



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Propunere 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**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -
{SWD(2023) 257 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Pactul verde european reprezintă strategia de creștere a Europei, care urmărește să asigure, până în 2050, o economie neutră din punct de vedere climatic, curată și circulară, în care gestionarea resurselor să fie optimizată, iar poluarea să fie redusă la minimum. Planul de acțiune privind economia circulară¹ și noua strategie industrială pentru Europa² stabilesc foaia de parcurs pentru ca industria europeană să îndeplinească obiectivele Pactului verde. Planul de acțiune conține un angajament de revizuire a legislației privind vehiculele scoase din uz (VSU), cu scopul de „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”. Planul de acțiune al UE „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”³ a subliniat, de asemenea, necesitatea ca Comisia să propună noi măsuri pentru a aborda amprenta de mediu externă a UE legată de exportul de VSU și de vehicule rulate.

Atât Consiliul European⁴, cât și Parlamentul⁵ au recunoscut importanța acestei inițiative. Comunicarea care însoțește propunerea referitoare la Legea europeană privind materiile prime critice⁶ a subliniat, de asemenea, importanța sectorului autovehiculelor în asigurarea unei aprovizionări durabile cu materii prime critice și în creșterea autonomiei strategice a UE.

Producția de vehicule este una dintre industriile cu cea mai mare utilizare a resurselor. Sectorul european al autovehiculelor este responsabil pentru 19 % din cererea pentru industria siderurgică a UE (peste 7 milioane de tone/an), 10 % din consumul total de materiale plastice (6 milioane de tone/an), o parte semnificativă din cererea de aluminiu (42 % pentru toate echipamentele de transport, aproximativ 2 milioane de tone/an), cupru (6 % pentru componentele auto), cauciuc (65 % din producția de produse de cauciuc de uz general) și sticlă (1,5 milioane de tone de sticlă plată produsă în UE).

Pe măsură ce sectorul autovehiculelor trece la o mobilitate cu emisii zero, iar vehiculele integrează tot mai multe componente electronice, se va înregistra o creștere a cererii de cupru și de materii prime critice. Printre acestea se numără pământurile rare utilizate în magnetii permanenți ai motoarelor pentru tracțiune electrică, sectorul autovehiculelor fiind unul dintre cei mai mari utilizatori. Sectorul autovehiculelor utilizează, de asemenea, materiale mai avansate și mai ușoare, cum ar fi materialele plastice compozite, oțelul de calitate superioară și aliajele de aluminiu.

Rezultatul constă în faptul că producția de vehicule poate avea o amprentă de mediu ridicată. Aceasta este cauzată în principal de emisiile de gaze cu efect de seră generate de energia necesară pentru extracția și prelucrarea materiilor prime precum cărbunele și minereul de fier (pentru oțel), bauxita (pentru aluminiu), cuprul și petrolul (pentru materiale plastice). În plus, utilizarea tot mai frecventă a materialelor sofisticate și compozite prezintă provocări deosebite în ceea ce privește dezmembrarea, reutilizarea și reciclarea vehiculelor scoase din uz.

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_en.

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_ro.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en.

⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/ro/pdf>.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_RO.html.

⁶ COM/2023/165 final.

În acest context, scopul prezentei propuneri este de a facilita tranziția sectorului autovehiculelor către economia circulară, în toate etapele vehiculului – de la proiectare la tratarea finală la sfârșitul ciclului de viață. Propunerea se bazează pe o evaluare a legislației actuale, care constă în două directive [Directiva 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz („Directiva VSU”)⁷ și Directiva 2005/64/CE privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora („Directiva privind omologarea de tip 3R”)⁸].

Directiva VSU a fost adoptată în 2000 și a fost primul cadru armonizat al UE menit să asigure că vehiculele care ajung la sfârșitul ciclului lor de viață și sunt considerate deșeuri sunt tratate într-un mod ecologic rațional. Directiva stabilește dispoziții privind colectarea și depoluarea VSU, restricționează substanțele periculoase în vehiculele noi și stabilește obiective privind reutilizarea și reciclarea (85 %) și reutilizarea și recuperarea (95 %), pe baza greutății medii anuale a VSU pe vehicul. De la adoptarea sa, legislația nu a fost modificată în mod substanțial.

În cursul revizuirii Directivei-cadru privind deșeurile din 2018, colegiitorii au convenit⁹ că „[p]ână la 31 decembrie 2020, Comisia revizuieste Directiva [VSU] și, în acest scop, prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului, însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă”. Acesta a indicat că procesul de revizuire a Directivei VSU ar trebui să se concentreze asupra fezabilității stabilirii unor obiective de reciclare pentru anumite materiale și asupra problemei „locației necunoscute” a vehiculelor scoase din uz.

Directiva privind omologarea de tip 3R, adoptată în 2005, stabilește o legătură foarte strânsă între dispozițiile Directivei VSU și dispozițiile de proiectare privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare ale procesului de omologare de tip pentru tipurile de vehicule. În special, Directiva privind omologarea de tip 3R prevede că vehiculele ar trebui să fie construite astfel încât să fie reciclabile/reutilizabile în proporție de 85 % și reutilizabile/recuperabile în proporție de 95 %, iar Directiva VSU prevede aceleași obiective pentru statele membre în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, recuperare și reciclare a vehiculelor. Directiva privind omologarea de tip 3R¹⁰ face parte din cadrul de omologare de tip, în temeiul căruia noile tipuri de vehicule fac obiectul încercărilor și li se acordă omologarea de tip înainte de a fi introduse pe piața UE, cu condiția ca acestea să îndeplinească un set de cerințe tehnice.

Regulamentul propus abrogă atât Directiva privind omologarea de tip 3R, cât și Directiva VSU și le înlocuiește cu un instrument juridic unic. Obiectivul său general este de a moderniza legislația existentă a UE și de a îmbunătăți funcționarea pieței unice a UE, reducând în același timp impactul negativ asupra mediului legat de proiectarea, producția, durata de viață și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață și contribuind la sustenabilitatea sectorului autovehiculelor și al reciclării.

Aceasta este o inițiativă în cadrul Programului privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT).

⁷ Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz.

⁸ Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora.

⁹ A se vedea articolul 10a din Directiva (UE) 2018/849, JO L 150, 30.5.2018, p. 93.

¹⁰ Regulamentul (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective.

- **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

În primul rând, regulamentul propus este ancorat în legislația generală a UE privind omologarea de tip a autovehiculelor, care vizează facilitarea liberei circulații a produselor din industria autovehiculelor pe piața unică prin stabilirea unor cerințe comune menite să atingă obiectivele de mediu, de performanță energetică și de siguranță. Regulamentul (UE) 2018/858¹¹ stabilește cadrul procedural central pentru cerințele privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor. Acesta stabilește normele privind conformitatea tipurilor de vehicule cu cerințele mai multor acte legislative, care sunt enumerate în anexele la regulamentul respectiv. Regulamentul propus stabilește cerințe atât pentru proiectarea circulară, cât și pentru producția de autovehicule și va fi inclus în anexele respective, astfel încât aceste cerințe să fie verificate și aplicate prin intermediul procesului de omologare de tip¹².

Regulamentul propus completează și este în concordanță cu propunerile legislative recente ale Comisiei care vizează îmbunătățirea proiectării ecologice a produselor și asigurarea gestionării durabile a deșeurilor.

Din această categorie face parte propunerea pentru un nou regulament privind bateriile¹³, care se referă la bateriile auto și conține un nou regim juridic cuprinzător care acoperă întregul ciclu de viață al acestora, conceput pentru a aborda amprenta lor de mediu. Propunerea de regulament privind omologarea de tip 3R și VSU nu conține dispoziții care să reglementeze proiectarea, producția și sfârșitul ciclului de viață al bateriilor. Ea acoperă vehiculele în ansamblu, precum și piesele și componentele acestora (cu excepția bateriilor), într-un mod care completează propunerea de regulament privind bateriile și care ar asigura abordarea amprentei globale de mediu a vehiculelor. Propunerea conține, de asemenea, dispoziții menite să faciliteze îndepărtarea bateriilor din VSU, pentru a se asigura că acestea sunt reutilizate sau reciclate în conformitate cu Regulamentul privind bateriile.

Pe lângă baterii, Comisia a prezentat propuneri pentru a aborda amprenta de mediu a altor sectoare cu utilizare intensivă a resurselor (cum ar fi produsele pentru construcții¹⁴ și textilele¹⁵), iar propunerea de regulament privind omologarea de tip 3R și VSU completează prezenta inițiativă prin includerea sectorului autovehiculelor, pentru a se asigura că se aplică norme comune pentru constructorii de vehicule care vor fi introduse pe piața Uniunii, pentru a facilita tranziția acestui sector către o economie circulară și pentru a consolida sustenabilitatea acestuia.

¹¹ 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).

¹² Un producător poate obține certificarea pentru un tip de vehicul într-o țară din UE și îl poate comercializa în întreaga UE fără încercări suplimentare. Certificarea este emisă de o autoritate națională de omologare de tip, iar încercările sunt efectuate de serviciile tehnice desemnate: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_en.

¹³ Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind bateriile și deșeurile de baterii, de abrogare a Directivei 2006/66/CE și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1020, 2020/0353(COD).

¹⁴ Propunere de regulament de stabilire a unor condiții armonizate pentru comercializarea produselor pentru construcții [COM(2022) 144].

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_en.

Regulamentul propus este, de asemenea, în concordanță cu propunerea de regulament privind proiectarea ecologică pentru produsele sustenabile¹⁶, care urmărește să permită stabilirea unor cerințe privind informațiile și performanța în materie de sustenabilitate pentru o gamă largă de produse fizice. Spre deosebire de alte produse, astfel cum s-a indicat mai sus, cerințele privind proiectarea circulară și producția autovehiculelor se bazează în prezent pe un cadru juridic specific aplicabil vehiculelor, care este stabilit și aplicat prin procesul de „omologare de tip”. Prin urmare, acesta este un cadru juridic separat de cel stabilit în viitorul regulament privind proiectarea ecologică pentru produse sustenabile. În plus, Regulamentul privind proiectarea ecologică pentru produse sustenabile nu abordează nici etapa de sfârșit al ciclului de viață a vehiculului, care face obiectul propunerii de regulament privind omologarea de tip 3R și VSU.

În cele din urmă, regulamentul propus nu abordează transferurile de vehicule scoase din uz, care sunt reglementate de Regulamentul privind transferurile de deșeuri¹⁷. VSU sunt considerate deșeuri periculoase și, în conformitate cu Regulamentul privind transferurile de deșeuri, exportul acestora din UE către țări terțe care nu sunt membre ale OCDE este interzis. Celelalte dispoziții ale Regulamentului privind transferurile de deșeuri se aplică și altor transferuri de VSU, inclusiv între statele membre ale UE.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Există, de asemenea, sinergii între prezenta propunere de regulament și alte politici ale UE, în special politica privind clima. Tranziția sectorului autovehiculelor către circularitate este esențială pentru ca UE să atingă obiectivele pentru 2050 privind neutralitatea climatică prevăzute în „Legea europeană a climei”¹⁸, **completând alte câteva inițiative din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”**¹⁹. În plus, inițiativa completează alte evoluții legislative recente menite să transforme industria autovehiculelor, cum ar fi standardele recent revizuite privind emisiile de CO₂ provenite de la automobile și camionete²⁰, standardul Euro 7 propus privind emisiile provenite de la autovehiculele noi²¹ și revizuirea în curs a celor trei directive din „pachetul privind inspecția tehnică periodică”²². În plus, regulamentul completează Legea privind materiile prime critice²³, prin faptul că introduce măsuri special concepute pentru a atinge un grad mai ridicat de circularitate a materiilor prime critice

¹⁶ 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, COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD).

¹⁷ Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind transferurile de deșeuri și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1257/2013 și (UE) 2020/1056, COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD).

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_en.

¹⁹ Mai multe informații privind pachetul sunt disponibile la adresa:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/IP_21_3541.

²⁰ Regulamentul (UE) 2023/851 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii (JO L 110, 25.4.2023, p.).

²¹ 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).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package_ro.

²³ 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, 2023/0079 (COD).

utilizate în vehicule, în special prin îndepărtarea, reutilizarea și reciclarea pieselor, componentelor și materialelor care conțin aceste MPC.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temei juridic

Propunerea legislativă se bazează pe articolul 114 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), care urmărește să asigure funcționarea pieței unice²⁴. Acest lucru este esențial, deoarece propunerea stabilește cerințe clare și uniforme care reglementează atât introducerea pe piața UE a vehiculelor, cât și colectarea și tratarea acestora la sfârșitul ciclului de viață și care sunt necesare pentru a facilita tranziția sectorului către o economie circulară. Articolul 114 din TFUE reprezintă temeiul juridic al cadrului general de reglementare privind omologarea de tip a autovehiculelor, inclusiv Directiva privind omologarea de tip 3R, în timp ce Directiva VSU are un temei juridic de mediu (articolul 192 din TFUE).

Propunerea abordează o serie de probleme-cheie care privesc piața unică. Acestea includ: i) o punere în aplicare neuniformă a Directivei privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește cei 3R și a Directivei VSU, întrucât dispozițiile acestora fac obiectul unor interpretări, ceea ce duce la situații diferite pentru operatori în funcție de locul în care introduc vehicule pe piață și tratează VSU, ii) o piață a UE subdezvoltată pentru materialele secundare destinate sectorului autovehiculelor, iii) bariere în calea funcționării piețelor de reciclare și a îmbunătățirii economiilor de scară, iv) problema persistentă a „vehiculelor dispărute” și lipsa de claritate pentru a face distincția între VSU și vehiculele rulate în cazul exportului și v) necesitatea unui cadru de reglementare stabil și complet armonizat care să permită îmbunătățirea performanței, inclusiv a investițiilor necesare, a tuturor operatorilor economici implicați în producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață.

În același timp, obiectivul principal al propunerii este de a stabili o legătură mai strânsă între cerințele de proiectare a vehiculelor și dispozițiile privind gestionarea VSU, permițând astfel buna funcționare a pieței unice. Prin urmare, cerințele de proiectare a vehiculelor sunt formulate astfel încât să constituie efectiv condiții prealabile pentru executarea corespunzătoare a dispozițiilor privind gestionarea VSU. Exemple de astfel de îmbinări de cerințe includ gradele de reutilizare, reciclare și recuperare față de obiectivele privind reutilizarea, recuperarea și reciclarea, cerințele privind substanțele prezente în vehicule față de obligația de a îndepărta piesele și componentele care conțin astfel de substanțe înainte de mărunțirea VSU, cerințele privind conținutul reciclat față de obiectivul de reciclare a materialelor plastice și proiectarea pentru îndepărtarea pieselor față de obligația de a îndepărta piesele înainte de mărunțirea VSU.

Prin urmare, articolul 114 din TFUE reprezintă temeiul juridic adecvat pentru prezenta propunere, deoarece permite ca cerințele legate de mediu să constituie elementele principale ale condițiilor care reglementează omologarea de tip și, prin urmare, introducerea pe piața UE a vehiculelor, precum și să armonizeze cerințele privind tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Justificarea sau centrul de greutate al propunerii este uniformizarea

²⁴ Se remarcă faptul că prezenta propunere urmează alte exemple de propuneri legislative prezentate recent de Comisie, care vizează să acopere cerințele de sustenabilitate/circularitate care se aplică întregului ciclu de viață al produselor în temeiul unui singur act legislativ și care au ca temei juridic articolul 114. Exemple în acest sens sunt propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind bateriile și deșeurile de baterii, propunerea 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 propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind ambalajele și deșeurile de ambalaje.

cerințelor pentru introducerea pe piață (mai precis, a cerințelor pentru omologarea de tip a vehiculelor) și, prin urmare, asigurarea faptului că, atunci când vehiculele ajung în etapa de sfârșit al ciclului de viață, acestea sunt tratate într-un mod ecologic rațional, iar materiile prime secundare de calitate pot fi recuperate în mod eficient de la acestea. Prin urmare, în cazul prezentei propuneri, obiectivul de mediu nu este independent, ci mai degrabă un factor determinant pentru armonizarea cerințelor de proiectare privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor.

- **Subsidiaritate (în cazul competențelor neexclusive)**

Pentru a realiza o piață unică a UE armonizată și funcțională și pentru a permite o tranziție lină a sectorului autovehiculelor către economia circulară, în conformitate cu obiectivul stabilit în Pactul verde european, este esențial să se instituie un set comun de norme la nivelul UE, cu cerințe și obligații clare pentru statele membre și întreprinderi. Obiectivele activității de revizuire a normelor UE privind vehiculele scoase din uz nu pot fi realizate în mod satisfăcător prin acțiuni individuale ale statelor membre; având în vedere amploarea și efectele măsurilor, ele sunt cel mai bine realizate prin acțiuni întreprinse la nivelul UE.

Armonizarea cerințelor ar rezolva problemele de punere în aplicare cauzate de interpretările diferite ale legislației existente. Fără o acțiune la nivelul UE, există riscul de fragmentare a pieței UE și riscul ca progresele în domeniul economiei circulare să depindă de acțiunile voluntare ale întreprinderilor sau ale fiecărui stat membru în parte.

- **Proporționalitate**

Principiul proporționalității se reflectă în elaborarea tuturor măsurilor cuprinse în regulamentul propus. De exemplu, acesta extinde treptat domeniul de aplicare al legislației existente la vehiculele noi, cu perioade de tranziție pentru toate noile cerințe, pentru a oferi operatorilor economici timpul necesar pentru a se adapta la noile norme.

O descriere mai detaliată a evaluării proporționalității în raport cu fiecare opțiune de politică este furnizată în anexa 8 la raportul de evaluare a impactului.

- **Alegerea instrumentului**

Alegerea unui regulament este justificată de crearea unui cadru armonizat aplicabil etapelor de proiectare, de producție și de sfârșit al ciclului de viață ale vehiculelor. Astfel se va asigura securitatea juridică de care au nevoie operatorii și autoritățile statelor membre. Regulamentul va simplifica actualul cadru de reglementare prin consolidarea tuturor cerințelor într-un singur act și va contribui la o mai bună integrare a pieței unice a UE. În comparație cu o directivă, alegerea unui regulament reduce, de asemenea, costurile administrative legate de transpunerea actului în legislația națională și permite aplicarea mai timpurie a noilor cerințe ale UE. Alegerea unui regulament este în concordanță cu cadrul de reglementare privind omologarea de tip, în temeiul căruia directivele sunt transformate în regulamente ca parte a măsurilor adoptate la nivelul UE în urma scandalului emisiilor „Dieselgate”.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

Evaluările Directivei VSU²⁵ și ale Directivei privind omologarea de tip 3R²⁶ au identificat natura generică a dispozițiilor acestora ca fiind una dintre principalele lor deficiențe care

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_ro.

împiedică tranziția întregului lanț de aprovizionare al autovehiculelor către o economie circulară. Aceste deficiențe au fost discutate în avizul Platformei „Pregătiți pentru viitor” (F4F)²⁷. Prin urmare, au fost identificate următoarele probleme, care împiedică funcționarea pieței unice a UE și care nu ating nivelul de protecție a mediului pe care UE urmărește să îl atingă:

- Proiectarea și producția de vehicule noi nu contribuie suficient la obiectivele ambițioase ale Pactului verde european pentru o economie neutră din punct de vedere climatic, curată și circulară;
- Tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață nu este optimă în comparație cu potențialul său de a contribui la o economie neutră din punct de vedere climatic, curată și circulară;
- O parte importantă a vehiculelor care fac obiectul Directivei VSU nu sunt colectate pentru a fi tratate în condiții de mediu solide în UE, ceea ce ar putea contribui la poluarea din țările terțe;
- Nu există o abordare armonizată la nivelul UE pentru proiectarea, producția și tratarea la sfârșitul ciclului de viață a vehiculelor care nu intră în prezent în domeniul de aplicare al Directivei VSU, ceea ce duce la un potențial neexploatat pentru obiectivele economiei circulare ale Pactului verde european.

