunile menționate în partea A ***punctul 6*** și, în cazul în care una sau mai multe acțiuni indicate în strategie nu au fost efectuate, o explicație a motivelor respective;	(a) o descriere a modului în care au fost întreprinse acțiunile menționate în partea A și, în cazul în care una sau mai multe acțiuni indicate în strategie nu au fost efectuate, o explicație a motivelor respective;

Amendamentul 354
Propunere de regulament
Anexa IV – partea B – punctul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) o evaluare a eficacității acțiunilor menționate în partea A ***punctul 6***;	(b) o evaluare a eficacității acțiunilor menționate în partea A;

Amendamentul 355
Propunere de regulament
Anexa IV – partea B – punctul 2 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) ***o descriere a modului în care acțiunile menționate în partea A punctul 6 au fost sau vor fi luate în considerare la proiectarea noilor tipuri de vehicule***.	(c) ***informații cu privire la modificările semnificative introduse de producător la nivelul proiectării și al producției pentru a îmbunătăți circularitatea vehiculelor***.

Amendamentul 356
Propunere de regulament
Anexa IV – partea B – punctul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. În cazul unor modificări semnificative în proiectarea și producția tipului de vehicul, strategia actualizată privind circularitatea trebuie să pună un accent deosebit pe următoarele aspecte:	***eliminat***
(a) modificări în ceea ce privește utilizarea pieselor și a componentelor în vehiculele noi astfel încât acestea să fie ușor de dezmembrat în vederea reutilizării sau a reciclării de înaltă calitate;	
(b) modificări în ceea ce privește utilizarea materialelor în vehiculele noi astfel încât acestea să fie ușor de reciclat;	

(c) adoptarea unor caracteristici de proiectare pentru a aborda provocările generate de utilizarea materialelor și a tehnicilor care împiedică îndepărtarea ușoară sau care fac ca reciclarea să fie foarte dificilă, de exemplu adezivi, materiale plastice compozite sau materiale ranforsate cu fibre;

(d) modificări în ceea ce privește utilizarea materialelor reciclate în vehiculele noi, a pieselor și a componentelor refabricate sau recondiționate în vehicule, precum și compatibilitatea pieselor și a componentelor provenite de la alte tipuri de vehicule; și

(e) modificări în ceea ce privește utilizarea substanțelor menționate la articolul 5 în vehiculele noi.

Amendamentul 357
Propunere de regulament
Anexa V – punctul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Bateriile pentru vehicule electrice încorporate în vehicul:	1. Bateriile pentru vehicule electrice ***și bateriile pentru mijloace de transport ușoare*** încorporate în vehicul:

Amendamentul 358
Propunere de regulament
Anexa V – punctul 1 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) numărul;	(a) numărul ***echipamentului original***;

Amendamentul 359
Propunere de regulament
Anexa V – punctul 1 – litera g a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ga) informații privind starea de sănătate și durata de viață preconizată a bateriilor, astfel cum sunt definite la articolul 14 și în anexa VII la Regulamentul (UE) 2023/1542.

Amendamentul 360
Propunere de regulament
Anexa V – punctul 2 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) numărul;	(a) numărul ***echipamentului original***;

Amendamentul 361
Propunere de regulament
Anexa V – punctul 3 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) numărul;	(b) numărul ***echipamentului original***;

Amendamentul 362
Propunere de regulament
Anexa V – punctul 4 – litera a

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(a) numărul;	(a) numărul ***echipamentului original***;

Amendamentul 363
Propunere de regulament
Anexa V – punctul 4 – litera c a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	(ca) informații, specificații, instrumente și procese, inclusiv actualizări de software, necesare pentru refabricare și recondiționare.

Amendamentul 364
Propunere de regulament
Anexa V – punctul 5 – litera c

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(c) instrucțiuni tehnice privind accesul, îndepărtarea și înlocuirea, inclusiv codificarea și software-ul necesare pentru activarea pieselor de schimb și a componentelor pentru a funcționa într-un alt vehicul;	(c) instrucțiuni tehnice privind accesul, îndepărtarea și înlocuirea, inclusiv ***posibilitatea de a radia sau de a decupla o piesă din VIN a unui vehicul scos din uz și, dacă este necesar, de a o reînregistra în sistemul de informații al producătorului vehiculului pentru a permite instalarea acesteia într-un alt vehicul;*** codificarea și software-ul necesare pentru activarea pieselor de schimb***, utilizând instrumente de diagnosticare multi-marcă și serverul back-end al producătorului vehiculului pentru vehiculul reparat, dacă este necesar***;

Amendamentul 365
Propunere de regulament
Anexa VI – punctul 4

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
4. Informații de pe eticheta motoarelor pentru tracțiune electrică ce conțin materiale cu magneți permanenți:	***eliminat***
(a) o indicație potrivit căreia aceste produse conțin sau nu	

unul sau mai mulți magneți permanenți;