Pentru a rezolva aceste probleme, regulamentul propus se axează pe trei aspecte principale: cerințele de circularitate pentru omologarea de tip a vehiculelor, gestionarea vehiculelor scoase din uz și exportul de vehicule rulate.

• Consultările cu părțile interesate

Părțile interesate au fost consultate în mai multe rânduri pe parcursul proceselor de evaluare și de evaluare a impactului. Aceste consultări au stat la baza regulamentului propus, în special consultările publice deschise, consultările specifice, atelierile cu părțile interesate²⁸ și reuniunile bilaterale.

În general, părțile interesate și statele membre au fost de acord cu principalele constatări ale evaluării Directivei VSU și cu necesitatea de revizuire a normelor UE privind vehiculele scoase din uz pentru a aborda aceste constatări.

Numeroase părți interesate din sectorul producției de autovehicule au subliniat faptul că au început deja să integreze principiile circularității în practicile lor comerciale și că sunt necesare doar modificări minime pentru a îmbunătăți punerea în aplicare a legislației actuale. Prin urmare, acestea nu au considerat necesară fuzionarea Directivei VSU cu Directiva privind omologarea de tip 3R. Alți producători s-au declarat în favoarea unor măsuri de adaptare a proiectării în vederea reciclării în cadrul noii legislații pentru a asigura condiții de concurență echitabile și a îmbunătăți transparența. Sectoarele de dezmembrare și de reciclare,

²⁶ A se vedea anexa 11 la evaluarea impactului.

²⁷ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

²⁸ În timpul evaluării directivei a avut loc o consultare publică. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_ro). La 15 octombrie 2020, a fost publicată o evaluare inițială a impactului în scopul formulării de observații din partea publicului și, ulterior, în timpul evaluării impactului, a avut loc o consultare publică deschisă de 14 săptămâni în perioada 20 iulie 2021-26 octombrie 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_ro).

formate în principal din IMM-uri, au solicitat o legislație mai ambițioasă privind proiectarea în vederea dezmembrării/reciclării și privind schimbul de informații din partea producătorilor. ONG-urile din domeniul mediului, autoritățile de gestionare a deșeurilor și autoritățile publice au sprijinit în unanimitate o abordare cuprinzătoare a ciclului de viață și măsuri de proiectare în vederea circularității.

Deși a existat un sprijin puternic pentru stabilirea de obiective privind conținutul reciclat în vehiculele noi din partea sectoarelor de reciclare și de dezmembrare și din partea organizațiilor societății civile, sectorul autovehiculelor a avut păreri împărțite cu privire la stabilirea de obiective pentru materialele plastice. Acesta și-a exprimat îngrijorarea cu privire la posibila lipsă a aprovizionării necesare și a pledat pentru reciclarea chimică (cum este industria materialelor plastice). Industria siderurgică nu a sprijinit un obiectiv privind conținutul reciclat de oțel din vehiculele noi.

În ceea ce privește tratarea vehiculelor scoase din uz, părțile interesate s-au declarat în favoarea unor măsuri care vizează îmbunătățirea și creșterea calității materialelor provenite de la VSU pentru a favoriza reutilizarea pieselor de schimb și a componentelor, precum și reciclarea de înaltă calitate a materialelor provenite de la VSU. Cu toate acestea, sectorul gestionării deșeurilor și-a exprimat îngrijorarea cu privire la creșterea costurilor care ar putea fi declanșată de noile măsuri care reglementează tratarea vehiculelor scoase din uz și a deșeurilor acestora.

În general, părțile interesate au sprijinit ferm adoptarea unor măsuri ambițioase pentru a soluționa problema persistentă a „vehiculelor dispărute”. De asemenea, a existat sprijin pentru cerințe mai stricte privind exportul de vehicule rulate, pentru a evita ca vehiculele rulate care nu sunt într-o stare tehnică conformă cerințelor, care generează poluare atmosferică și care prezintă riscuri pentru siguranța rutieră să fie exportate din UE către țări terțe.

Producătorii de vehicule au fost de părere că sectorul dezmembrării este deja autonom și că nu este necesar să se ofere compensații pentru costurile de tratare prin instituirea unor scheme de răspundere extinsă a producătorilor. În cazul în care sunt instituite astfel de scheme, aceștia au subliniat importanța dreptului producătorilor de vehicule de a-și exercita răspunderea în mod individual. Sectoarele de dezmembrare, de mărunțire și de reciclare au solicitat o mai mare responsabilitate financiară din partea industriei autovehiculelor pentru a acoperi costurile suplimentare legate de îmbunătățirea calității, cu garanții pentru a le proteja independența în cadrul schemelor.

Majoritatea părților interesate, inclusiv ONG-urile de mediu, autoritățile publice și operatorii de gestionare a deșeurilor (în principal IMM-uri), s-au pronunțat în favoarea extinderii domeniului de reglementare al Directivei VSU la alte categorii de vehicule. Producătorii și furnizorii de autovehicule au exprimat puncte de vedere diferite, subliniind că nu ar fi de dorit să se extindă complet domeniul de aplicare la noi categorii de vehicule pe termen scurt din cauza diferențelor dintre acestea.

• **Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate**

Pentru a susține analiza diferitelor opțiuni de reglementare, Comisia a angajat consultanți externi în cadrul unui contract de sprijin²⁹.

²⁹ Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: „Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-

Au fost compilate date din rapoartele de evaluare a Directivei VSU³⁰ și din evaluarea specifică a Directivei privind omologarea de tip 3R, care a fost efectuată în paralel cu evaluarea impactului și prezentată în anexa 11 la raportul de evaluare a impactului.

Centrul Comun de Cercetare (JRC), serviciul pentru știință și cunoștințe al Comisiei Europene, a elaborat un raport tehnic privind obiectivele în ceea ce privește conținutul de plastic reciclat din autoturismele noi³¹ și un raport privind materiile prime critice din sectorul autovehiculelor³². Rezultatele acestor rapoarte au fost incluse în evaluarea impactului care stă la baza propunerii de regulament.

Propunerea ține seama, de asemenea, de sugestiile formulate în avizul Platformei „Pregătiți pentru viitor” (F4F)³³.

Documente justificative suplimentare au fost incluse în proces prin intermediul unor studii documentare specifice și al colectării de date, integrate, de asemenea, în activitatea generală de evaluare a impactului.

• Evaluarea impactului

Propunerea se bazează pe o evaluare a impactului, care este publicată împreună cu propunerea. În conformitate cu orientările Comisiei privind o mai bună legislație, Comitetul de control normativ a emis două avize cu privire la proiectele de versiuni ale raportului de evaluare a impactului, care s-au axat pe justificarea măsurilor privind exportul de vehicule rulate, pe descrierea impactului opțiunii preferate, pe alegerea unor măsuri privind conținutul reciclat și pe schemele de răspundere extinsă a producătorilor, precum și pe aspecte legate de metodologia urmată în raport. Aceste avize au fost luate în considerare în raportul final al evaluării impactului.

Evaluarea impactului a identificat patru domenii problematice care trebuie abordate la nivelul UE:

1. Există o **lipsă de integrare a circularității în proiectarea și producția vehiculelor**, ceea ce duce la dependențe ridicate pentru materiile prime primare;
2. **Calitatea tratării vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață nu este optimă** în comparație cu potențialul de a păstra o valoare economică și de mediu mai mare;
3. O parte importantă a „**vehiculelor dispărute**”, care fac obiectul Directivei VSU, nu sunt colectate pentru a fi tratate în condiții de mediu adecvate și **un volum mare de vehicule rulate poluante și aflate într-o stare tehnică neconformă cerințelor sunt exportate din UE** în fiecare an;

³⁰ of-Life Vehicles by Oeko-Institut” (Studiu în sprijinul evaluării impactului pentru revizuirea Directivei 2000/53/CE privind vehiculele scoase din uz, realizat de către Oeko-Institut), iunie 2023.
SWD(2021) 60 final.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. și Mathieux, F., „Towards recycled plastic content targets in new passenger cars” (Către obiective privind conținutul de plastic reciclat din autoturismele noi), EUR 31047 EN, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Luxemburg, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (online), doi:10.2838/834615 (online), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, „Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars” (Analiză inițială a măsurilor selectate pentru îmbunătățirea circularității materiilor prime critice și a altor materiale din autoturisme), EUR 31468 EN, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Luxemburg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

- Există un potențial de circularitate neexploatat al vehiculelor care nu intră în prezent în domeniul de aplicare al Directivei VSU, care ar putea contribui la obiectivele Pactului verde european.

Pentru a aborda fiecare dintre aceste probleme, au fost concepute și analizate opțiuni de politică specifice pentru fiecare dintre următoarele domenii:

- „Proiectarea circulară”**: realizarea unei proiectări și a unei producții circulare;
- „Utilizarea conținutului reciclat”**: creșterea conținutului reciclat în vehiculele noi;
- „Îmbunătățirea tratării”**: îmbunătățirea tratării VSU;
- „Creșterea gradului de colectare”**: colectarea unui număr mai mare de VSU în UE și îmbunătățirea calității vehiculelor rulate exportate;
- „REP”**: oferirea stimulentei adecvate pentru a crește gradul de colectare a VSU și îmbunătățirea tratării deșeurilor prin scheme de răspundere extinsă a producătorilor;
- „Acoperirea mai multor vehicule”**: extinderea domeniului de aplicare al legislației la alte categorii de vehicule.

Măsurile cuprinse în fiecare opțiune sunt prezentate în tabelul următor. Ultima coloană indică măsurile selectate ca fiind opțiunea preferată în urma evaluării impactului.

Opțiuni de politică	Nr.	Măsuri	Opțiunea preferată
OP1 – <i>Proiectarea circulară</i>	1A	M1 – Asigurarea faptului că noile norme 3RTA prevăd punerea în aplicare corespunzătoare a cerințelor privind circularitatea pentru noile tipuri de vehicule M2 – Împuternicirea acordată Comisiei de a elabora o metodologie detaliată pentru a determina conformitatea cu cerințele 3R M3 – Furnizarea de informații de bază privind dezmembrarea către operatorii de tratare a VSU M4a – Declarație privind substanțele care prezintă motive de îngrijorare, verificată de autoritățile de omologare de tip 3R M5a – Restricții aplicabile substanțelor în temeiul Directivei VSU revizuite	Da Da Da Nr. Nr.
	1B	<i>Include măsurile M1, M2, M3 din cadrul OPIA.</i> M4b – Declarație obligatorie privind conținutul reciclat de materiale plastice, oțel și aluminiu M5b – Restricții aplicabile substanțelor în temeiul REACH și al altor acte legislative în vigoare M6 – Obligația producătorilor de vehicule de a elabora strategii de circularitate M7 – Cerințe de proiectare pentru vehiculele noi pentru a facilita îndepărtarea componentelor	Da Nu Da Da
	1C	<i>Include măsurile M1-M3, M6, M7 din OPIA și OP1B.</i> M4c – Declarație obligatorie privind conținutul reciclat de materiale, altele decât materialele plastice, inclusiv materii prime critice, oțel, aluminiu M5c – Abordare hibridă: menținerea restricțiilor actuale în temeiul VSU cu noi restricții în temeiul REACH (<i>analizate separat în anexa 9</i>) M8 – Instituirea unui pașaport digital de circularitate al vehiculului (<i>Circularity Vehicle Passport</i>)	Da Da Da
OP2-	2A	M9a – Obiective obligatorii privind conținutul reciclat pentru materialele plastice utilizate în vehicule – conținut de materiale plastice reciclate de 6 % până în 2031, de 10 % până în 2035 la nivelul parcului de vehicule, din care 25 % de material reciclat provenit din producția în circuit închis, norme de	Nu

Utilizarea conținutului i reciclat		calculare și de verificare M10a – Împuternicirea acordată Comisiei de a stabili un obiectiv obligatoriu privind conținutul reciclat de oțel, inclusiv norme de calculare și de verificare, pe baza unui studiu de fezabilitate specific	Da
	2B	M9b – Conținut de materiale plastice reciclate: 25 % în 2031 numai pentru vehiculele nou omologate, din care 25 % din producția în circuit închis, norme de calculare și de verificare M10b – Conținut de oțel reciclat: 20 % în vehiculele nou omologate, norme de calculare și de verificare	Da Nu
	2C	M9c – Conținut de materiale plastice reciclate: 30 % în 2031 numai pentru vehiculele nou omologate, din care 25 % din producția în circuit închis, norme de calculare și de verificare M10c – Conținut de oțel reciclat: 30 % în vehiculele nou omologate, din care 15 % din producția în circuit închis, norme de calculare și de verificare M11 – Împuternicirea acordată Comisiei pentru a stabili obiective obligatorii privind conținutul reciclat pentru alte materiale (aliaje de aluminiu, materii prime critice), studiu de fezabilitate, calcularea nivelurilor-țintă și norme de verificare	Nu Nu Da
	3A	M12 – Alinierea definiției reciclării și alinierea metodologiei de calculare a ratelor de reciclare la alte acte legislative privind deșeurile M13a – Îndepărtarea obligatorie a anumitor părți/componente înainte de mărunțire pentru a încuraja reciclarea sau reutilizarea acestora, „lista A” M14a – Noua definiție a „refabricării” și noi cerințe de monitorizare pentru reutilizare/refabricare M16a – Interzicerea depozitării reziduurilor de deșeuri auto rezultate din operațiunile de mărunțire	Da Da Da Da
OP3- Îmbunătățir ea tratării	3B	<i>Include toate măsurile din cadrul OP3A (cumulativ)</i> M13b – Îndepărtarea obligatorie a unei liste mai lungi de componente, inclusiv a celor care conțin o concentrație ridicată de metale valoroase sau materii prime critice, „lista B” M14b – Sprijinirea pieței pentru utilizarea pieselor de schimb M15b – Obiective de reciclare pentru materialele plastice – 30 % M16b – Interzicerea mărunțirii combinate a VSU cu DEEE și deșeuri de ambalaje	Da Da Da Da
	3C	<i>Include toate măsurile din cadrul OP3A și OP3B (cumulativ)</i> M13c – Îndepărtarea obligatorie a componentelor suplimentare, „lista C” M15c – Sticlă – reciclare 70 % ca sticlă de calitate pentru recipiente sau echivalent M16c – Stabilirea cerințelor privind tehnologiile post-mărunțire pentru a îmbunătăți cantitatea și calitatea deșeurilor metalice recuperate din VSU	Nu Nu Nu
OP4 Creșterea gradului de colectare	4A	M17A – Raportarea de către statele membre a vehiculelor dispărute, înmatricularea vehiculelor, importul și exportul de vehicule rulate, stimulente pentru încurajarea livrării către o instalație de tratare autorizată și sancțiuni M18 – Obligația operatorilor care se ocupă cu dezmembrarea și a celor care se ocupă cu reciclarea de a verifica și raporta VSU, certificate de distrugere M19a – Stabilirea unor cerințe minime pentru inspecțiile sectoriale și măsurile de asigurare a respectării legislației (inclusiv Orientările corespondenților nr. 9, fără caracter obligatoriu)	Nu Da Da
	4B	M17b – Stabilirea de amenzi pentru sectorul VSU în cazul în care un VSU este vândut operatorilor ilegali care se ocupă cu dezmembrarea și pentru comercianții (și platformele electronice) care se ocupă de piese de schimb dezmembrate (uzate) provenite din instalații neautorizate M19b – Definirea mai clară a VSU pentru a asigura o mai bună distincție între vehiculele rulate și VSU (CG9 obligatoriu) M20 – Îmbunătățirea informațiilor conținute în registrele naționale ale vehiculelor și asigurarea interoperabilității acestora	Da Da Da
	4C	M19c – Furnizarea sau punerea la dispoziția autorităților vamale a informațiilor privind identificarea și conformitatea tehnică a vehiculelor (numărul de identificare al vehiculului) M21 – Cerințe de export pentru vehiculele rulate legate de conformitatea	Da Da

		tehnică	
	4D	Include măsurile M17b, M18, M19a-c, M20, M21 din cadrul OP4A, OP4B și OP4C (cumulativ)	Da
OP5 – <i>Răspundere a extinsă a producătorilor (REP)</i>	5A	M22 – Obligația ca statele membre să instituie scheme REP colective sau individuale, inclusiv monitorizarea costurilor de conformare și a obligațiilor financiare minime M23 – Obligații de raportare pentru producători	Da Da
	5B	Include măsurile M22, M23 din cadrul OP5A (cumulativ) M24 – modularea armonizată a taxelor REP M25 – Transferul taxelor/garanțiilor REP (REP transfrontalieră)	Da Da
	5C	Include măsurile M22-M25 din cadrul OP5A și OP5B (cumulativ) M26 – Instituirea unor sisteme naționale de returnare a garanției M27 – Criterii armonizate privind achizițiile publice verzi (voluntar)	Nu Nu
	6A	M28 – Furnizarea de informații către operatorii care se ocupă cu dezmembrarea și reciclarea	Da
OP6 – <i>Acoperirea mai multor vehicule</i>	6B	Include măsura M28 din cadrul OP6A (cumulativ) M30a – Tratarea obligatorie a vehiculelor, a camioanelor (N2, N3), a autobuzelor (M2, M3) și a remorcilor (O) din categoria L3e-L7e scoase din uz în instalații de tratare autorizate M30b – Cerințe de export pentru vehiculele rulate legate de starea de conformitate tehnică a camioanelor (N2, N3), a autobuzelor (M2, M3) și a remorcilor (O) M31b – Cerințe minime privind REP pentru camioanele (N2, N3), autobuzele (M2, M3) și remorcile (O) din categoria L3e-L7e scoase din uz M32 – Clauză de revizuire privind extinderea normativă a domeniului de aplicare al 3RTA la vehiculele noi	Da Da Da Da
	6C	Include măsurile M28, M30a-b, M31b din cadrul OP6A și OP6B (cumulativ) M31c – Aplicarea integrală a REP și a stimulentele economice avansate M33 – Aplicarea integrală a domeniului de aplicare al noilor cerințe 3RTA și a cerințelor privind tratarea la sfârșitul ciclului de viață în cazul altor categorii de vehicule	Nu Nu

Impactul fiecărei opțiuni de politică a fost analizat în mod cuprinzător, la fel ca și impactul comun și sinergiile dintre opțiuni. Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) a fost luat în considerare și sintetizat în cadrul unui test IMM dedicat. Impactul asupra mediului, impactul economic și cel social au fost calculate până în 2040 și comparate cu scenariul de referință. Principalul an de comparație este 2035, toate măsurile pe termen lung urmând să intre în vigoare până la data respectivă.

Pachetul de politici preferate conține o combinație a următoarelor opțiuni.

Proiectarea circulară. Opțiunea preferată conține obligații pe termen scurt pentru producătorii de vehicule de a pune la dispoziție informații detaliate și ușor de utilizat privind dezmembrarea și reciclarea, inclusiv utilizarea și localizarea materiilor prime critice în vehicule și informații privind ponderea conținutului reciclat în vehiculele noi. Printre acțiunile pe termen mediu se numără revizuirea metodologiei de calculare a posibilității de reciclare și reutilizare a vehiculelor noi în etapa omologării de tip și elaborarea unui pașaport de circularitate al vehiculului. În general, aceasta ancorează cerințele privind circularitatea în omologarea de tip a noilor tipuri de vehicule.

Conținutul reciclat. Opțiunea preferată este de a stabili un nivel mediu de ambiție cu un obiectiv de 25 % pentru conținutul de materiale plastice reciclate până în 2030, din care 25 % provenit din tratarea în circuit închis a VSU. În ceea ce privește oțelul, această opțiune împuternicește Comisia să stabilească un obiectiv privind conținutul de oțel reciclat în vehiculele nou omologate în termen de trei ani de la intrarea în vigoare a regulamentului, pe baza unui studiu de fezabilitate. Opțiunea de a stabili obiective privind conținutul reciclat de

alte materiale, cum ar fi aluminiul și materiile prime critice, va fi evaluată în viitor, pe baza modificărilor aduse proiectării autovehiculelor și a disponibilității capacității de reciclare.

Îmbunătățirea tratării. Opțiunea preferată include o definiție mai strictă a reciclării, o interdicție privind depozitarea deșeurilor pentru fracțiunile de reziduuri rezultate în urma mărunțirii din sectorul autovehiculelor și un nivel mediu de ambiție în ceea ce privește obligațiile de îndepărtare pentru a îmbunătăți recuperarea componentelor-cheie din VSU fără costuri disproporționate pentru operatorii de tratare. Aceasta va spori recuperarea materiilor prime (critice) și va îmbunătăți calitatea fracțiunilor de materiale plastice, oțel și aluminiu.

Creșterea gradului de colectare. Opțiunea preferată este cea mai ambițioasă opțiune de politică. Măsurile precum alocarea mai clară a responsabilității pentru certificate de distrugere, criterii obligatorii pentru diferențierea vehiculelor rulate și a VSU, precum și noi dispoziții de asigurare a respectării normelor vor crește în mod semnificativ numărul de VSU tratate legal în UE. De asemenea, se va interzice exportul de vehicule care nu mai sunt într-o stare tehnică conformă cerințelor, în conformitate cu principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative”.

Oferirea de stimulente pentru creșterea gradului de colectare a VSU și îmbunătățirea tratării deșeurilor. Opțiunea preferată include stimulente financiare și organizatorice prin stabilirea unor cerințe REP pentru a crește gradul de colectare a VSU și pentru a compensa costurile de îmbunătățire a calității tratării care nu pot fi compensate de valoarea materialelor și a componentelor recuperate.

Acoperirea mai multor vehicule. Opțiunea preferată este o abordare progresivă pentru a acoperi treptat mai multe vehicule în temeiul noilor norme ale UE, impunând producătorilor să furnizeze informații cu privire la compoziția vehiculelor lor. De asemenea, se introduce un set de cerințe minime privind tratarea vehiculelor, camioanelor, autobuzelor și remorcilor din categoria L_{3e}-L_{7e} scoase din uz. Se preconizează că opțiunea preferată va avea un impact pozitiv asupra mediului prin reducerea amprente de mediu legate de cerințele privind producția și scoaterea din uz a vehiculelor.

Beneficiile globale pentru mediu sunt evaluate ca o reducere anuală de 12,3 milioane de tone de echivalent CO₂ în 2035 (10,8 milioane de tone în 2030 și 14,0 milioane de tone în 2040), ceea ce reprezintă un element esențial pentru decarbonizarea industriei autovehiculelor. Aceste reduceri ale emisiilor de CO₂ reprezintă 2,8 miliarde EUR atunci când sunt monetizate. Acest lucru este legat de o mai bună valorificare a 5,4 milioane de tone de materiale (plastic, oțel, aluminiu, cupru, materii prime critice) care ar fi fie reciclate la o calitate superioară, fie reutilizate, precum și de faptul că până la 3,8 milioane de alte VSU ar urma să fie colectate și tratate în UE. Un volum de 350 de tone de pământuri rare din materialele cu magneți permanenți ar urma să fie colectat separat în vederea reutilizării și a reciclării în 2035 (și 1 500 de tone în 2040), ceea ce ar contribui în mare măsură la obiectivul UE de a obține autonomie strategică pentru materiile prime critice. Opțiunea preferată contribuie în principal la realizarea obiectivelor de dezvoltare durabilă privind inovațiile durabile (ODD 9), consumul și producția responsabile (ODD 12) și acțiunile climatice (ODD 13).

Venitul anual total pentru opțiunea preferată este de 5,2 miliarde EUR în 2035, inclusiv economii de CO₂ în valoare de 2,8 miliarde EUR atunci când sunt cuantificate față de un cost de 3,3 miliarde EUR care generează venituri nete de 1,8 miliarde EUR.

Costul opțiunii preferate este estimat la 66 EUR pe vehicul introdus pe piață în 2035. Se estimează că se vor crea 22 100 de locuri de muncă suplimentare, dintre care 14 200 în IMM-uri, în special operatori care se ocupă cu dezmembrarea și cu reciclarea.

Deși vor exista unele costuri pe termen scurt pentru industria autovehiculelor din UE, opțiunea preferată va genera, de asemenea, economii de energie, va reduce dependența UE de materialele obținute din țări terțe și va asigura faptul că tranziția către electrificarea vehiculelor se realizează pe baza unor modele de afaceri sustenabile și circulare, toate contribuind la competitivitatea pe termen lung a sectorului.

Opțiunea preferată va genera atât costuri (legate de investițiile în noi tehnologii), cât și venituri (legate de valorile mai mari ale pieselor de schimb și ale materialelor reciclate) pentru sectorul gestionării deșeurilor. Deși situația va varia de la un stat membru la altul și de la un operator la altul din cauza diferențelor în ceea ce privește tehnologiile utilizate și costurile forței de muncă, modificările planificate vor consolida și moderniza în mod semnificativ industria UE de dezmembrare, mărunțire și reciclare.

Se preconizează că autoritățile statelor membre se vor confrunta cu costuri limitate legate de monitorizarea și asigurarea respectării noii legislații. Costurile se vor datora în principal inspecțiilor, controalelor privind exportul de VSU și de vehicule rulate, precum și necesității de a adapta sistemele de înmatriculare. În schimb, o digitalizare sporită (pentru raportarea cu privire la certificatul de distrugere, pentru schimbul de informații din registrele naționale de înmatriculare a vehiculelor cu privire la exportul de VSU și de vehicule rulate și cu interoperabilitatea cu sistemul ghișeelor unice) va spori eficiența atât pentru autoritățile de aplicare a legii, cât și pentru întreprinderi și va reduce, de asemenea, sarcina acestora. Costul total estimat pentru autoritățile publice pentru supravegherea schemelor de răspundere extinsă a producătorilor (REP), pentru desfășurarea activităților de asigurare a respectării legislației și pentru adaptarea sistemelor naționale de înmatriculare a vehiculelor este de aproximativ 24 de milioane EUR, și anume mai puțin de 2 EUR pe vehicul.

Consumatorii se pot confrunta cu o creștere a prețurilor vehiculelor noi de aproximativ 39 EUR pe vehicul și cu prețuri mai mici (cu 12 EUR pe vehicul) atunci când vând autoturisme second-hand ca urmare a scăderii exporturilor. În schimb, se preconizează că măsurile de sprijinire a recuperării și vânzării de piese de schimb uzate vor avea ca rezultat prețuri de achiziție mai mici și reparații și întreținere mai ieftine pentru consumatori, ceea ce reprezintă un beneficiu.

Cerințele avansate pentru tratarea vehiculelor scoase din uz pot reprezenta provocări pentru IMM-uri în ceea ce privește costurile mai ridicate de punere în aplicare pe termen scurt și mediu și adaptarea la noile tehnologii de tratare. În același timp, creșterea investițiilor în sectorul reciclării autovehiculelor, sprijinirea pieței de reutilizare a pieselor secundare și facilitarea accesului la informațiile privind dezmembrarea unui vehicul vor stimula inovarea, vor debloca noi oportunități pentru IMM-uri și vor contribui la crearea de noi locuri de muncă în acest sector. Pentru a atenua și mai mult impactul asupra IMM-urilor, cerințele mai stricte privind REP permit compensarea costurilor prin creșterea ratelor de colectare și a calității tratării.

Costurile recurente legate de abordarea bazată pe principiul numărului constant (*one-in, one-out*) pentru fiecare vehicul sunt evaluate la 81,8 milioane EUR sau 5,45 EUR pe vehicul nou pentru pachetul de opțiuni preferat. Opțiunea preferată utilizează la maximum potențialul de digitalizare pentru a asigura aplicarea eficientă a noilor cerințe în conformitate cu principiul „digital în mod implicit”. Fără digitalizare, impactul este estimat la 32,2 milioane EUR sau cu 40 % mai mare.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Se preconizează că regulamentul propus va îmbunătăți eficiența și armonizarea. Acesta ia în considerare majoritatea sugestiilor formulate în avizul Platformei „Pregătiți pentru viitor”

(F4F)³⁴. Specificațiile procedurilor de omologare de tip a vehiculelor privind stabilirea unor cerințe clare privind circularitatea vor raționaliza procedurile pieței unice pentru producători. Se va realiza o simplificare suplimentară prin centralizarea restricțiilor privind substanțele chimice în temeiul REACH, principalul act legislativ al UE care reglementează substanțele chimice. În ceea ce privește gestionarea vehiculelor scoase din uz, alinierea definițiilor reciclării la Directiva-cadru privind deșeurile va armoniza și va facilita interpretarea juridică și va face datele de raportare mai comparabile. Stabilirea unor scheme de răspundere extinsă a producătorilor specifice VSU va preveni abordările inegale între statele membre. Acest lucru va îmbunătăți transparența și repartizarea echitabilă a responsabilităților financiare între întreprinderile implicate în tratarea vehiculelor scoase din uz.

Digitalizarea va contribui, de asemenea, la îmbunătățirea colectării VSU și va soluționa problema vehiculelor dispărute prin introducerea raportării digitale în instalațiile de tratare autorizate și prin schimbul de informații privind înmatricularea vehiculelor între statele membre. Interconectarea cu mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi va permite autorităților vamale să aplice noi condiții privind exportul de vehicule rulate. Exploatarea potențialului digitalizării va fi esențială pentru a da IMM-urilor, în special întreprinderilor mai mici și adesea familiale, posibilitatea de a ajunge pe piețe noi, permițându-le să se conecteze la platforme online și la piețe îndepărtate, atât la nivel local, cât și la nivel internațional. În plus, se preconizează că efectul de atracție generat de stabilirea unui obiectiv obligatoriu privind conținutul reciclat de materiale plastice va stimula competitivitatea operatorilor care se ocupă cu dezmembrarea, deoarece aceștia ar deveni principala sursă de aprovizionare cu materiale secundare de înaltă calitate și cu cerere ridicată. S-a acordat o atenție deosebită limitării obligațiilor de raportare la ceea ce este strict necesar pentru a evalua și monitoriza punerea în aplicare a legislației, privilegiind soluțiile digitale și lăsând la latitudinea operatorilor modul în care aceștia ar trebui să raporteze către autoritățile naționale.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu are consecințe asupra protecției drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Punerea în aplicare a propunerii va necesita resurse umane și financiare pentru achiziționarea de servicii. Se preconizează că unele dintre cerințele în materie de personal vor fi îndeplinite în cadrul alocărilor existente pentru Comisie, deși unele nevoi de personal extern suplimentar sunt prezentate în fișa financiară legislativă care însoțește propunerea. La Agenția Europeană pentru Produse Chimice se preconizează o nevoie limitată de resurse suplimentare, care vor fi prevăzute într-o propunere legislativă ulterioară privind legislația în domeniul substanțelor chimice.

Propunerea include mai multe articole care detaliază viitoarele direcții de lucru care vor trebui realizate pentru a completa regulamentul. Această activitate va presupune adoptarea de acte de punere în aplicare/acte delegate în următorii 1-8 ani.

Printre principalele sarcini tehnice se numără:

- îmbunătățirea metodologiei de calculare a gradelor de reciclare, reutilizare și recuperare (gradele 3R);

³⁴ Pentru mai multe informații privind sugestiile selectate din avizul F4F, a se vedea anexele 1 și 5 la raportul de evaluare a impactului.

- îmbunătățirea evaluării riscurilor legate de exceptările rămase privind substanțele periculoase (sprijinul ECHA);
- calcularea și verificarea normelor privind conținutul reciclat de materiale plastice, un studiu de fezabilitate pentru stabilirea obiectivelor privind conținutul reciclat de oțel în aplicațiile din sectorul autovehiculelor și un studiu de fezabilitate mai amplu, inclusiv o evaluare economică pentru stabilirea obiectivelor privind conținutul reciclat de alte materiale și formate de declarații (pe baza expertizei și metodologiei JRC, deși nu neapărat realizate de JRC);
- specificarea cerințelor privind posibilitatea de îndepărtare pentru bateriile vehiculelor electrice și pentru motoarele pentru tracțiune electrică, informații generale privind îndepărtarea pentru alte componente relevante și alinierea cerințelor pentru Actul privind materiile prime critice la Regulamentul privind bateriile (la fel ca mai sus, pe baza expertizei JRC);
- actualizarea formatelor de omologare de tip și a dosarului cu informații care trebuie furnizate autorităților de omologare de tip;
- elaborarea criteriilor pentru pașaportul de circularitate al vehiculului;
- instituirea unor mecanisme REP transfrontaliere;
- modificarea normelor de calculare și de verificare a calității în ceea ce privește performanța tratării vehiculelor (la fel ca mai sus, pe baza expertizei JRC);
- digitalizarea: crearea unor registre interoperabile ale vehiculelor și a unor controale la export în timp real prin intermediul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, pe baza unor cerințe valabile în materie de conformitate tehnică, ca primă etapă, și a unei evaluări bazate pe riscuri, ca o a doua etapă (cooperare strânsă între DG ENV, DG MOVE și DG TAXUD);
- adoptarea unei abordări progresive în ceea ce privește extinderea domeniului de aplicare al categoriilor de vehicule și pregătirea pentru revizuire la opt ani de la intrarea în vigoare.

Comisia va avea nevoie de personal suplimentar pentru a îndeplini aceste sarcini tehnice după cum urmează:

- 0,5 agenți contractuali în echivalent normă întreagă (ENI) în 2024;
- 3,0 agenți contractuali ENI în 2025;
- 4,0 agenți contractuali ENI în 2026 și 2027, plus 1 expert național detașat ENI.

În ansamblu, costurile totale de punere în aplicare, inclusiv costurile cu personalul Comisiei, sunt estimate la 4,346 milioane EUR, pe baza celor mai recente grile de salarizare.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planurile de implementare și mecanismele de monitorizare, evaluare și raportare**

Punerea în aplicare a regulamentului propus va fi monitorizată prin intermediul mai multor indicatori de urmărire a informațiilor, cum ar fi volumul de materiale reciclate utilizate în vehiculele noi, ratele de reciclare a anumitor materiale din VSU, materialele/componentele/piesele îndepărtate înainte de mărunțire, cota de piață a pieselor de schimb uzate, numărul de VSU colectate și prelucrate în conformitate cu cerințele VSU și

volumul de vehicule rulate exportate. Mai multe informații cu privire la acești indicatori se regăsesc în raportul de evaluare a impactului.

O revizuire generală a unui regulament este planificată la opt ani de la intrarea în vigoare a acestuia.

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Capitolul I stabilește dispozițiile generale.

Articolul 1 stabilește obiectul prezentului regulament, iar *articolul 2* indică domeniul său de aplicare. Majoritatea dispozițiilor sale se aplică vehiculelor din categoriile M₁ și N₁ (autoturisme și camionete). Anumite dispoziții privind gestionarea vehiculelor scoase din uz și cerințele privind exportul se aplică, de asemenea, anumitor vehicule din categoria L (vehicule din categoriile L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} și L_{7e}), camioanelor, autobuzelor și remorcilor (vehicule din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și O).

Articolul 3 stabilește definițiile necesare în sensul prezentului regulament. Mai multe definiții sunt preluate din Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE abrogate sau din legislația UE existentă, cum ar fi Directivele 1999/37/CE, 2008/98/CE și 2014/45/UE sau Regulamentul (UE) 2018/858.

Capitolul II conține cerințe de circularitate referitoare la proiectarea vehiculelor, care trebuie verificate în cadrul unui proces de omologare de tip.

Articolul 4 stabilește cerințe minime privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a tipurilor de vehicule, precizând ratele care trebuie atinse de fiecare tip. Acesta împuternicește Comisia să adopte acte de punere în aplicare care să stabilească metodologia de calculare și de verificare a acestor rate.

Articolul 5 restricționează utilizarea plumbului, a cadmiului, a mercurului și a cromului hexavalent în vehicule, iar anexa III prevede excepții de la această restricție. Comisia va adopta acte delegate de modificare a acestei anexe, adaptând-o la progresul tehnic și științific.

Articolul 6 prevede ca fiecare tip de vehicul să conțină cel puțin 25 % plastic reciclat din deșeuri de plastic postconsum și ca 25 % din aceste materiale să provină de la vehicule scoase din uz reciclate. De asemenea, articolul împuternicește Comisia să adopte acte delegate de stabilire a unor obiective privind conținutul reciclat de alte materiale. Stabilirea unor astfel de obiective potențiale trebuie să se bazeze pe o evaluare detaliată.

Articolul 7 stabilește o obligație generală conform căreia proiectarea vehiculelor noi nu trebuie să împiedice îndepărtarea pieselor și componentelor care au un potențial important de reutilizare atunci când vehiculele devin deșeuri. Articolul prevede, de asemenea, o cerință de proiectare a vehiculelor într-un mod care să permită îndepărtarea și înlocuirea bateriilor pentru vehicule electrice și a motoarelor pentru tracțiune electrică de pe tipul de vehicul atât în etapa de utilizare, cât și în etapa de deșeu.

Capitolul III stabilește cerințele de informare și etichetare pentru producători.

Articolul 8 stabilește modul în care producătorii trebuie să dovedească conformitatea tipurilor lor de vehicule cu cerințele prevăzute în prezentul regulament în cursul procesului de omologare de tip.

Articolul 9 stabilește obligația de a elabora o strategie de circularitate pentru fiecare tip de vehicul nou, care să conțină aspectele enumerate în anexa IV. Producătorii ar trebui să actualizeze strategiile o dată la cinci ani, rezumând rezultatele acțiunilor întreprinse pentru a-și îndeplini angajamentele.

Articolul 10 obligă producătorii să declare în documentația de omologare de tip ponderea conținutului reciclat din materialele indicate prezente în vehicule.

Articolul 11 obligă producătorii să furnizeze informații privind îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor, a componentelor și a materialelor conținute în vehicule. Aceste informații trebuie să fie accesibile gratuit operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere.

Articolul 12 reglementează etichetarea pieselor, a componentelor și a materialelor prezente în vehicule, în conformitate cu standardele de codificare a materialelor. Normele detaliate privind etichetarea motoarelor pentru tracțiune electrică ce conțin magneti permanenți sunt stabilite în anexa VI.

Articolul 13 instituie un pașaport de circularitate al vehiculului, un instrument digital utilizat pentru a îmbunătăți furnizarea de informații privind îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor vehiculelor, 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.

Capitolul IV stabilește norme privind gestionarea vehiculelor scoase din uz.

Secțiunea 1 conține dispoziții care impun statelor membre să desemneze autoritățile responsabile de punerea în aplicare și asigurarea respectării capitolelor IV și V (*articolul 14*) și de stabilirea condițiilor generale de eliberare a autorizațiilor pentru instalațiile de tratare autorizate (*articolul 15*).

Secțiunea 2 stabilește cerințe privind răspunderea extinsă a producătorilor.

Articolul 16 stabilește o obligație generală a producătorilor în ceea ce privește răspunderea și indică domeniul de aplicare al acesteia. *Articolul 17* impune statelor membre să creeze un registru care să monitorizeze respectarea acestor cerințe de către producători. Producătorii care nu sunt înregistrați nu pun la dispoziție vehicule pe piața de pe teritoriul unui stat membru. *Articolul 18* se referă la organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor. *Articolul 19* stabilește condițiile de autorizare a producătorilor, în cazul îndeplinirii individuale a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, și a organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor. *Articolul 20* indică costurile legate de gestionarea vehiculelor scoase din uz care ar trebui să fie acoperite de contribuțiile financiare ale producătorilor. *Articolul 21* stabilește criterii armonizate pentru modularea acestor taxe. *Articolul 22* stabilește norme privind mecanismul de alocare a costurilor pentru vehiculele care devin vehicule scoase din uz în alt stat membru. *Articolul* împuternicește Comisia să adopte acte delegate privind normele detaliate referitoare la aplicarea criteriilor de modulare a taxelor și la mecanismul de alocare a costurilor în cazul răspunderii extinse a producătorilor la nivel transfrontalier.

Secțiunea 3 se referă la colectarea vehiculelor scoase din uz.