(b) o indicație care să precizeze dacă acești magneți aparțin unuia dintre următoarele tipuri:

(i) neodim-fier-bor;

(ii) samariu-cobalt;

(iii) aluminiu-nichel-cobalt;

(iv) ferită;

(c) pentru magneții permanenți aparținând tipurilor menționate la punctul 3 litera (b) subpunctele (i) și (ii), un suport de date conectat la un identificator unic de produs care oferă acces la următoarele:

(i) numele, denumirea comercială înregistrată sau marca înregistrată și adresa poștală a persoanei fizice sau juridice responsabile și, dacă este cazul, mijloacele electronice de comunicare prin care aceasta poate fi contactată;

(ii) informații privind greutatea, amplasarea și tipul tuturor magneților permanenți individuali incluși în produs, precum și privind prezența și tipul de învelișuri protectoare ale magneților, de cleiuri și de orice aditivi utilizați;

(iii) informații care permit accesul și îndepărtarea tuturor magneților permanenți încorporați în produs, incluzând cel puțin secvența tuturor etapelor de îndepărtare, a instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru accesul și îndepărtarea

magnetului permanent, fără a aduce atingere articolului 15 alineatul (1) din Directiva 2012/19/UE.

Amendamentul 366
Propunere de regulament
Anexa VII – partea B – punctul 2 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) sistemele de climatizare și agenții frigorifici se tratează în conformitate cu Regulamentul (UE) ***nr. 517/2014***;	(b) sistemele de climatizare și agenții frigorifici se tratează în conformitate cu Regulamentul (UE) ***2024/573***;

Amendamentul 367
Propunere de regulament
Anexa VII – partea C – punctul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Baterii pentru vehicule electrice;	1. Baterii pentru vehicule electrice***, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 14 din prezentul regulament și baterii LMT, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 11 Regulamentul (UE) 2023/1542, inclusiv sistemele lor de gestionare a bateriilor, încărcătoarele de la bord în cazul vehiculelor electrice, precum și carcasa sau învelișul, dacă există***;

Amendamentul 368
Propunere de regulament
Anexa VII – partea C – punctul 3

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
3. Baterii SLI, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) ***2023/**** [privind bateriile și deșeurile***	3. Baterii SLI, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) ***2023/1542 și*** baterii ***portabile,***

de baterii***]***;	***astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 9 din Regulamentul (UE) 2023/1542***;

Amendamentul 369
Propunere de regulament
Anexa VII – partea C – punctul 10

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
10. Tablouri de bord;	***eliminat***

Amendamentul 370
Propunere de regulament
Anexa VII – partea C – punctul 11

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
11. Părți direct accesibile ale sistemului de informații și divertisment***, inclusiv sunet și navigație, precum și ale controlerelor multimedia, inclusiv afișajele cu o suprafață mai mare de 100 de centimetri pătrați***;	11. Părți direct accesibile ale sistemului de informații și divertisment;

Amendamentul 371
Propunere de regulament
Anexa VII – partea C – punctul 13

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
13. Fascicule de fire electrice;	***eliminat***

Amendamentul 372
Propunere de regulament
Anexa VII – partea C – punctul 15

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
15. Recipiente de ***fluide***;	15. Recipiente de ***combustibil***;

Amendamentul 373
Propunere de regulament
Anexa VII – partea C – punctul 17

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
17. Orice alte componente monomateriale din metal, cu o greutate mai mare de 10 kg;	***eliminat***

Amendamentul 374
Propunere de regulament
Anexa VII – partea C – punctul 18

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
18. Orice alte componente monomateriale din plastic, cu o greutate mai mare de 10 kg;	***eliminat***

Amendamentul 375
Propunere de regulament
Anexa VII – partea C – punctul 19 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) plăci de circuite imprimate cu o suprafață mai mare de 10 cm^2;	***eliminat***

Amendamentul 376
Propunere de regulament
Anexa VII – partea D – punctul 1 – litera b – punctul i

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(i) piesa sau componenta ***este completă***;	(i) piesa sau componenta ***conține toate părțile relevante***;

Amendamentul 377
Propunere de regulament
Anexa VII – partea D – punctul 1 – litera b – punctul ii

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(ii) o evaluare a deteriorării, a funcționalității sau a performanței reduse și a reparațiilor necesare pentru a readuce piesa sau componenta la o stare în care aceasta ***este*** adecvată pentru a fi ***utilizată***;	(ii) o evaluare a deteriorării, a funcționalității sau a performanței reduse și a reparațiilor necesare pentru a readuce piesa sau componenta la o stare în care aceasta ***ar putea fi*** adecvată pentru a fi ***refabricată sau recondiționată***;

Amendamentul 378
Propunere de regulament
Anexa VII – partea D – punctul 1 – litera b – punctul iii

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(iii) nu ***există coroziune puternică***.	(iii) ***inspecția vizuală arată că coroziunea*** nu ***împiedică funcționalitatea pieselor sau a componentelor***.