Articolul 23 prevede obligația producătorilor de a înființa sisteme de colectare pentru vehiculele scoase din uz și de a participa la acestea și stabilește cerințele acestor sisteme. De asemenea, articolul obligă statele membre să se asigure că aceste sisteme funcționează în mod corespunzător.

Articolul 24 stabilește obligația de a preda toate vehiculele scoase din uz la instalații de tratare autorizate.

Articolul 25 precizează obligația instalațiilor de tratare autorizate de a elibera certificate de distrugere pentru toate vehiculele scoase din uz tratate.

Articolul 26 enumeră obligațiile proprietarilor de vehicule de a-și preda vehiculele la o instalație de tratare autorizată atunci când acestea ajung în etapa de sfârșit al ciclului de viață și de a prezenta certificatul de distrugere ulterior în vederea radierii vehiculului.

Secțiunea 4 se referă la tratarea vehiculelor scoase din uz.

Articolul 27 stabilește obligațiile instalațiilor de tratare autorizate cu privire la acțiunile specifice necesare pentru tratarea corespunzătoare a vehiculelor.

Articolul 28 stabilește cerințele generale aplicabile mărunțirii vehiculelor scoase din uz. De asemenea, articolul interzice amestecarea vehiculelor scoase din uz, a pieselor, componentelor și materialelor acestora cu deșeuri de ambalaje și cu deșeuri de echipamente electrice și electronice.

Articolul 29 stabilește cerințele pentru depoluarea vehiculelor scoase din uz, indicând faptul că fluidele și lichidele îndepărtate trebuie să fie depozitate separat, la fel ca și piesele, componentele și materialele care conțin plumb, cadmiu, mercur și crom hexavalent. Articolul subliniază, de asemenea, că bateriile vehiculelor electrice îndepărtate trebuie să fie stocate și tratate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/[privind bateriile].

Articolul 30 obligă instalațiile de tratare autorizate să îndepărteze piesele și componentele enumerate în anexa VII partea C înainte de mărunțire și stabilește condițiile de autorizare a unei excepții de la această cerință.

Articolul 31 stabilește obligațiile referitoare la piesele și componentele îndepărtate de a evalua dacă acestea sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare, recondiționare, reciclare sau alte operațiuni de tratare, precum și modul în care acestea ar trebui să fie etichetate. Articolul prevede, de asemenea, o listă de piese care nu ar trebui să fie reutilizate, refabricate sau recondiționate.

Articolul 32 stabilește cerințele care reglementează comerțul cu piese și componente utilizate, refabricate și recondiționate. Aceste piese și componente trebuie să fie etichetate corespunzător și acoperite de o garanție.

Articolul 33 prevede că statele membre trebuie să adopte stimulente pentru a promova reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și a componentelor.

Articolul 34 stabilește trei obiective: privind reutilizarea și reciclarea vehiculelor scoase din uz, privind reutilizarea și recuperarea acestora și privind reciclarea materialelor plastice.

Articolul 35 introduce o interdicție privind depozitarea deșeurilor neînerte care nu sunt prelucrate prin intermediul tehnologiei post-mărunțire.

Articolul 36 stabilește norme pentru calcularea obiectivelor de reutilizare, reciclare și recuperare în situațiile în care vehiculele scoase din uz sunt transferate într-o altă țară pentru a fi tratate.

Capitolul V prevede norme privind vehiculele rulate și exportul acestora.

Secțiunea 1 se referă la statutul vehiculelor rulate. *Articolul 37* obligă proprietarul vehiculului care transferă dreptul de proprietate asupra acestuia să poată demonstra că vehiculul care face obiectul transferului nu este un vehicul scos din uz.

Secțiunea 2 conține mai multe dispoziții care reglementează exportul de vehicule rulate.

Articolul 38 stabilește condițiile pentru exportul de vehicule rulate: acestea nu ar trebui să fie vehicule scoase din uz conform criteriilor stabilite în anexa I și trebuie să fie într-o stare tehnică conformă cerințelor. De asemenea, articolul explică modul în care autoritățile vamale vor verifica dacă și în ce mod vehiculele respectă aceste cerințe.

Articolul 39 obligă autoritățile vamale să verifice automat și electronic conformitatea cu cerințele de export a vehiculelor care urmează să fie exportate.

Articolul 40 stabilește momentul în care autoritățile vamale ar trebui să efectueze controale asupra vehiculelor rulate care urmează să fie exportate.

Articolul 41 indică situațiile în care autoritățile vamale ar trebui să suspende acordarea liberului de vamă pentru export unui vehicul rulat, *articolul 42* se referă la situațiile în care unui vehicul rulat ar trebui să i se acorde liberul de vamă pentru export, iar *articolul 43* prevede motivele pentru care unui vehicul i se poate refuza acordarea liberului de vamă pentru export.

Articolul 44 se referă la cooperarea dintre autorități și schimbul de informații vamale, iar *articolul 45* indică sistemul electronic care trebuie utilizat în acest scop.

Capitolul VI conține dispoziții privind asigurarea respectării normelor cuprinse în regulament.

Articolul 46 obligă statele membre să efectueze inspecții periodice ale instalațiilor de tratare autorizate, ale operatorilor de reparații și întreținere și ale altor instalații, precum și ale operatorilor economici care pot trata vehiculele scoase din uz.

Articolul 47 obligă statele membre să instituie mecanisme eficiente de cooperare la nivel național și internațional, care să permită schimbul de date necesare în temeiul prezentului regulament.

Articolul 48 impune statelor membre să stabilească sancțiuni eficiente, proporționale și cu efect de descurajare pentru încălcarea prezentului regulament.

Articolul 49 stabilește norme privind raportarea de către statele membre către Comisie a datelor referitoare la colectarea și tratarea vehiculelor scoase din uz, precum și norme privind punerea în aplicare a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor.

Capitolul VII este un capitol standard cu articole privind actele delegate (*articolul 50*) și actele de punere în aplicare (*articolul 51*).

Capitolul VIII stabilește modificările aduse Regulamentului (UE) 2019/1020 și Regulamentului (UE) 2018/858.

Capitolul IX este un capitol standard privind dispozițiile finale, cu articole referitoare la cerința de a evalua regulamentul la opt ani de la adoptare (*articolul 55*), la abrogare și dispozițiile tranzitorii (*articolul 56*) și la intrarea în vigoare (*articolul 57*).

Propunere 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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european³ (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.
- (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

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european [COM(2019) 640 final].

Uniunii. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă a sistemelor electronice în modelele viitoare, ambele necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie reutilizate, refabricate, recondiționate sau reciclate de la vehiculele scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului și pentru a contribui la decarbonizarea sectorului, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 intitulată „Un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă”⁴, 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”. Consiliul⁵ și Parlamentul⁶ 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.

- (3) Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁷ stabilește cerințe armonizate privind tratarea vehiculelor scoase din uz și obiective privind reutilizarea, reciclarea, reutilizarea și recuperarea vehiculelor. Ea instituie obligații privind colectarea vehiculelor scoase din uz, precum și obligații pentru operatorii economici, în special restricționarea utilizării metalelor grele în vehicule. De asemenea, directiva creează norme de bază privind răspunderea extinsă a producătorilor, impunând producătorilor de vehicule să acopere o parte din costurile de colectare a vehiculelor scoase din uz.
- (4) Evaluarea de către Comisie a Directivei 2000/53/CE⁸ a evidențiat faptul că aceasta a fost eficace în ceea ce privește atingerea multora dintre obiectivele sale inițiale, în special eliminarea cadmiului, a plumbului, a mercurului și a cromului hexavalent din vehicule, creșterea numărului de puncte de colectare pentru vehiculele scoase din uz și atingerea obiectivelor de recuperare și reciclare. Cu toate acestea, în urma evaluării s-a constatat că directiva nu a abordat suficient de mult aspecte importante legate de

⁴ 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].

⁵ Concluziile Consiliului din 17 decembrie 2020, „Pentru o redresare circulară și verde”.

⁶ Rezoluția Parlamentului European din 10 februarie 2021 referitoare la noul plan de acțiune privind economia circulară.

⁷ Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz (JO L 269, 21.10.2000, p. 34).

⁸ Evaluarea Directivei 2000/53/CE din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz, SWD(2021) 61 final.

colectarea vehiculelor scoase din uz și nu a mai fost adaptată pentru a asigura o calitate ridicată a tratării acestor vehicule.

- (5) Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁹ reglementează omologarea vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, astfel încât aceste vehicule să poată îndeplini obiectivele stabilite în Directiva 2000/53/CE în etapa de sfârșit al ciclului de viață. Directiva respectivă nu a fost eficace în ceea ce privește îmbunătățirea substanțială a posibilităților de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor noi și nu este adaptată caracteristicilor vehiculelor noi, care s-au schimbat considerabil de la intrarea în vigoare a directivei respective.
- (6) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁰ 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.
- (7) Pentru a îmbunătăți funcționarea pieței unice, asigurând în același timp un nivel ridicat de protecție a mediului, este esențial să se armonizeze condițiile pentru omologarea de tip a vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora, precum și condițiile care reglementează gestionarea deșeurilor în sectorul autovehiculelor. Există legături intrinseci între etapa de producție și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, deoarece tratarea rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz depinde în mare măsură de modul în care sunt proiectate și construite vehiculele de la bun început. Prin urmare, cea mai eficientă modalitate de a facilita tranziția sectorului autovehiculelor către o economie circulară este de a stabili un cadru de reglementare uniform la nivelul Uniunii, care să acopere într-un mod integrat și coerent proiectarea, fabricarea, introducerea pe piață în Uniune și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Acest lucru este, de asemenea, esențial pentru dezvoltarea pieței Uniunii pentru materiile prime secundare care sunt incluse în vehiculele noi introduse pe piață, precum și pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Pentru a atinge aceste obiective și pentru a răspunde necesității de a avea norme uniforme pentru piața unică, determinate de preocupări legate de mediu, și în conformitate cu

⁹ Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE a Consiliului (JO L 310, 25.11.2005, p. 10).

¹⁰ 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).

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.

- (8) Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în etapele de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru circular pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune, inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 , ci și, parțial, anumitor vehicule din categoria L (L_{3e} - L_{7e}), vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 și O). Există o lipsă de informații cuprinzătoare cu privire la tratarea acestor vehicule la sfârșitul ciclului de viață în Uniune, ceea ce împiedică aplicarea în cazul lor a aceluiași regim ca și cel aplicabil în cazul vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Cu toate acestea, cerințele privind colectarea vehiculelor scoase din uz, predarea obligatorie a acestora la instalații de tratare autorizate în vederea tratării, precum și depoluarea lor ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L (L_{3e} - L_{7e}) și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , N și O). Pentru a facilita tratarea acestor vehicule scoase din uz, producătorii acestora ar trebui să aibă obligația de a furniza informații privind îndepărtarea și înlocuirea pieselor, a componentelor și a materialelor din aceste vehicule. De asemenea, dispozițiile care reglementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să se aplice acestor categorii de vehicule, acoperind costurile de colectare și de depoluare a acestora la sfârșitul ciclului de viață.
- (9) Problemele legate de exportul de vehicule rulate se referă nu numai la vehiculele de pasageri (M_1) și vehiculele utilitare ușoare (N_1), ci și, după cum arată studiile¹¹, la vehiculele mai mari. Prin urmare, aceste dispoziții ar trebui să se aplice și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 și O).
- (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.
- (11) Una dintre cele mai mari provocări practice legate de aplicarea Directivei 2000/53/CE se referă la stabilirea faptului dacă un vehicul a devenit sau nu un vehicul scos din uz, în special în cazul transporturilor transfrontaliere de vehicule. În pofida emiterii de

¹¹ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

orientări¹² 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.

- (12) Evaluarea Directivei 2000/53/CE a concluzionat că dispozițiile directivei menționate privind proiectarea vehiculelor, menite să faciliteze dezmembrarea acestora și utilizarea materialelor reciclate, au avut un impact foarte limitat asupra proiectării și fabricării de vehicule noi, deoarece nu erau suficient de detaliate, specifice și măsurabile.
- (13) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a etapei de sfârșit al ciclului de viață al acestora necesită stabilirea unor cerințe armonizate privind circularitatea, verificate în etapa omologării de tip. Proiectarea și fabricarea vehiculelor pentru a se asigura că piesele și componentele acestora sunt reutilizabile, iar materialele pe care le conțin sunt reciclabile, este esențială pentru a evita ca aceste piese, componente și materiale să nu poată fi valorificate în mod corespunzător atunci când un vehicul ajunge la sfârșitul ciclului său de viață. Prin urmare, producătorii de vehicule și furnizorii acestora ar trebui să integreze strategii de proiectare care să îmbunătățească posibilitățile de reutilizare și reciclare într-un stadiu incipient al dezvoltării de noi vehicule. În consecință, noile tipuri de vehicule ar trebui să fie construite în continuare astfel încât să fie reutilizabile sau reciclabile în proporție de minimum 85 % din masă și reutilizabile sau recuperabile în proporție de minimum 95 % din masă, astfel cum s-a prevăzut deja în Directiva 2005/64/CE. Pentru a se asigura că gradele de reutilizare, reciclare și recuperare se calculează în mod uniform și că acest calcul poate fi monitorizat, ar trebui să se stabilească o nouă metodologie de calculare și de verificare a gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare a unui vehicul. Această metodologie ar trebui să reflecte mai bine potențialul real al unui vehicul nou de a fi reciclat, reutilizat și recuperat la sfârșitul ciclului de viață, ținând seama, în același timp, de progresele tehnologice în curs. Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei în scopul instituirii acestei metodologii. Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE.
- (14) Vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate astfel încât să se limiteze prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare. În comunicarea sa din 14 octombrie 2020 intitulată „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice – Către un mediu fără substanțe toxice” (denumită în continuare „Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice”)¹³, Comisia a afirmat că substanțele care prezintă motive de îngrijorare trebuie reduse la minimum și înlocuite cât mai mult cu putință, renunțând la cele mai dăunătoare substanțe pentru utilizări neesențiale în societate, în special în produsele de consum. În consecință, substanțele care prezintă motive de îngrijorare în calitate de componente ale

¹² Orientările corespondenților nr. 9 privind transferurile de vehicule scoase din uz, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

¹³ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 14 noiembrie 2020, Strategia pentru promovarea sustenabilității în domeniul substanțelor chimice Către un mediu fără substanțe toxice (COM/2020/667 final).

materialelor utilizate în vehicule sau ale oricăreia dintre piesele sau componentele vehiculelor ar trebui reduse la minimum, pe cât posibil, pentru a se asigura că vehiculele, precum și materialele reciclate din vehicule, nu au efecte adverse asupra sănătății umane sau asupra mediului, pe parcursul întregului lor ciclu de viață.

- (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 Consiliului¹⁴. În mod similar, restricțiile privind utilizarea substanțelor reglementate în Regulamentul (UE) 2019/1021 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁵ 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.
- (16) Directiva 2000/53/CE prevede excepții 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 Consiliului¹⁶. Prin urmare, aceste substanțe ar trebui să fie abordate și, în cele din urmă, restricțiile și excepțiile 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 excepție și în ce domeniu de aplicare.
- (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 excepțiilor de la restricțiile privind utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent în vehicule în temeiul prezentului regulament. Modificarea sau eliminarea acestor excepții 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,

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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 [...]).

Agenția Europeană pentru Produse Chimice ar trebui să asiste Comisia în această evaluare.

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

- (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.
- (22) Pentru a stimula piețele subdezvoltate ale materiilor prime secundare, Comisiei ar trebui să i se delege competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de aluminiu și de aliaje ale acestuia, de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care trebuie să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a acestei obligații, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale reciclate din deșeurile postconsum prezente în tipurile de vehicule. Metodologia este necesară pentru a clarifica definițiile resturilor postconsum și ale resturilor preconsum. Acest lucru este relevant pentru a stimula îmbunătățirea calității și păstrarea valorii, în special pentru fracțiunile postconsum. Pentru a promova decarbonizarea prin utilizarea unui volum mai mare de conținut reciclat, sunt necesare definiții clare pentru a stimula reciclarea resturilor postconsum, reducând în același timp la minimum utilizarea resturilor preconsum, care, de obicei, au aceeași amprentă de carbon ca și materia primă principală.
- (23) În conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) [Actul privind materiile prime critice] al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷ și având în vedere că este necesar să se stabilească în prezentul regulament dispoziții privind conținutul reciclat din vehicule și privind materiile prime critice utilizate în piesele și componentele vehiculelor, aceste dispoziții ar trebui să se aplice ca punere în aplicare sectorială a dispozițiilor cuprinse în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru va asigura raționalizarea și integrarea diferitelor obligații de informare, etichetare și îndepărtare în conformitate cu procedurile din prezentul regulament în cele pentru alte piese, componente și materiale.
- (24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/[privind bateriile] și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste baterii și motoare pentru tracțiune electrică pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de către

¹⁷ 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].

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.

- (25) Sistemul de omologare de tip prevăzut în Regulamentul (UE) 2018/858 impune producătorilor să își construiască vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate în conformitate cu un tip de vehicul omologat. Pentru a se asigura că producătorii respectă cerințele privind circularitatea care le sunt aplicabile în etapa de omologare de tip și care sunt prevăzute în prezentul regulament și că autoritățile de omologare de tip pot verifica conformitatea, este necesar ca producătorii să includă în dosarul informativ informațiile necesare pentru procedura de omologare de tip. Pentru a spori transparența și a se asigura că informațiile necesare pentru omologarea de tip sunt prezentate într-un mod coerent cu cerințele din alte acte legislative care reglementează cerințele de omologare de tip pentru vehicule, Comisia ar trebui să modifice normele stabilite în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei¹⁸, care standardizează documentele și informațiile care trebuie incluse în dosarul informativ și, prin urmare, specifică cerințele administrative pentru omologarea de tip.
- (26) Pentru a se asigura că producătorii de autoturisme și de vehicule utilitare ușoare pun în aplicare acțiuni care să garanteze că îndeplinesc cerințele privind circularitatea prevăzute în prezentul regulament și pentru a-i stimula să îmbunătățească circularitatea tipurilor de vehicule pe care le introduc pe piață, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie cuprinzătoare privind circularitatea pentru fiecare tip nou și să o transmită autorității de omologare de tip. Această strategie ar trebui să aibă la bază tehnologii confirmate, disponibile sau în curs de dezvoltare la data solicitării omologării vehiculului, și să fie actualizată periodic. Comisia ar trebui să raporteze periodic cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza strategiilor privind circularitatea transmise de producători. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice în domeniul fabricării și al gestionării vehiculelor scoase din uz, de evoluțiile pieței din sectorul autovehiculelor și de modificările în materie de reglementare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei care conține cerințe privind conținutul strategiei privind circularitatea și actualizările acesteia.
- (27) Pentru a spori transparența în ceea ce privește utilizarea materialelor reciclate de către sectorul autovehiculelor și pentru a oferi stimulente în vederea creșterii nivelurilor de conținut reciclat, producătorii de vehicule ar trebui să aibă obligația de a furniza o documentație tehnică având rolul de a indica procentul de materiale reciclate prezente în noile tipuri de vehicule care sunt prezentate pentru omologarea de tip. Această

¹⁸ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 al Comisiei din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 163, 26.5.2020, p. 1).

cerință ar trebui să se aplice unei selecții de materiale pentru care o creștere a nivelului de conținut reciclat în vehicule ar aduce beneficii deosebit de importante pentru mediu. Declarația obligatorie ar trebui să fie prezentată autorității de omologare de tip împreună cu alte documente, ca parte a cererii de omologare de tip.

- (28) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între producătorii de vehicule și operatorii de gestionare a deșeurilor de-a lungul lanțului valoric al sectorului autovehiculelor sunt esențiale pentru a maximiza reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și componentelor unui vehicul și pentru a asigura o reciclare de înaltă calitate a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, producătorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații care să permită îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și întreținere pe parcursul etapelor și să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice, inclusiv a instrumentelor sau a tehnologiilor care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, precum și motoarele pentru tracțiune electrică. Aceste informații ar trebui să contribuie, de asemenea, la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice]. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de producători, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă producătorii au prezentat informațiile solicitate. În vederea actualizării periodice a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către producători operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei V.
- (29) Deși codificarea digitală este utilizată tot mai mult pentru a controla diferite piese și componente ale vehiculelor, evaluarea Directivei 2000/53/CE a identificat faptul că o astfel de codificare ar putea împiedica potențialul de reutilizare, refabricare și recondiționare al anumitor piese și componente. Prin urmare, este esențial ca producătorilor de vehicule să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor profesioniști din domeniul gestionării deșeurilor să depășească problemele generate de aceste piese și componente codificate digital într-un vehicul, în cazul în care această codificare împiedică operațiunile de reparare, întreținere sau înlocuire într-un alt vehicul.
- (30) Producătorii și furnizorii acestora ar trebui să utilizeze standardele de codificare a componentelor și a materialelor, care au fost stabilite inițial prin Decizia 2003/138/CE a Comisiei¹⁹, pentru etichetarea și identificarea pieselor, a componentelor și a materialelor din plastic și elastomer ale vehiculelor. Aceștia ar trebui să se asigure că toate piesele și componentele vehiculelor sunt marcate în conformitate cu alte acte legislative aplicabile ale Uniunii, în special în ceea ce privește etichetarea bateriilor și

¹⁹ Decizia 2003/138/CE a Comisiei din 27 februarie 2003 de stabilire a standardelor de codificare a componentelor și a materialelor pentru vehicule în temeiul Directivei 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 53, 28.2.2003, p. 58).

a magneților permanenți incluși în vehiculele pe care le introduc pe piață. 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 VI, specificând modul în care ar trebui etichetate piesele și componentele vehiculelor.

- (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 Consiliului²⁰ și Regulamentul [Euro 7] al Parlamentului European și al Consiliului²¹. 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.
- (32) Pentru a se asigura că producătorii și alți operatori economici sunt supuși aceluiași norme în toate statele membre, este necesar să se stabilească norme armonizate pentru gestionarea deșeurilor provenite de la vehiculele scoase din uz. Acest lucru ar trebui să conducă la un nivel ridicat de protecție a sănătății umane și a mediului în întreaga Uniune. De asemenea, acest lucru ar duce la o mai bună armonizare a calității serviciilor de gestionare a deșeurilor furnizate de operatorii economici și ar facilita funcționarea pieței materiilor prime secundare.
- (33) Pentru a garanta tratarea sigură și rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz, orice unitate sau întreprindere care intenționează să efectueze operațiuni de tratare a deșeurilor pentru aceste vehicule ar trebui să obțină o autorizație din partea autorității competente. Autorizația ar trebui să fie acordată numai în cazul în care unitatea sau întreprinderea dispune de capacitatea tehnică, financiară și organizatorică necesară pentru a efectua operațiunile de tratare a vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață într-un mod care respectă dreptul Uniunii și dreptul intern aplicabil, inclusiv cerințele specifice în materie de tratare stabilite în prezentul regulament. În plus, instalațiile de tratare autorizate ar trebui să aibă competența de a elibera certificate de distrugere în conformitate cu prezentul regulament.
- (34) Directiva 2000/53/CE stabilește o obligație de bază pentru producătorii de vehicule de a acoperi o parte din costurile de colectare a vehiculelor scoase din uz. Pe baza acestei obligații, în conformitate cu principiul „poluatorul plătește” și cu cerințele minime generale pentru schemele de răspundere extinsă a producătorilor prevăzute în

²⁰ 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.

²¹ 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.

Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului²², este oportun să se stabilească la nivelul Uniunii cerințe privind responsabilitățile producătorilor de vehicule în ceea ce privește gestionarea vehiculelor scoase din uz. Producătorii ar trebui să facă obiectul răspunderii extinse a producătorilor pentru vehiculele pe care le-au introdus pe piață odată ce acestea ajung în etapa de sfârșit al ciclului de viață. Răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui să acopere obligațiile de a se asigura că vehiculele puse la dispoziție de producători pe piața unui stat membru sunt colectate și tratate în conformitate cu prezentul regulament și că operatorii de gestionare a deșeurilor care tratează astfel de vehicule îndeplinesc obiectivele de reciclare stabilite prin prezentul regulament.

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

²² Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive (JO L 312, 22.11.2008, p. 3).

producători, pentru a se asigura că există o alocare echitabilă a costurilor între toți operatorii interesați.

- (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.
- (40) Producătorii care aleg să își îndeplinească individual obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor ar trebui, de asemenea, să ofere o garanție care să fie utilizată pentru a acoperi costurile de gestionare a vehiculelor scoase din uz. Aceste garanții pot fi utilizate în special în cazurile în care producătorii în cauză devin insolabili sau își încetează definitiv activitatea.
- (41) În cazul în care un producător își exercită obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor împreună cu o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, contribuțiile financiare plătite de către producător ar trebui să fie modulate pe baza unor criterii armonizate. Aceste criterii ar trebui să creeze stimulente economice pentru ca producătorii să sporească circularitatea în proiectarea și producția de vehicule noi, ținând seama de cantitatea de materiale primare și reciclate dintr-un vehicul, de măsura în care acesta conține piese, componente și materiale care sunt dificil de îndepărtat, dezmembrat, reutilizat sau reciclat, precum și de cantitatea de substanțe periculoase pe care o conține. Pentru a evita denaturarea pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care ar trebui aplicate criteriile de modulare a contribuțiilor financiare plătite organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.
- (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.
- (43) Pentru a asigura respectarea acestor obligații și pentru a evita denaturarea pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unor norme detaliate suplimentare privind obligațiile producătorilor, ale statelor membre și ale operatorilor de gestionare a deșeurilor, precum și caracteristicile mecanismelor transfrontaliere.
- (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.

- (45) Vehiculele scoase din uz ar trebui să fie tratate numai în instalații de tratare autorizate, astfel că aceste instalații joacă un rol esențial în colectarea vehiculelor scoase din uz. Pentru a facilita colectarea și pentru a asigura disponibilitatea adecvată a instalațiilor de colectare a vehiculelor scoase din uz, prezentul regulament prevede posibilitatea înființării unor puncte de colectare. Rolul acestor puncte s-ar limita la colectarea vehiculelor scoase din uz, la depozitarea acestora în condiții adecvate și la transportarea lor la instalația de tratare autorizată. Pentru a funcționa, un astfel de punct necesită o autorizație specifică. Punctele de colectare ar trebui să aibă obligația de a preda toate vehiculele scoase din uz colectate la instalații de tratare autorizate.
- (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.
- (47) Instalația de tratare autorizată ar trebui să emită un certificat de distrugere care să ateste tratarea unui vehicul scos din uz. Acest lucru este necesar pentru a asigura o supraveghere adecvată a gestionării vehiculelor scoase din uz. Cerințele minime pentru acest certificat sunt stabilite în prezent în Decizia 2002/151/CE a Comisiei²³, 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.
- (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

²³ 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).

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.

- (49) Pentru a asigura colectarea eficientă a vehiculelor scoase din uz, proprietarilor de vehicule ar trebui să li se adreseze obligații explicite. Aceștia ar trebui să își predea vehiculul, atunci când acesta ajunge în etapa de sfârșit al ciclului de viață, la punctele de colectare sau la instalațiile de tratare autorizate și să prezinte autorităților de înmatriculare certificatul de distrugere pentru a anula înmatricularea vehiculului lor.
- (50) Pentru a asigura o tratare uniformă și rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz în Uniune, este esențial să se asigure faptul că instalațiile de tratare autorizate acceptă și tratează toate vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele, inclusiv deșeurile de piese provenite din repararea vehiculelor, în conformitate cu condițiile prevăzute în autorizațiile lor, precum și cu cerințele stabilite în prezentul regulament, cu cele mai bune tehnici disponibile și cu Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului²⁴.
- (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.
- (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.
- (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 din uz, pentru a se evita efectele negative asupra oamenilor sau asupra mediului.
- (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.
- (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.

²⁴ Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (JO L 334, 17.12.2010, p. 17).

Piese 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.

- (56) Odată ce instalațiile de tratare autorizate au îndepărtat piese și componente de la un vehicul scos din uz, acestea ar trebui să evalueze cu atenție și să stabilească dacă respectivele piese și componente sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, pe baza unor criterii obiective legate de caracteristicile tehnice ale pieselor și componentelor și a cerințelor privind siguranța vehiculului.
- (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.
- (58) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Acest lucru este necesar pentru a facilita expedierea, transportul sau orice alt transfer al acestor piese și componente. Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză o documentație care să confirme, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.
- (59) În evaluarea sa privind Directiva 2000/53/CE, Comisia a constatat că piesele de schimb și componentele uzate sunt oferite publicului de către furnizori neidentificați și provin adesea din activități ilegale. Prin urmare, ar trebui să se stabilească noi cerințe privind comercializarea pieselor și a componentelor uzate, refabricate sau recondiționate. Aceste piese și componente ar trebui, în primul rând, să fie marcate cu o etichetă care să indice numărul de identificare al vehiculului de pe care a fost îndepărtată componenta sau piesa și datele operatorului care le-a îndepărtat, precum și să fie însoțite de o garanție.
- (60) În interesul siguranței rutiere și al protecției mediului, anumite componente și piese care au fost îndepărtate de pe vehiculele scoase din uz nu ar trebui să fie reutilizate, refabricate sau recondiționate. Aceste piese și componente nu ar trebui să fie utilizate nici pentru construcția de vehicule noi, nici în vehicule care au fost deja introduse pe piață.

- (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.
- (62) În evaluarea sa privind Directiva 2000/53/CE, Comisia a constatat că definiția reciclării din directiva respectivă este prea largă și nu este în concordanță cu Directiva 2008/98/CE, deoarece consideră că „rambleierea” este o operațiune de reciclare. Prin urmare, regulamentul ar trebui să alinieze definiția reciclării la Directiva 2008/98/CE, excluzând rambleierea din domeniul său de aplicare.
- (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.
- (64) Este important să se sporească gradul de recuperare a materialelor secundare de înaltă calitate prin îmbunătățirea proceselor de mărunțire a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora nu ar trebui să fie prelucrate într-o instalație de mărunțire în combinație cu deșeurile de ambalaje și cu deșeurile de echipamente electrice și electronice, în special pentru a îmbunătăți separarea cuprului de fracțiunile de oțel.
- (65) Pentru a spori și mai mult calitatea tratării vehiculelor scoase din uz, nu ar trebui să fie posibilă depozitarea fracțiunilor de deșeuri rezultate din vehiculele scoase din uz mărunțite, care conțin deșeuri neinerite și care nu sunt prelucrate prin tehnologia post-mărunțire.
- (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.
- (67) În cazul în care un vehicul scos din uz este transferat din Uniune către o țară terță, exportatorul ar trebui să furnizeze documente justificative aprobate de autoritatea competentă din țara de destinație, care să confirme că condițiile de tratare sunt în mare măsură echivalente cu cerințele prezentului regulament și cu cerințele privind protecția sănătății umane și a mediului prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) [noul regulament privind transferurile de deșeuri].

- (68) Pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz sunt tratate într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, este important să se clarifice statutul unui vehicul pe parcursul întregii sale durate de viață, în special în situațiile în care este necesar să se facă distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz. Proprietarul unui vehicul care intenționează să transfere dreptul de proprietate asupra unui vehicul rulat ar trebui, în special, să aibă obligația de a demonstra că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. Pentru a evalua statutul unui vehicul rulat, proprietarul vehiculului, alți operatori economici și autoritățile competente ar trebui să verifice dacă sunt îndeplinite anumite criterii care determină dacă vehiculul în cauză este sau nu un vehicul scos din uz. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei I care stabilește criteriile care determină momentul în care un vehicul este un vehicul scos din uz.
- (69) Planul de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”²⁵ 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 mediu²⁶, 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 Consiliului²⁷. Acest lucru ar trebui să garanteze că numai vehiculele rulate care sunt adecvate pentru a circula pe drumurile Uniunii pot fi exportate către o țară terță, reducând astfel riscurile ca exportul de vehicule rulate din Uniune să contribuie la poluarea aerului sau la producerea de accidente rutiere în țările terțe. Pentru a permite autorităților vamale să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite la export, orice persoană care exportă un vehicul rulat ar trebui să aibă obligația de a furniza autorităților respective numărul de identificare al vehiculului și o declarație care să confirme că vehiculul rulat nu este un vehicul scos din uz și că acesta este considerat ca fiind într-o stare tehnică conformă cerințelor.
- (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

²⁵ COM(2021) 400.

²⁶ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

²⁷ 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).

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, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului²⁸. 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.

- (71) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a cerințelor de export, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a dezvolta sistemele electronice necesare și pentru a le face operaționale cu sistemele naționale.
- (72) Statele membre ar trebui să colaboreze pentru a asigura o punere în aplicare eficace a cerințelor care reglementează exportul de vehicule rulate și pentru a oferi asistență reciprocă. Această asistență ar trebui să includă schimbul de informații pentru a verifica statutul vehiculelor înainte de export, inclusiv confirmarea informațiilor privind înmatricularea în statul membru în care au fost înmatriculate anterior. În plus, în vederea unei cooperări complexe, statele membre ar trebui să coopereze cu autoritățile din țările terțe.
- (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 Consiliului²⁹. 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.
- (74) Pentru a preveni riscul ca vehiculele să fie exportate fără documentele necesare care să indice numărul de identificare al vehiculului și conformitatea tehnică a vehiculului și ca nerespectarea cerințelor de export să fie depistată numai după ce vehiculul a părăsit deja Uniunea, nu ar trebui să se permită aplicarea procedurilor vamale simplificate

²⁸ 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).

²⁹ 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).

prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 952/2013. Aceste proceduri ar împiedica autoritățile vamale să efectueze controale în timp real prin intermediul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, ceea ce ar crește riscul de încălcare a normelor Uniunii privind exportul de vehicule rulate.

- (75) În evaluarea sa privind Directiva 2000/53/CE, Comisia a considerat lipsa cerințelor privind inspecțiile obligatorii drept o deficiență a directivei. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească cerințe minime privind frecvența inspecțiilor, domeniul lor de aplicare și caracteristicile instalațiilor care fac obiectul acestor inspecții. Astfel, competitivitatea instalațiilor de tratare autorizate în raport cu operatorii ilegali ar fi protejată și s-ar asigura respectarea continuă a condițiilor de autorizare și a cerințelor privind colectarea și tratarea vehiculelor scoase din uz.
- (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].
- (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.
- (78) Statele membre ar trebui să ia toate măsurile necesare de asigurare a respectării legislației pentru a combate tratarea ilegală a vehiculelor scoase din uz, în vederea prevenirii daunelor aduse mediului sau sănătății umane ca urmare a unor astfel de activități. Prin urmare, orice unitate sau întreprindere care tratează vehicule scoase din uz fără o autorizație valabilă sau care încalcă condițiile sau cerințele stabilite în autorizație ar trebui să facă obiectul unor sancțiuni. De asemenea, statele membre ar trebui să ia în considerare și alte măsuri, cum ar fi retragerea autorizației sau suspendarea operațiunilor unui operator, pentru a asigura respectarea efectivă a prezentului regulament.
- (79) Statele membre ar trebui să prevadă norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și să se asigure că normele respective sunt puse în aplicare. Sancțiunile ar trebui să fie stabilite în special pentru încălcarea dispozițiilor privind exportul de vehicule rulate, predarea vehiculelor scoase din uz la instalații de tratare sau puncte de colectare autorizate și comercializarea pieselor și componentelor utilizate, refabricate sau recondiționate. Sancțiunile prevăzute ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.
- (80) Stabilirea unor obligații de raportare este necesară pentru a asigura punerea în aplicare, monitorizarea și evaluarea corespunzătoare a legislației Uniunii și pentru a furniza piețelor informații actualizate privind transparența. Furnizarea unor date corecte și valabile este indispensabilă pentru ca Comisia să evalueze dacă măsurile prevăzute în regulament funcționează în mod corespunzător și să propună, dacă este necesar, ajustări suplimentare menite să asigure tratarea rațională din punct de vedere ecologic a vehiculelor scoase din uz sau să eficientizeze punerea în aplicare a regulamentului. În vederea limitării sarcinii legate de raportare, ar trebui raportate numai datele care

sunt indispensabile în scopul punerii în aplicare a prezentului regulament, iar raportarea ar trebui să fie facilitată prin intermediul instrumentelor digitale. Pe baza acestor elemente, ar trebui să se precizeze datele care trebuie raportate de către operatorii economici autorităților relevante și de către statele membre Comisiei. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a cerințelor de raportare, Comisiei ar trebui să îi fie conferite competențe de executare. Actele de punere în aplicare, care ar trebui să înlocuiască Decizia 2005/293/CE a Comisiei³⁰, ar trebui, de asemenea, să stabilească o metodologie de calculare și de verificare a îndeplinirii obiectivelor de reutilizare, reciclare și recuperare.

- (81) Autoritățile competente ale statelor membre joacă un rol important în verificarea respectării obligațiilor stabilite în temeiul prezentului regulament în ceea ce privește colectarea și gestionarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv o mai bună urmărire de către aceste autorități a locului în care se află vehiculele și combaterea manipulării ilegale a vehiculelor scoase din uz. Prin urmare, statele membre ar trebui să solicite operatorilor de gestionare a deșeurilor și altor operatori economici relevanți să furnizeze autorităților competente date care să le permită acestora să monitorizeze mai bine modul în care sunt puse în aplicare dispozițiile privind colectarea și gestionarea vehiculelor scoase din uz.
- (82) Competențele de executare care sunt conferite Comisiei prin prezentul regulament ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului³¹.
- (83) Atunci când adoptă actele delegate în temeiul prezentului regulament, este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legislație³². Pentru a se asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (84) Anexa II la Regulamentul (UE) 2019/1020, care prevede lista legislației de armonizare a Uniunii fără dispoziții privind sancțiunile, ar trebui modificată pentru a elimina Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE din lista respectivă, deoarece este necesar ca regulamentul actual să conțină dispoziții privind sancțiunile.
- (85) Este necesar să se asigure că dispozițiile și cerințele referitoare la omologarea de tip din prezentul regulament sunt verificate în cursul procesului de omologare UE de tip. Prin urmare, Regulamentul (UE) 2018/858 trebuie modificat în consecință.
- (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

³⁰ Decizia 2005/293/CE a Comisiei din 1 aprilie 2005 de stabilire a normelor privind monitorizarea obiectivelor de reutilizare/recuperare și reutilizare/reciclare instituite de Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind vehiculele scoase din uz (JO L 94, 13.4.2005, p. 30).

³¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

³² JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

un motiv pentru numărul mare de „vehicule dispărute” din Uniune. Pentru a soluționa această problemă, Comisia ar trebui să propună o revizuire a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule³³. 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.

- (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.
- (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].
- (89) Este necesar să se acorde o perioadă suficientă operatorilor economici pentru a se conforma obligațiilor care le revin în temeiul prezentului regulament, precum și statelor membre pentru a înființa infrastructurile administrative necesare pentru aplicarea acestuia. Prin urmare, este necesar ca aplicarea prezentului regulament să fie amânată.
- (90) Pentru a permite statelor membre să ia măsurile administrative necesare în ceea ce privește instituirea sistemelor de colectare, menținând în același timp continuitatea pentru operatorii economici și operatorii de gestionare a deșeurilor, abrogarea Directivei 2000/53/CE ar trebui amânată.
- (91) Prezentul regulament nu modifică normele privind restricțiile referitoare la utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent în vehicule stabilite în temeiul Directivei 2000/53/CE, și nici excepțiile de la aceste restricții. Cu toate acestea, regulamentul stabilește norme mai clare cu privire la modul în care trebuie

³³ Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

verificată respectarea acestor restricții, precum și a altor cerințe privind circularitatea, în cursul procesului de omologare de tip. Pentru a se asigura că producătorii dispun de timp suficient pentru a se conforma normelor respective, aplicarea acestora ar trebui amânată. Prin urmare, dispozițiile Directivei 2000/53/CE privind restricțiile de utilizare a plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent ar trebui să rămână în vigoare până când normele respective devin aplicabile, pentru a asigura continuitatea și pentru a garanta că vehiculele introduse pe piața Uniunii nu conțin aceste substanțe, în alte cazuri decât cele prevăzute în directiva respectivă.