Amendamentul 379
Propunere de regulament
Anexa VII – partea D – punctul 2 – litera b

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
(b) trimiterea la numărul de identificare al vehiculului de pe care a fost îndepărtată componenta sau piesa; și	***eliminat***

Amendamentul 380
Propunere de regulament
Anexa VII – partea E – punctul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Sisteme pentru tratarea emisiilor (ex. convertoare catalitice, filtre de particule).	2. Sisteme pentru tratarea emisiilor (ex. convertoare catalitice, filtre de particule)***, dacă aceste piese nu sunt acoperite de o garanție care să declare că piesa este conformă***

	cu inspecția tehnică auto aferentă, astfel cum se prevede la articolul 4 din Directiva 2014/45/UE.

Amendamentul 381
Propunere de regulament
Anexa VII – partea F – punctul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Bateriile pentru vehicule electrice se tratează în conformitate cu articolul 70 din Regulamentul (UE) ***2023/**** ***[privind bateriile și deșeurile de baterii]***.	2. Bateriile pentru vehicule electrice se tratează în conformitate cu articolul 70 din Regulamentul (UE) ***2023/1542***.

Amendamentul 382
Propunere de regulament
Anexa VII – partea G – punctul 1

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. ***O copie a contractului scris dintre instalația de tratare autorizată și instalația care efectuează operațiunile de mărunțire și utilizează tehnologii de postmărunțire, inclusiv specificațiile privind calitatea materialelor secundare și specificațiile tehnice urmate în prelucrarea fracțiunilor de tratare de la*** vehiculele scoase din uz***.***	1. ***Pentru a se conforma articolului 28 alineatul (3) din prezentul regulament,*** vehiculele scoase din uz ***pot fi mărunțite împreună cu alte deșeuri numai dacă:***
	(a) deșeurile de echipamente electrice și electronice au fost tratate în conformitate cu anexa VII la Directiva 2012/19/UE;
	(b) toate bateriile au fost îndepărtate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542;

	(c) ambalajele din plastic au fost separate de deșeurile de ambalaje și de ambalajele alice în conformitate cu Regulamentul (UE) 2025/40;
	(d) procesul combinat de mărunțire nu reduce calitatea fluxurilor de deșeuri în comparație cu tratarea separată; și
	(e) contribuția individuală a fiecărui flux de deșeuri mixte la fracțiunile de ieșire poate fi identificată ca fiind în acord cu cerințele de raportare în temeiul Regulamentului (UE) 2023/1542, al Regulamentului (UE) 2025/40, al Directivei 2012/19/UE și al Directivei 2008/98/CE.

Amendamentul 383
Propunere de regulament
Anexa VII – partea G – punctul 2

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
2. Un raport ***al analizei*** probelor ***privind*** calitatea și cantitatea fracțiunilor de tratare (realizare) pentru o configurație de tratare reprezentativă, furnizat de un organism independent.	2. Un raport ***privind bilanțul masei legat de analiza*** probelor ***cu privire la*** calitatea și cantitatea fracțiunilor de tratare (realizare) pentru o configurație de tratare reprezentativă, furnizat de un organism independent.

Amendamentul 384
Propunere de regulament
Anexa VIII – punctul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
1. Informații care trebuie furnizate de producător sau de reprezentantul său ***desemnat*** pentru răspunderea extinsă a producătorilor:	1. Informații care trebuie furnizate de producător sau de reprezentantul său ***autorizat*** pentru răspunderea extinsă a producătorilor:

Amendamentul 385
Propunere de regulament
Anexa IX – punctul 7

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
7. Numele***,*** adresa ***și naționalitatea*** deținătorului sau proprietarului vehiculului livrat.	7. Numele ***și*** adresa deținătorului sau proprietarului vehiculului livrat.

Amendamentul 386
Propunere de regulament
Anexa X a (nouă)

Textul propus de Comisie	*Amendamentul*
	Anexa Xa
	CRITERII DE EXCEPTARE A VEHICULELOR DE INTERES CULTURAL SPECIAL
	Autoritatea competentă a statului membru în care este înmatriculat un vehicul poate recunoaște faptul că vehiculul respectiv prezintă un interes cultural special în cazul în care sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
	(a) statutul sau valoarea istorică sau culturală unică a vehiculului a fost documentat(ă) fie de proprietarul vehiculului, fie de autoritățile competente ale statului membru de înmatriculare sau vehiculul este un vehicul unic modificat sau construit la comandă;
	(b) proprietarul vehiculului este cunoscut și poate fi identificat;
	(c) vehiculul poate fi identificat în mod unic prin numărul de identificare al

vehiculului (VIN), prin numărul de serie sau prin alt mijloc oficial de identificare furnizat de producător sau atribuit de o autoritate competentă.