- (92) Prezentul regulament prevede, de asemenea, dispoziții privind răspunderea extinsă a producătorilor mai clare decât cele prevăzute de Directiva 2000/53/CE. Întrucât instituirea acestor scheme și a dispozițiilor naționale necesare privind autorizarea producătorilor și a organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor necesită o anumită perioadă de timp, aplicarea acestor dispoziții ar trebui amânată. Dispozițiile corespunzătoare din Directiva 2000/53/CE ar trebui să rămână în vigoare până când dispozițiile respective devin aplicabile, pentru a asigura continuitatea în ceea ce privește finanțarea de către producători a costurilor de colectare a vehiculelor scoase din uz.
- (93) În mod similar, prezentul regulament conține noi cerințe privind tratarea vehiculelor scoase din uz, în special privind îndepărtarea pieselor și componentelor în scopul promovării reutilizării, refabricării sau recondiționării acestora, precum și al creșterii calității proceselor de reciclare. Operatorii de gestionare a deșeurilor au nevoie de timp pentru a se adapta la aceste noi cerințe și, prin urmare, aplicarea acestora ar trebui amânată. Dispozițiile corespunzătoare din Directiva 2000/53/CE ar trebui să rămână în vigoare până când cerințele respective devin aplicabile, pentru a asigura continuitatea în ceea ce privește tratarea vehiculelor scoase din uz.
- (94) Obligațiile prevăzute de Directiva 2000/53/CE privind raportarea și obligațiile conexe privind transmiterea datelor către Comisie ar trebui să rămână în vigoare pentru o perioadă de timp, pentru a asigura continuitatea până la adoptarea de către Comisie a noilor norme de calcul și a noilor formate de raportare în temeiul prezentului regulament.
- (95) Aplicarea tuturor dispozițiilor privind vehiculele din categoriile L3e-L7e, M2, M3, N2, N3 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.
- (96) Din motive de claritate, raționalitate și simplificare, întrucât normele privind omologarea autovehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a acestora sunt cuprinse în prezentul regulament, abrogarea Directivei 2005/65/CE ar trebui amânată. Această perioadă oferă suficient timp producătorilor pentru a se asigura că tipurile de vehicule pe care le proiectează și le construiesc respectă cerințele privind circularitatea și pentru ca autoritățile de omologare să pună în aplicare noile norme.
- (97) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume de a contribui la funcționarea pieței unice, de a preveni și a reduce efectele negative ale gestionării vehiculelor scoase din uz și de a asigura un nivel ridicat de protecție a sănătății umane și a mediului, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, ci mai degrabă, având în vedere nevoia de armonizare, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității

prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1 *Obiectul*

Prezentul regulament stabilește cerințe de circularitate privind proiectarea și producția vehiculelor în ceea ce privește posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare și utilizarea conținutului reciclat, care trebuie verificate la omologarea de tip a vehiculelor, precum și cerințe de informare și etichetare a pieselor, a componentelor și a materialelor din vehicule. Regulamentul stabilește, de asemenea, cerințe privind răspunderea extinsă a producătorilor, colectarea și tratarea vehiculelor scoase din uz, precum și privind exportul de vehicule rulate din Uniune către țări terțe.

Articolul 2 *Domeniul de aplicare*

1. Prezentul regulament se aplică:
 - (a) vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile M₁ și N₁, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (i) și litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;
 - (b) 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 M₂, M₃, N₂, N₃ și O, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858;
 - (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_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} și L_{7e}, astfel cum se prevede la articolul 4 alineatul (2) literele (c)-(g) din Regulamentul (UE) 168/2013.
2. Prezentul regulament nu se aplică:
 - (a) vehiculelor cu destinație specială, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858;
 - (b) altor părți ale unui vehicul care au fost omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape pentru categoriile N₁, N₂, N₃, M₂ sau M₃ decât vehiculul de bază;
 - (c) vehiculelor fabricate în serie mică, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 30 din Regulamentul (UE) 2018/858;
 - (d) vehiculelor de interes istoric, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 7 din Directiva 2014/45/UE.
3. Fără a aduce atingere alineatului (1) litera (b), următoarele dispoziții nu se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și O:
 - (a) articolul 4 privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor;
 - (b) articolul 5 privind cerințele referitoare la substanțele din vehicule;

- (c) articolul 6 privind conținutul minim de material reciclat din vehicule;
 - (d) articolul 7 privind proiectarea care permite îndepărtarea și înlocuirea anumitor piese și componente din vehicule;
 - (e) articolul 8 privind obligațiile generale;
 - (f) articolul 9 privind strategia de circularitate;
 - (g) articolul 10 privind declarația referitoare la conținutul reciclat prezent în vehicule;
 - (h) articolul 12 privind etichetarea pieselor, a componentelor și a materialelor prezente în vehicule;
 - (i) articolul 13 referitor la pașaportul de circularitate al vehiculului;
 - (j) articolul 21 privind modularea taxelor;
 - (k) articolul 22 privind mecanismul de alocare a costurilor pentru vehiculele care devin vehicule scoase din uz în alt stat membru;
 - (l) articolul 28 privind cerințele generale pentru mărunțire;
 - (m) articolul 30 privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor în vederea reutilizării și reciclării înainte de mărunțire;
 - (n) articolul 31 privind cerințele referitoare la piesele și componentele îndepărtate;
 - (o) articolul 32 privind comerțul cu piese și componente uzate, refabricate sau recondiționate;
 - (p) articolul 33 privind reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și a componentelor;
 - (q) articolul 34 privind obiectivele de reutilizare, reciclare și recuperare;
 - (r) articolul 35 privind interzicerea depozitării deșeurilor neinertere;
 - (s) articolul 36 privind transferurile de vehicule scoase din uz.
4. Fără a aduce atingere alineatului (1) litera (c), următoarele dispoziții nu se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile L3e, L4e, L5e, L6e și L7e:
- (a) articolele enumerate la alineatul (3);
 - (b) articolul 38 privind controalele și cerințele privind exportul de vehicule rulate;
 - (c) articolul 39 privind verificarea automată a numărului de identificare al vehiculului și a informațiilor privind statutul vehiculului;
 - (d) articolul 40 privind gestionarea riscurilor și controalele vamale;
 - (e) articolul 41 privind suspendarea;
 - (f) articolul 42 privind acordarea liberului de vamă pentru export;
 - (g) articolul 43 privind refuzul acordării liberului de vamă pentru export;
 - (h) articolul 44 privind cooperarea între autorități și schimbul de informații;
 - (i) articolul 45 privind sistemele electronice.
5. Fără a aduce atingere alineatului (2) litera (a), vehiculelor cu destinație specială li se aplică următoarele dispoziții:

- (a) articolul 5 privind cerințele referitoare la substanțele din vehicule;
 - (b) articolul 16 privind răspunderea extinsă a producătorilor;
 - (c) articolul 20 privind responsabilitatea financiară a producătorilor;
 - (d) articolul 23 privind colectarea vehiculelor scoase din uz;
 - (e) articolul 24 privind predarea vehiculelor scoase din uz la instalațiile de tratare autorizate;
 - (f) articolul 25 privind certificatul de distrugere;
 - (g) articolul 26 privind obligațiile proprietarului vehiculului;
 - (h) articolul 29 privind depoluarea;
 - (i) articolul 30 privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor în vederea reutilizării și reciclării înainte de mărunțire.
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 L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ și O, cu următoarele modificări:
- (a) răspunderea extinsă a producătorilor, menționată la articolul 16, include obligația producătorilor de astfel de vehicule de a se asigura că vehiculele pe care le-au pus la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru și care devin vehicule scoase din uz sunt:
 - (i) colectate, în conformitate cu articolul 23;
 - (ii) depoluate, în conformitate cu articolul 29;
 - (b) autorizația menționată la articolul 19 se acordă după ce se demonstrează că solicitantul îndeplinește criteriile prevăzute la articolul 19 alineatul (2) în ceea ce privește colectarea și depoluarea vehiculelor;
 - (c) contribuțiile financiare pe care trebuie să le plătească producătorii în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) litera (a) acoperă costurile de colectare și de depoluare a vehiculelor din aceste categorii, care nu sunt 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;
 - (d) se aplică articolul 27, cu excepția alineatului (3) literele (c) și (d);
 - (e) articolele 46-49 se aplică numai în ceea ce privește asigurarea respectării obligațiilor aplicabile pentru aceste categorii de vehicule.

Articolul 3 *Definiții*

1. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
- (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;
 - (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;

- (3) „tip de vehicul” înseamnă orice tip de vehicul astfel cum este definit la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2018/858 sau orice tip de vehicul astfel cum este definit la articolul 3 punctul 73 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;
- (4) „posibilitatea de reutilizare” înseamnă posibilitatea de reutilizare a unor piese sau componente provenind de la un vehicul scos din uz;
- (5) „reutilizare” înseamnă orice operație prin care piesele sau componentele vehiculelor scoase din uz sunt utilizate în același scop pentru care au fost concepute;
- (6) „posibilitatea de reciclare” înseamnă posibilitatea de reciclare a unor piese, componente sau materiale provenind de la un vehicul scos din uz;
- (7) „posibilitatea de recuperare” înseamnă posibilitatea de recuperare a unor piese, componente sau materiale provenind de la un vehicul scos din uz;
- (8) „furnizor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce furnizează piese, componente sau materiale unui producător care le utilizează pentru a fabrica vehicule;
- (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;
- (10) „materii prime critice” înseamnă materii prime critice astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 2 din Regulamentul (UE) [Actul privind materiile prime critice];
- (11) „deșeuri postconsum” înseamnă deșeurile generate de produse după ce acestea au fost introduse pe piață;
- (12) „îndepărtare” înseamnă manipularea manuală, mecanică, chimică, termică sau metalurgică, astfel încât piesele, componentele sau materialele vizate provenind de la vehiculele scoase din uz sunt identificabile individual ca fiind un flux de ieșire separat sau o parte dintr-un flux de ieșire;
- (13) „motor pentru tracțiune electrică” înseamnă un motor electric care convertește puterea electrică de intrare în putere mecanică de ieșire pentru a asigura tracțiunea unui vehicul;
- (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];
- (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;
- (16) „tratare” înseamnă orice activitate desfășurată după ce vehiculul scos din uz a fost predat la o instalație pentru depoluare, dezmembrare, compactare, tăiere, mărunțire, recuperare sau pregătire pentru eliminare a deșeurilor rezultate de la mărunțire, precum și restul operațiunilor efectuate pentru recuperarea sau eliminarea vehiculului scos din uz și a pieselor, componentelor și materialelor acestuia;
- (17) „mărunțire” înseamnă orice operațiune utilizată pentru ruperea în bucăți sau fragmentarea vehiculelor scoase din uz;
- (18) „operator de reparații și întreținere” înseamnă orice 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;

- (19) „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție a unui vehicul pentru prima dată în Uniune;
- (20) „punere la dispoziție pe piață” înseamnă furnizarea unui vehicul pentru distribuție sau utilizare pe piață în cursul unei activități comerciale, în schimbul unei plăți sau gratuit;
- (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;
- (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;
- (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;
- (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;
- (25) „materii prime secundare” înseamnă materiale care au fost obținute prin procese de reciclare și care pot înlocui materiile prime primare;
- (26) „proprietarul vehiculului” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce deține dreptul de proprietate asupra unui vehicul și, dacă nu se specifică altfel, orice posesor al certificatului de înmatriculare;
- (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;
- (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 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;
- (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;

- (30) „deșeuri de ambalaje” înseamnă deșeuri de ambalaje astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 2 din Directiva 94/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului³⁴ [articolul 3 punctul 20 din Regulamentul (UE) (Regulamentul privind ambalajele și deșeurile de ambalaje)];
- (31) „deșeuri de echipamente electrice și electronice” înseamnă deșeuri de echipamente electrice și electronice astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (1) litera (e) din Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului³⁵;
- (32) „deșeuri neinerter” înseamnă deșeuri care nu îndeplinesc condițiile definiției „deșeurilor inerter” prevăzute la articolul 2 litera (e) din Directiva 1999/31/CE a Consiliului³⁶;
- (33) „vehicul rulat” înseamnă un vehicul care a fost înmatriculat într-un stat membru sau în orice altă țară și care nu este un vehicul scos din uz;
- (34) „vehicul rulat care urmează să fie exportat” înseamnă un vehicul rulat care urmează să fie plasat sub regimul vamal prevăzut la articolul 269 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;
- (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.
2. Pe lângă definițiile la care se face referire la alineatul (1), se aplică următoarele definiții:
- (a) „deșeuri”, „uleiuri uzate”, „deținător de deșeuri”, „gestionarea deșeurilor”, „colectare”, „prevenire”, „reciclare”, „valorificare”, „rambleiere”, „eliminare” și „schemă de răspundere extinsă a producătorilor” prevăzute la articolul 3 punctele 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 și 21 din Directiva 2008/98/CE;
- (b) „omologare de tip”, „omologare de tip în mai multe etape”, „componentă”, „piese”, „piese de schimb”, „vehicul de bază”, „vehicul fabricat în serie mică”, „vehicul cu destinație specială”, „autoritate de supraveghere a pieței”, „autoritate de homologare”, „producător”, „importator” și „distribuitor”, prevăzute la articolul 3 punctele 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 și 43 din Regulamentul (UE) 2018/858;
- (c) „înmatriculare”, „certificat de înmatriculare”, „suspendare”, „posesor al certificatului de înmatriculare” și „anularea certificatului de înmatriculare” prevăzute la articolul 2 literele (b), (c), (d), (e) și (f) din Directiva 1999/37/CE;
- (d) „vehicul de interes istoric”, „inspecție tehnică” și „certificat de inspecție tehnică” prevăzute la articolul 3 punctele 7, 9 și 12 din Directiva 2014/45/UE;
- (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].

³⁴ Directiva 94/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 1994 privind ambalajele și deșeurile de ambalaje (JO L 365, 31.12.1994, p. 10).

³⁵ Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE) (JO L 197, 24.7.2012, p. 38).

³⁶ Directiva 1999/31/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind depozitele de deșeuri (JO L 182, 16.7.1999, p. 1).

CAPITOLUL II

CERINȚE PRIVIND CIRCULARITATEA

Articolul 4

Posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor

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 temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 se construiește astfel încât să fie:
 - (a) reutilizabil sau reciclabil în proporție de minimum 85 % din masă;
 - (b) reutilizabil sau recuperabil în proporție de minimum 95 % din masă.
2. Pentru fiecare tip de vehicul menționat la alineatul (1), producătorii iau următoarele măsuri:
 - (a) colectează datele necesare de-a lungul întregului lanț de aprovizionare, privind în special natura și masa tuturor materialelor folosite la construcția vehiculelor, pentru a asigura respectarea în continuare a cerințelor;
 - (b) păstrează toate celelalte date corespunzătoare referitoare la vehicul necesare pentru procesul de calcul menționat la litera (e);
 - (c) verifică corectitudinea și caracterul complet al informațiilor primite de la furnizori;
 - (d) repartizarea materialelor se gestionează și se documentează;
 - (e) calculează gradele de reutilizare, reciclare și recuperare în sensul alineatului (1) în conformitate cu metodologia stabilită de Comisie în temeiul alineatului (3) sau, înainte de adoptarea acestei metodologii, în conformitate cu standardul ISO 22628:2002 în combinație cu elementele prevăzute în partea A din anexa II;
 - (f) marchează piesele și componentele vehiculelor fabricate din polimeri și elastomeri în conformitate cu articolul 12 alineatul (1);
 - (g) se asigură că piesele și componentele enumerate în partea E din anexa VII nu sunt reutilizate la construcția de vehicule noi.
3. 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.

Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

Articolul 5

Cerințe referitoare la substanțele din vehicule

1. Prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare în vehicule, precum și în piesele și componentele acestora trebuie redusă la minimum, pe cât posibil.

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.
3. Prin derogare de la alineatul (2), tipurile de vehicule pot conține plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent în condițiile și până la valorile concentrațiilor maxime stabilite în anexa III.
4. Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 50, acte delegate de modificare a anexei III în vederea adaptării acesteia la progresele științifice și tehnice prin:
 - (a) stabilirea valorilor concentrațiilor maxime până la care trebuie tolerată prezența plumbului, a mercurului, a cadmiului sau a cromului hexavalent în anumite piese, componente și materiale omogene ale vehiculelor;
 - (b) exceptarea anumitor piese, componente și materiale omogene ale vehiculelor de la interdicția privind prezența plumbului, a mercurului, a cadmiului sau a cromului hexavalent prevăzută la alineatul (2), în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:
 - (i) utilizarea acestor substanțe este inevitabilă;
 - (ii) se demonstrează că beneficiile socioeconomice depășesc riscul pentru sănătatea umană sau pentru mediu care rezultă din utilizarea substanțelor respective;
 - (iii) nu există substanțe sau tehnologii alternative adecvate;
 - (c) eliminarea din anexa III a pieselor, a componentelor și a materialelor omogene ale vehiculelor, în cazul în care utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului sau a cromului hexavalent poate fi evitată;
 - (d) desemnarea pieselor, a componentelor și a materialelor omogene ale vehiculelor care trebuie îndepărtate înainte de continuarea tratării și solicitarea ca acestea să fie etichetate sau identificate prin alte mijloace adecvate.

Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 50, acte delegate de modificare a anexei III, în special prin eliminarea de pe listă a anumitor exceptări pentru materiale omogene și componente, în cazul în care exceptarea specifică este abordată în cadrul altor acte legislative ale Uniunii.

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.
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.

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 (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.
8. Comisia adoptă actele delegate menționate la alineatul (4) și ia în considerare impactul socioeconomic al introducerii, modificării sau eliminării unei exceptări de la restricția de utilizare a plumbului, a mercurului, a cadmiului sau a cromului hexavalent în tipurile de vehicule, inclusiv disponibilitatea alternativelor și impactul asupra sănătății umane și asupra mediului pe parcursul întregului ciclu de viață al vehiculelor.

Articolul 6

Conținutul minim de material reciclat din vehicule

1. 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.

Cel puțin 25 % din obiectivul stabilit la primul paragraf se realizează prin includerea în tipul de vehicul respectiv a materialelor plastice reciclate de la vehiculele scoase din uz.

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.

3. 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.

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 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament*], analizând în special următoarele aspecte:

- (a) disponibilitatea actuală și preconizată a oțelului reciclat din surse postconsum de deșeuri de oțel;
- (b) ponderea actuală a deșeurilor postconsum în diverse produse semifabricate și produse intermediare din oțel utilizate în vehicule;
- (c) potențiala utilizare a oțelului reciclat postconsum de către producători în vehiculele care urmează să fie omologate de tip în viitor;
- (d) cererea relativă a sectorului autovehiculelor în comparație cu cererea de deșeuri de oțel postconsum din alte sectoare;

- (e) viabilitatea economică, progresele tehnice și științifice, inclusiv schimbările în ceea ce privește disponibilitatea tehnologiilor de reciclare referitoare la ratele de reciclare a oțelului;
- (f) contribuția unei ponderi minime de conținut reciclat de oțel din vehicule la obiectivele Uniunii în materie de autonomie strategică deschisă, climă și mediu;
- (g) necesitatea de a preveni efectele negative disproporționate asupra accesibilității vehiculelor din punct de vedere financiar; și
- (h) influența asupra costurilor totale și a competitivității sectorului autovehiculelor.

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.

Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

4. 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:

- (a) aluminiu și aliajele sale, magneziu și aliajele sale, reciclate din deșeuri postconsum și încorporate în tipurile de vehicule; și
- (b) neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu sau bor, reciclate din deșeuri postconsum și încorporate în magneții permanenți din motoarele pentru tracțiune electrică.

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.

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:

- (a) disponibilitatea actuală și prognozată a materialelor enumerate la al doilea paragraf reciclate din deșeuri postconsum;
- (b) ponderile actuale ale conținutului reciclat din deșeurile postconsum în materialele enumerate la al doilea paragraf în vehiculele introduse pe piață;
- (c) viabilitatea economică, progresele tehnice și științifice, inclusiv schimbările în ceea ce privește disponibilitatea tehnologiilor de reciclare referitoare la tipul de materiale reciclate, precum și gradele de reciclare a acestora;
- (d) contribuția unei ponderi minime în vehicule a conținutului reciclat din materialele enumerate la al doilea paragraf la autonomia strategică a Uniunii și la obiectivele sale climatice și de mediu;

- (e) posibilele efecte asupra funcționării vehiculelor ca urmare a încorporării conținutului reciclat din materialele enumerate la al doilea paragraf în piesele și componentele vehiculelor;
- (f) necesitatea de a preveni efectele negative disproporționate asupra accesibilității din punct de vedere financiar a vehiculelor care conțin materialele enumerate la al doilea paragraf;
- (g) influența asupra costurilor totale și a competitivității sectorului autovehiculelor.

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.

Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

Articolul 7

Proiectarea care permite îndepărtarea și înlocuirea anumitor piese și componente din vehicule

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.
2. 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 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.
3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru a modifica alineatul (2) prin revizuirea listei de piese și componente care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule, în vederea includerii în respectivul alineat a pieselor și componentelor suplimentare enumerate în partea C din anexa VII, ținând seama de progresele tehnice și științifice.
4. Comisia poate adopta acte de punere în aplicare de stabilire a condițiilor de proiectare pentru îndepărtarea și înlocuirea pieselor și componentelor menționate la alineatul (2), în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura punerea în aplicare armonizată a obligației prevăzute la alineatul (2).

Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

Capitolul III

OBLIGAȚIILE PRODUCĂTORILOR

Articolul 8 *Obligații generale*

1. Producătorii demonstrează că vehiculele noi pe care le-au fabricat și care sunt introduse pe piață sunt omologate de tip în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2018/858 și ale prezentului regulament.
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:
 - (a) o include în dosarul informativ menționat la articolul 24 din Regulamentul (UE) 2018/858; și
 - (b) o prezintă autorității de omologare de tip în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2018/858.
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.
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.
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.

Articolul 9 *Strategia privind circularitatea*

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.
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.
3. Strategia privind circularitatea conține elementele prevăzute în partea A din anexa IV.

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.
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.
6. Comisia pune la dispoziția publicului strategiile privind circularitatea și orice actualizări ale acestora, cu excepția informațiilor confidențiale.
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.
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.

Articolul 10

Declarația referitoare la conținutul reciclat prezent în vehicule

1. 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:
 - (a) neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, bor în magneții permanenți din motoarele pentru tracțiune electrică;
 - (b) aluminiu și aliajele sale;
 - (c) magneziu și aliajele sale;
 - (d) oțel.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.
2. Autoritățile de omologare de tip verifică dacă producătorii au prezentat documentația necesară și dacă aceasta conține informațiile menționate la alineatul (1).
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).

Articolul 11

Informații privind îndepărtarea și înlocuirea pieselor, a componentelor și a materialelor prezente în vehicule

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:
 - (a) bateriile pentru vehicule electrice încorporate în vehicul;
 - (b) motoarele pentru tracțiune electrică încorporate în vehicul;
 - (c) piesele, componentele și materialele care conțin fluidele și lichidele enumerate în partea B din anexa VII și care sunt conținute în vehicule;
 - (d) piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VII conținute în vehicule;
 - (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;
 - (f) componentele și piesele codificate digital ale unui vehicul, în cazul în care această codificare împiedică repararea, întreținerea sau înlocuirea acestora într-un alt vehicul.
2. 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 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.
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.

Articolul 12

Etichetarea pieselor, a componentelor și a materialelor prezente în vehicule

1. Producătorii și furnizorii acestora utilizează nomenclatorul standardelor de codificare a componentelor și materialelor enumerate la punctele 1-3 din anexa VI pentru etichetarea și identificarea pieselor, a componentelor și a materialelor din vehicule.
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.

3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru modificarea anexei VI în vederea adaptării sale la progresele tehnice și științifice.

Articolul 13

Pașaportul de circularitate al vehiculului

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.
2. Pașaportul de circularitate al vehiculului conține informațiile menționate la articolul 11 din prezentul regulament în format digital și este accesibil gratuit.
3. Producătorul care introduce vehiculul pe piață se asigură că informațiile din pașaportul de circularitate al vehiculului sunt exacte, complete și actualizate.
4. Toate informațiile incluse în pașaportul de circularitate al vehiculului respectă normele stabilite de Comisie în temeiul alineatului (6) și sunt:
 - (a) bazate pe standarde deschise;
 - (b) dezvoltate într-un format interoperabil;
 - (c) transferabile prin intermediul unei rețele de schimb de date interoperabile deschise, fără dependența de furnizor;
 - (d) citibile automat, structurate și cu posibilitate de căutare.
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.
6. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește norme privind următoarele aspecte:
 - (a) modalitatea și specificațiile tehnice ale soluției care urmează să fie utilizată pentru accesarea pașaportului de circularitate al vehiculului;
 - (b) cerințele tehnice de proiectare și de funcționare pentru pașaportul de circularitate al vehiculului, inclusiv normele privind:
 - (i) interoperabilitatea pașaportului de circularitate al vehiculului cu alte pașapoarte impuse de legislația Uniunii;
 - (ii) stocarea și prelucrarea informațiilor incluse în pașaportul de circularitate al vehiculului;
 - (iii) disponibilitatea pașaportului de circularitate al vehiculului după ce producătorul responsabil cu îndeplinirea obligațiilor prevăzute la alineatul (3) încetează să existe sau își încetează activitatea în Uniune;
 - (c) introducerea, modificarea și actualizarea informațiilor incluse în pașaportul de circularitate al vehiculului de către alte părți terțe decât producătorul;
 - (d) amplasarea suportului de date sau a altui identificator care permite accesul la pașaportul de circularitate al vehiculului.

Atunci când stabilește normele menționate la primul paragraf, Comisia ține seama de necesitatea de a asigura un nivel ridicat de securitate și confidențialitate.

Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf de la prezentul articol se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

CAPITOLUL IV

GESTIONAREA VEHICULELOR SCOASE DIN UZ

SECȚIUNEA 1

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 14

Autoritatea competentă

1. Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente responsabile de îndeplinirea obligațiilor prevăzute în prezentul capitol, în special de monitorizarea și verificarea respectării de către producători și organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor a obligațiilor care le revin în temeiul articolelor 15-36.
2. Fiecare stat membru poate desemna un punct de contact, dintre autoritățile competente menționate la alineatul (1), în scopul comunicării cu Comisia.
3. Statele membre stabilesc detaliile privind organizarea și funcționarea autorităților competente, inclusiv normele administrative și procedurale pentru:
 - (a) înregistrarea producătorilor în conformitate cu articolul 17;
 - (b) autorizarea producătorilor și a organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor în conformitate cu articolul 19;
 - (c) supravegherea punerii în aplicare a obligațiilor privind răspunderea extinsă a producătorilor în conformitate cu articolele 16 și 20;
 - (d) colectarea de date privind vehiculele și vehiculele scoase din uz în conformitate cu articolul 17 alineatul (12) și cu articolul 49 alineatul (6);
 - (e) punerea la dispoziție a informațiilor în conformitate cu articolul 49.
4. Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după trei luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], statele membre transmit Comisiei denumirile și adresele autorităților competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1). Statele membre transmit Comisiei, fără întârziere nejustificată, orice modificare a denumirilor sau a adreselor autorităților competente.

Articolul 15

Instalații de tratare autorizate

1. Fără a aduce atingere Directivei 2010/75/UE, orice unitate sau întreprindere care intenționează să efectueze operațiuni de tratare a vehiculelor scoase din uz obține o autorizație din partea autorității competente în conformitate cu articolul 23 din Directiva 2008/98/CE și respectă condițiile prevăzute în autorizația respectivă.

2. Pentru a elibera autorizația menționată la alineatul (1), autoritatea competentă verifică dacă unitatea sau întreprinderea are capacitatea tehnică, financiară și organizatorică necesară pentru a se conforma obligațiilor prevăzute la articolul 27.
3. Autorizațiile menționate la alineatul (1) indică faptul că instalațiile de tratare au competența de a elibera un certificat de distrugere, astfel cum se menționează la articolul 25.
4. Autoritatea competentă se asigură că condițiile și procedurile de acordare a autorizației sunt pe deplin coordonate în cazul în care mai multe autorități competente sau mai multe unități sau întreprinderi care intenționează să efectueze operațiuni de tratare a vehiculelor scoase din uz sunt implicate în respectivele proceduri de autorizare.

SECȚIUNEA 2

RĂSPUNDEREA EXTINSĂ A PRODUCĂTORILOR

Articolul 16

Răspunderea extinsă a producătorilor

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.

Răspunderea extinsă a producătorilor include obligația producătorilor de a se asigura că:

- (a) vehiculele pe care le-au pus la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru și care devin vehicule scoase din uz sunt
 - (i) colectate în conformitate cu articolul 23;
 - (ii) tratate în conformitate cu articolul 27;
- (b) operatorii de gestionare a deșeurilor care tratează vehiculele scoase din uz menționate la litera (a) îndeplinesc obiectivele prevăzute la articolul 34.

Articolul 17

Registrul producătorilor

1. 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.

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 pentru răspunderea extinsă a producătorilor.

2. Producătorii au obligația să se înregistreze în registrul menționat la alineatul (1). În acest scop, aceștia depun o cerere de înregistrare în fiecare stat membru în care pun un vehicul la dispoziție pe piață pentru prima dată.

Producătorii depun cererea de înregistrare prin intermediul unui sistem electronic de prelucrare a datelor, astfel cum se menționează la alineatul (8) litera (a).

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.

3. Cererea de înregistrare include informațiile enumerate în anexa VIII. Statele membre pot solicita informații sau documente suplimentare, după caz, pentru a utiliza registrul producătorilor în mod eficient.
4. Prin derogare de la alineatul (3), informațiile menționate la punctul 1 litera (d) din anexa VIII sunt furnizate fie în cererea de înregistrare în temeiul alineatului (3), fie în cererea de autorizare în temeiul articolului 19.
5. În cazul în care un producător a desemnat o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor în conformitate cu articolul 18, obligațiile prevăzute la prezentul articol sunt îndeplinite de organizația respectivă *mutatis mutandis*, cu excepția cazului în care se specifică altfel de către statul membru în care vehiculul a fost pus la dispoziție pe piață pentru prima dată.
6. Obligațiile prevăzute la prezentul articol pot fi îndeplinite, în numele unui producător, de către un reprezentant desemnat pentru răspunderea extinsă a producătorilor.
7. Statele membre pot decide că procedura de înregistrare în temeiul prezentului articol și procedura de autorizare în temeiul articolului 19 constituie o procedură unică, cu condiția ca cererea de autorizare să îndeplinească cerințele prevăzute la alineatele (3)-(6) de la prezentul articol.
8. Autoritatea competentă trebuie:
 - (a) să pună la dispoziție pe site-ul său web informații cu privire la procesul de depunere a cererilor prin intermediul unui sistem electronic de prelucrare a datelor;
 - (b) să accepte înregistrările și să furnizeze un număr de înregistrare în termen de maximum 12 săptămâni de la data la care sunt furnizate toate informațiile prevăzute la alineatele (2) și (3).
9. Autoritatea competentă poate:
 - (a) să stabilească modalități privind cerințele și procesul de înregistrare, fără a adăuga cerințe de fond la cele prevăzute la alineatele (2) și (3);
 - (b) să perceapă producătorilor taxe bazate pe costuri și proporționale pentru prelucrarea cererilor menționate la alineatul (2).
10. Autoritatea competentă poate refuza înregistrarea unui producător sau poate retrage înregistrarea producătorului în cazul în care informațiile menționate la alineatul (3) și documentele justificative aferente nu sunt furnizate sau nu sunt suficiente sau în cazul în care producătorul nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 1 litera (d) din anexa VIII.

Autoritatea competentă retrage înregistrarea producătorului în cazul în care acesta și-a încetat existența.
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.

12. Producătorul sau, după caz, reprezentantul desemnat 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.

Articolul 18

Organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor

1. Producătorii pot alege să își îndeplinească obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor fie individual, fie pot încredința unei organizații care implementează răspunderea extinsă a producătorilor autorizată în conformitate cu articolul 19 sarcina de a îndeplini în numele lor obligațiile în materie de răspundere 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 desemnați pentru răspunderea extinsă a producătorilor.
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.
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.

Articolul 19

Autorizație privind îndeplinirea răspunderii extinse a producătorilor

1. Un producător, în cazul îndeplinirii individuale a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, și organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor desemnate în cazul îndeplinirii colective a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor solicită o autorizație din partea autorității competente.
2. Autorizația se acordă numai în cazul în care se demonstrează că cerințele prevăzute la articolul 8a alineatul (3) literele (a)-(d) din Directiva 2008/98/CE sunt respectate și că măsurile instituite de producător sau de organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor sunt suficiente pentru a îndeplini obligațiile prevăzute în prezentul capitol în ceea ce privește numărul de vehicule puse la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru de către producătorul sau producătorii în numele cărora acționează organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

3. În măsurile lor de stabilire a normelor administrative și procedurale menționate la articolul 14 alineatul (3) litera (b), statele membre includ detaliile procedurii de autorizare, care pot fi diferite în funcție de îndeplinirea individuală sau colectivă a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, precum și modalitățile de verificare a conformității producătorilor sau a organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, inclusiv informațiile care trebuie furnizate în acest scop de către producători sau de către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.
4. Producătorul sau organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor notifică autoritatea competentă, fără întârzieri nejustificate, cu privire la orice modificare adusă informațiilor cuprinse în autorizație, la orice modificare referitoare la condițiile de autorizare sau la încetarea definitivă a activității.
5. Mecanismul de autocontrol prevăzut la articolul 8a alineatul (3) litera (d) din Directiva 2008/98/CE se aplică periodic, cel puțin o dată la trei ani, și la cererea autorității competente, pentru a verifica dacă dispozițiile de la litera respectivă sunt respectate și dacă sunt îndeplinite în continuare condițiile de autorizare menționate la alineatul (2). Producătorul sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor prezintă autorității competente, la cerere, un raport de autocontrol și, dacă este necesar, proiectul de plan de măsuri corective. Fără a aduce atingere competențelor prevăzute la alineatul (6), autoritatea competentă poate formula observații cu privire la raportul de autocontrol și la proiectul de plan de măsuri corective și comunică orice astfel de observații producătorului sau organizației care implementează răspunderea extinsă a producătorilor. Producătorul sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor elaborează și pune în aplicare planul de măsuri corective pe baza observațiilor respective.
6. Autoritatea competentă poate decide să revoce autorizația în cazul în care producătorul sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor nu mai îndeplinește cerințele în ceea ce privește organizarea colectării și a tratării vehiculelor scoase din uz, nu își îndeplinește obligațiile de raportare către autoritatea competentă, nu notifică autorității competente orice modificare referitoare la condițiile de autorizare sau și-a încetat activitatea.

Articolul 20

Responsabilitatea financiară a producătorilor

1. Contribuțiile financiare plătite de producător acoperă următoarele costuri legate de vehiculele pe care producătorul le pune la dispoziție pe piață:
 - (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;
 - (b) costurile de desfășurare a unor campanii de sensibilizare menite să îmbunătățească colectarea vehiculelor scoase din uz;
 - (c) costurile de instituire a sistemului de notificare menționat la articolul 25;

- (d) costurile de colectare a datelor și de raportare către autoritățile competente.
- 2. Autoritatea competentă, în strânsă cooperare cu producătorii, cu organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și cu operatorii de gestionare a deșeurilor, monitorizează:
 - (a) costurile medii ale operațiunilor de colectare, reciclare și tratare și veniturile operatorilor de gestionare a deșeurilor;
 - (b) nivelul contribuțiilor financiare pe care producătorii trebuie să le plătească organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor desemnate în cazul îndeplinirii colective a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, astfel încât costurile să fie repartizate în mod echitabil între toți operatorii interesați.
- 3. Contribuțiile financiare plătite de producătorii care pun la dispoziție pe piață vehicule cu destinație specială acoperă numai acele costuri, menționate la alineatul (1) litera (a), care se referă la colectarea și depoluarea acestor vehicule.
- 4. 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.

Valoarea garanției se stabilește de către statele membre în care vehiculul a fost pus la dispoziție pe piață pentru prima dată, ținând seama de criteriile prevăzute la articolul 21.

Garanția poate lua forma unei participări a producătorului la sisteme adecvate de finanțare a gestionării vehiculelor scoase din uz, a unei asigurări de reciclare sau a unui cont bancar blocat.

Articolul 21 *Modularea taxelor*

- 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:
 - (a) greutatea vehiculului;
 - (b) tipul de transmisie;
 - (c) gradul de reciclare și de reutilizare a tipului de vehicul căruia îi aparține vehiculul, pe baza informațiilor transmise autorității de omologare de tip în conformitate cu articolul 4;
 - (d) timpul necesar pentru dezmembrarea vehiculului într-o instalație de tratare autorizată, în special pentru piesele și componentele care trebuie îndepărtate înainte de mărunțire în conformitate cu articolul 30;
 - (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;

- (f) procentul de conținut reciclat din materialele enumerate la articolele 6 și 10 utilizate în vehicul;
 - (g) prezența și cantitatea de substanțe menționate la articolul 5 alineatul (2).
2. Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 50, acte delegate de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care trebuie aplicate criteriile prevăzute la alineatul (1).

Articolul 22

Mecanismul de alocare a costurilor pentru vehiculele care devin vehicule scoase din uz în alt stat membru

1. În cazul în care un vehicul devine vehicul scos din uz în alt stat membru decât statul membru pe teritoriul căruia vehiculul a fost pus la dispoziție pe piață pentru prima dată, producătorul vehiculului respectiv sau, dacă este desemnată în conformitate cu articolul 18, organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor se asigură că sunt acoperite costurile nete ale operațiunilor de gestionare a deșeurilor menționate la articolul 20 suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor din alte state membre.
2. Un producător sau, dacă este desemnată în conformitate cu articolul 18, o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor:
 - (a) desemnează, printr-un mandat scris, un reprezentant desemnat pentru răspunderea extinsă a producătorilor în fiecare stat membru;
 - (b) instituie mecanisme de cooperare transfrontalieră cu operatorii de gestionare a deșeurilor care efectuează operațiunile de gestionare a deșeurilor menționate la articolul 20.
3. Statul membru în care vehiculul a devenit vehicul scos din uz monitorizează respectarea de către producători sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18, de către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor a alineatelor (1) și (2). Monitorizarea se bazează pe informațiile raportate și verificate de către producători sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18, de către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor către autoritățile competente cu privire la punerea în aplicare a alineatelor (1) și (2), în special la calcularea și alocarea costurilor de gestionare a vehiculelor scoase din uz menționate la alineatul (1), ținând seama în mod corespunzător de confidențialitatea comercială și de alte preocupări legate de competitivitate.
4. În cazul în care este necesar pentru a asigura conformitatea cu prezentul articol și pentru a evita denaturarea pieței unice, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 din prezentul regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind obligațiile producătorilor, ale statelor membre și ale operatorilor de gestionare a deșeurilor, precum și caracteristicile mecanismelor menționate la alineatul (1).

SECȚIUNEA 3

COLECTAREA VEHICULELOR SCOASE DIN UZ

Articolul 23

Colectarea vehiculelor scoase din uz

1. 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.

Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor instituie sisteme de colectare pentru toate vehiculele scoase din uz.

2. Producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 18, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor se asigură că sistemele de colectare menționate la alineatul (1):

- (a) acoperă întregul teritoriu al statului membru;
- (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;
- (c) asigură colectarea deșeurilor de piese provenite din repararea vehiculelor;
- (d) permit colectarea vehiculelor scoase din uz de orice marcă, indiferent de originea acestora;
- (e) permit livrarea gratuită a tuturor vehiculelor scoase din uz către instalațiile de tratare autorizate, astfel cum se prevede la articolul 24 alineatul (2).

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.

4. 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.

Operatorul de gestionare a deșeurilor care gestionează punctul de colectare:

- (a) se asigură că punctul de colectare îndeplinește condițiile de depozitare a vehiculelor scoase din uz, prevăzute în partea A din anexa VII;
- (b) este autorizat de către autoritățile competente menționate la articolul 14 să colecteze vehiculele scoase din uz și este înregistrat în registrul respectiv;
- (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

- (d) îndeplinește toate celelalte condiții aplicabile pentru depozitarea deșeurilor prevăzute în dreptul intern.
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.

Articolul 24

Predarea vehiculelor scoase din uz la instalațiile de tratare autorizate

1. Toate vehiculele scoase din uz se predau la instalații de tratare autorizate în vederea tratării.
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.

Articolul 25

Certificatul de distrugere

1. Instalațiile de tratare autorizate eliberează un certificat de distrugere pentru fiecare vehicul scos din uz tratat ultimului proprietar al vehiculului scos din uz. Certificatul de distrugere conține informațiile enumerate în anexa IX.
2. Certificatul de distrugere se eliberează în format electronic și se furnizează printr-o procedură de notificare electronică autorităților relevante din statul membru, inclusiv autorităților competente desemnate în temeiul articolului 14.
3. În cazul în care vehiculul scos din uz, pentru care a fost eliberat un certificat de distrugere într-un stat membru, este înmatriculat într-un alt stat membru, autoritățile de înmatriculare a vehiculului din statul membru în care a fost eliberat certificatul de distrugere informează autoritățile relevante de înmatriculare a vehiculului din statul membru în care este înmatriculat vehiculul cu privire la faptul că a fost eliberat un certificat de distrugere pentru vehiculul în cauză.
4. Autoritățile competente dintr-un stat membru anulează înmatricularea unui vehicul scos din uz numai după primirea certificatului de distrugere pentru vehiculul respectiv.
5. Certificatele de distrugere eliberate într-un stat membru sunt recunoscute în toate celelalte state membre.

Articolul 26

Obligațiile proprietarului vehiculului

Proprietarul unui vehicul care devine vehicul scos din uz:

- (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;

- (b) prezintă un certificat de distrugere autorității de înmatriculare competente.

SECȚIUNEA 4

TRATAREA VEHICULELOR SCOASE DIN UZ

Articolul 27

Obligații pentru instalațiile de tratare autorizate

1. Instalațiile de tratare autorizate se asigură că toate vehiculele scoase din uz și piesele, componentele și materialele acestora, precum și deșeurile de piese provenite din repararea vehiculelor sunt acceptate și tratate în conformitate cu condițiile stabilite în autorizațiile lor, precum și în conformitate cu prezentul regulament.
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 2010/75/UE.
3. Instalațiile de tratare autorizate:
 - (a) depozitează, chiar și temporar, toate vehiculele scoase din uz și piesele, componentele și materialele acestora în conformitate cu cerințele minime stabilite în partea A din anexa VII;
 - (b) efectuează depoluarea tuturor vehiculelor scoase din uz, în conformitate cu articolul 29 și cu cerințele minime stabilite în partea B din anexa VII;
 - (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;
 - (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.

Pe lângă cerințele prevăzute la articolul 35 din Directiva 2008/98/CE, instalațiile de tratare autorizate stochează în format electronic evidența operațiunilor de tratare a vehiculelor scoase din uz timp de trei ani și sunt în măsură să prezinte aceste informații la cererea autorităților naționale competente.

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.
5. Statele membre încurajează instalațiile de tratare autorizate să introducă sisteme de management de mediu certificate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1221/2009.

Articolul 28
Cerințe generale privind mărunțirea

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:
 - (a) documentația care include numărul de identificare al vehiculului (VIN) pentru vehiculul scos din uz în cauză;
 - (b) o copie a certificatului de distrugere care a fost eliberat pentru vehiculul scos din uz în cauză.
2. Instalațiile de tratare autorizate și operatorii de gestionare a deșeurilor care primesc vehicule scoase din uz care nu respectă cerințele stabilite la alineatul (1):
 - (a) raportează neconformitatea autorității competente;
 - (b) se abțin de la utilizarea vehiculelor scoase din uz respective în operațiunile lor de mărunțire, cu excepția cazului în care autoritatea competentă autorizează aceste operațiuni.
3. Operatorii de gestionare a 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.

Articolul 29
Depoluarea vehiculelor scoase din uz

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.
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.
3. Piesele, componentele și materialele care conțin substanțele menționate la articolul 5 alineatul (2) se îndepărtează de pe vehiculele scoase din uz și se manipulează în conformitate cu articolul 17 din Directiva 2008/98/CE.
4. Bateriile se îndepărtează separat de pe vehiculele scoase din uz și se depozitează într-o zonă desemnată pentru tratare suplimentară în conformitate cu articolul 70 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2023/[OP: Regulamentul privind bateriile].
5. Piesele, componentele și materialele care au fost depoluate se manipulează și se etichetează în conformitate cu articolele 18 și 19 din Directiva 2008/98/CE.
6. Instalația de tratare autorizată documentează depoluarea vehiculelor scoase din uz prin înregistrarea informațiilor enumerate în partea B punctul 3 din anexa VII.

Articolul 30

Îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor în vederea reutilizării și reciclării înainte de mărunțire

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.
2. 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 sensul primului paragraf, instalația de tratare autorizată furnizează informațiile enumerate în partea G din anexa VII.
3. Pe lângă obligațiile prevăzute la articolul 35 din Directiva 2008/98/CE, instalațiile de tratare autorizate păstrează evidențe ale vehiculelor scoase din uz care sunt prelucrate fără îndepărtarea prealabilă a pieselor, a componentelor și a materialelor în conformitate cu alineatul (2), inclusiv numele și adresa instalațiilor de tratare și numărul de identificare (VIN) al vehiculelor scoase din uz în cauză.
Instalațiile de tratare autorizate furnizează autorității competente informațiile din evidențele menționate la primul paragraf, în conformitate cu articolul 49 alineatul (6).

Articolul 31

Cerințe privind piesele și componentele îndepărtate

1. Toate piesele și componentele care au fost îndepărtate de pe un vehicul scos din uz în temeiul articolului 30 alineatul (1) sunt evaluate pentru a stabili dacă sunt adecvate pentru:
 - (a) reutilizare, în conformitate cu partea D punctul 1 litera (a) din anexa VII;
 - (b) refabricare sau recondiționare, în conformitate cu partea D punctul 1 litera (b) din anexa VII;
 - (c) reciclare sau
 - (d) alte operațiuni de tratare, ținând seama de cerințele specifice de tratare prevăzute în partea F din anexa VII.Piesele și componentele care sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare nu sunt considerate deșeuri.
Evaluarea se efectuează ținând seama în special de fezabilitatea tehnică a desfășurării proceselor menționate la primul paragraf și de cerințele privind siguranța vehiculelor.
Documentația care confirmă evaluarea efectuată se pune, la cerere, la dispoziția autorităților naționale competente, inclusiv atunci când piesele și componentele sunt transportate în scopul reutilizării, al refabricării sau al recondiționării.
2. Piesele și componentele îndepărtate și adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare sunt:
 - (e) etichetate în conformitate cu partea D punctul 2 din anexa VII;

- (f) însoțite de o garanție, în cazul în care piesele și componentele sunt transferate către o altă persoană sau utilizate de către aceasta.
3. Piesele și componentele enumerate în partea E din anexa VII nu se reutilizează.

Articolul 32

Comerțul cu piese și componente uzate, refabricate sau recondiționate

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:

- (a) să se asigure că piesele și componentele sunt etichetate în conformitate cu partea D punctul 2 din anexa VII;
- (b) să ofere o garanție pentru piesele și componentele uzate, refabricate sau recondiționate.

Articolul 33

Reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și a componentelor

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*], 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.

Măsurile de stimulare menționate la primul paragraf pot include:

- (a) cerința ca operatorii de întreținere și reparații să ofere clienților posibilitatea de a repara un vehicul cu piese de schimb și componente uzate, refabricate sau recondiționate, alături de o ofertă de reparare a vehiculului cu piese și componente noi, cu condiția ca această cerință să fie formulată astfel încât să nu creeze costuri sau sarcini administrative excesive pentru microîntreprinderi și întreprinderile mici;
- (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.

Comisia facilitează schimbul de informații și schimbul de bune practici între statele membre cu privire la aceste măsuri de stimulare.

2. Comisia monitorizează eficacitatea stimulentei acordate de statele membre.

Articolul 34

Obiective privind reutilizarea, reciclarea și recuperarea

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:
- (a) reutilizarea și recuperarea, calculate împreună, sunt de minimum 95 % greutate medie anuală pe vehicul, cu excepția bateriilor;

- (b) reutilizarea și reciclarea, calculate împreună, sunt de minimum 85 % greutate medie anuală pe vehicul, cu excepția bateriilor.
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 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.

Articolul 35

Interzicerea depozitării deșeurilor neinerte

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], fracțiunile rezultate de la vehiculele scoase din uz mărunțite, care conțin deșeuri neinerte și care nu sunt prelucrate prin tehnologia post-mărunțire, nu se acceptă într-un depozit de deșeuri.

Articolul 36

Transferurile de vehicule scoase din uz

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.
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.

CAPITOLUL V

VEHICULELE UZATE ȘI EXPORTUL ACESTORA

SECȚIUNEA 1

STATUTUL VEHICULELOR RULATE

Articolul 37

Distincția dintre vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz

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.

SECȚIUNEA 2

EXPORTUL DE VEHICULE RULATE

Articolul 38

Controale și cerințe privind exportul de vehicule rulate

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.
2. Prezenta secțiune nu aduce atingere niciunei alte dispoziții din prezentul regulament și nici altor acte juridice ale Uniunii care reglementează acordarea liberului de vamă pentru export, în special Regulamentul (UE) nr. 952/2013 și articolele 46, 47, 267 și 269 din acest regulament.
3. Vehiculele rulate pot fi exportate numai dacă:
 - (a) nu sunt vehicule scoase din uz, pe baza criteriilor enumerate în anexa I;
 - (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.
4. Următoarele informații se furnizează sau se pun la dispoziția autorităților vamale pentru fiecare vehicul rulat care urmează să fie exportat:
 - (a) numărul de identificare al vehiculului (VIN) aferent vehiculului rulat și identificarea statului membru în care a fost înmatriculat ultima dată vehiculul;
 - (b) o declarație care să confirme că vehiculul rulat îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul menționat.
5. Pentru a verifica conformitatea cu prezenta secțiune privind acordarea liberului de vamă pentru export unui vehicul rulat:
 - (a) până când interconectarea menționată la articolul 45 alineatul (4) devine operațională, autoritățile vamale fac schimb de informații și cooperează cu autoritățile competente în conformitate cu articolul 44 și, dacă este necesar, țin seama de acest schimb de informații și de această cooperare pentru a permite acordarea liberului de vamă pentru export unui vehicul rulat;
 - (b) odată ce interconectarea menționată la articolul 45 alineatul (4) devine operațională, se aplică articolul 39, articolul 40 alineatele (2) și (3) și articolul 42 alineatul (3), iar notificările și alte schimburi în temeiul articolelor 41-43 se efectuează prin intermediul sistemelor electronice respective.
6. Un vehicul rulat care urmează să fie exportat nu trebuie:
 - (a) să fie plasat sub un regim vamal bazat pe o declarație simplificată în temeiul articolului 166 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;
 - (b) să facă obiectul unei înscrieri în evidențele declarantului în temeiul articolului 182 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;

(c) să facă obiectul autoevaluării în temeiul articolului 185 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

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.

Articolul 39

Verificarea automată a informațiilor privind statutul vehiculului

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 află într-o stare tehnică conformă cerințelor în conformitate cu articolul 38 alineatul (3) litera (b).
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.

Articolul 40

Gestionarea riscurilor și controalele vamale

1. În scopul asigurării respectării dispozițiilor prevăzute la articolul 38, autoritățile vamale efectuează controale asupra vehiculelor rulate care urmează să fie exportate în conformitate cu articolele 46 și 47 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013. Fără a aduce atingere articolului 39, aceste controale se bazează în principal pe analiza de risc, astfel cum se prevede la articolul 46 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.
2. Pe lângă gestionarea riscurilor menționată la alineatul (1), odată ce interconectarea menționată la articolul 45 este operațională, autoritățile vamale utilizează aceste sisteme electronice menționate la articolul 45 alineatul (1) pentru a stabili dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă condițiile specifice legate de protecția mediului sau de siguranța rutieră în conformitate cu alineatul (3) de la prezentul articol.
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 pot fi verificate în raport cu informațiile disponibile în sistemele electronice menționate la articolul 45 alineatul (1).

Articolul 41

Suspendare

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.

2. Pentru a stabili dacă un vehicul rulat, care face obiectul suspendării menționate la alineatul (1), respectă prezentul regulament, autoritățile competente pot solicita oricărei persoane implicate în exportul respectivului vehicul rulat informații suplimentare, inclusiv informații privind vânzarea sau transferul dreptului de proprietate asupra vehiculului, cum ar fi o copie a facturii sau a contractului, precum și documente justificative care să ateste că vehiculul rulat este destinat utilizării ulterioare.

Articolul 42

Liberul de vamă pentru export

1. În cazul în care acordarea liberului de vamă pentru export unui vehicul rulat a fost suspendată în conformitate cu articolul 41, respectivului vehicul rulat trebuie să i se acorde liberul de vamă pentru export, dacă toate celelalte cerințe și formalități legate de această măsură au fost îndeplinite și în cazul în care este îndeplinită oricare dintre condițiile următoare:
 - (a) autoritățile competente nu au solicitat autorităților vamale, în termen de patru zile lucrătoare de la începutul suspendării, să mențină suspendarea sau
 - (b) autoritățile competente au informat autoritățile vamale cu privire la aprobarea acordării liberului de vamă pentru export în conformitate cu prezenta secțiune.
2. Acordarea liberului de vamă pentru export nu este considerată o dovadă a conformității cu dreptul Uniunii și, în special, cu prezentul regulament sau cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013.
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.

Articolul 43

Refuzul acordării liberului de vamă pentru export

1. În cazul în care autoritatea competentă ajunge la concluzia că un vehicul rulat pentru care a fost notificată suspendarea în conformitate cu articolul 41 nu respectă prezenta secțiune, aceasta solicită imediat autorităților vamale să nu îi acorde liberul de vamă pentru export și le notifică cu privire la acest lucru.
2. În urma notificării din partea autorității competente în conformitate cu alineatul (1), autoritățile vamale nu acordă liberul de vamă pentru export vehiculului rulat.

Articolul 44

Cooperarea între autorități și schimbul de informații

1. Statele membre își acordă reciproc asistență pentru punerea în aplicare a prezentei secțiuni prin schimbul de informații la nivel bilateral, în special în scopul verificării statutului unui vehicul, inclusiv al verificării statutului de înmatriculare al acestuia în statul membru în care a fost înmatriculat anterior.

2. După caz, autoritățile competente din statele membre cooperează, de asemenea, cu autoritățile administrative din țări terțe. Această cooperare poate include schimbul de informații relevante, efectuarea de inspecții comune și alte forme de asistență reciprocă, după cum se consideră necesar pentru a asigura conformitatea cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile care reglementează exportul de vehicule rulate.
3. Autoritățile vamale și autoritățile competente din statele membre cooperează în conformitate cu articolul 47 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 și fac schimb de informații necesare pentru îndeplinirea funcțiilor care le revin în temeiul prezentului regulament, inclusiv prin mijloace electronice. În conformitate cu articolul 12 alineatul (1) și cu articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013, autoritățile vamale pot comunica autorității competente din statul membru în care este stabilit operatorul sau comerciantul informațiile confidențiale pe care autoritățile vamale le-au obținut în cursul îndeplinirii sarcinilor lor sau care le-au fost furnizate cu titlu confidențial.
4. În cazul în care autoritățile competente au primit informații în conformitate cu alineatele (1)-(3) de la prezentul articol, autoritățile competente respective pot comunica informațiile respective autorităților competente din alte state membre.
5. Schimburile de informații privind riscurile au loc după cum urmează:
 - (a) între autoritățile vamale în conformitate cu articolul 46 alineatul (5) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;
 - (b) între autoritățile vamale și Comisie în conformitate cu articolul 47 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;
 - (c) între autoritățile vamale și autoritățile competente, inclusiv autoritățile competente din alte state membre, în conformitate cu articolul 47 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

Articolul 45 *Sistemele electronice*

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.
2. Sistemul electronic MOVE-HUB, menționat la alineatul (1), asigură cel puțin următoarele funcționalități:
 - (a) face schimb de date în timp real cu registrele naționale ale vehiculelor și cu sistemele electronice naționale privind conformitatea tehnică din statele membre interconectate cu acesta;
 - (b) permite verificarea electronică automată a datelor furnizate într-un certificat de inspecție tehnică, astfel cum se menționează în anexa II la Directiva 2014/45/UE, a datei primei înmatriculări a unui vehicul, precum și a statului membru în care un vehicul a fost înmatriculat ultima dată, astfel cum se menționează în Directiva 1999/37/CE, pentru a stabili dacă un vehicul rulat

care urmează să fie exportat respectă cerințele prevăzute la articolul 38, la articolul 39 alineatul (1) și la articolul 40;

- (c) se interconectează cu mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2399 în scopul schimbului de date, sprijină procesul de schimb de informații menționat la articolul 39 alineatul (1) și la articolul 40 alineatul (2) și sprijină notificările menționate la articolele 41-43;
 - (d) în scopul cooperării cu țările terțe în temeiul articolului 44 alineatul (2), permite schimbul electronic de informații cu autoritățile competente din țările terțe care au notificat Comisiei, în temeiul articolului 40 alineatul (2), condițiile specifice pe care le aplică pentru importul de vehicule rulate.
3. Statele membre își interconectează registrele naționale ale vehiculelor și sistemele electronice naționale privind conformitatea tehnică cu sistemul electronic MOVE-HUB menționat la alineatul (1). Această interconectare este operațională în termen de doi ani de la adoptarea actului de punere în aplicare menționat la alineatul (5).
4. Comisia interconectează sistemul MOVE-HUB menționat la alineatul (1) cu Sistemul electronic de schimb de certificate în cadrul ghișeului unic al Uniunii Europene pentru vămi instituit la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2022/2399, astfel încât să se poată efectua controalele automate menționate la articolul 39 și la articolul 40 alineatul (2) și notificările menționate la articolele 41, 42 și 43. Această interconectare este operațională în termen de patru ani de la adoptarea actului de punere în aplicare menționat la alineatul (5).
5. 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.

Actele de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

CAPITOLUL VI

ASIGURAREA RESPECTĂRII LEGISLAȚIEI

Articolul 46

Inspecțiile

1. În scopul asigurării respectării prezentului regulament, statele membre efectuează inspecții asupra:
- (a) instalațiilor de tratare autorizate;
 - (b) operatorilor de reparații și întreținere;
 - (c) altor instalații și operatori economici, care pot trata vehiculele scoase din uz.
2. Inspecțiile vizează cel puțin 10 % dintre operatorii enumerați la alineatul (1) literele (a) și (c), în fiecare an calendaristic.

3. Statele membre efectuează, de asemenea, inspecții privind exportul de vehicule rulate pentru a verifica respectarea articolului 38.

Articolul 47

Cooperarea în materie de asigurare a respectării legislației la nivel național și între statele membre

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.
2. 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 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.

Schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor include accesul la datele privind performanța și schimbul acestui tip de date, precum și natura și rezultatele controalelor efectuate, cu autoritățile competente din alte state membre pentru a facilita asigurarea respectării prezentului regulament.
3. Statele membre informează Comisia cu privire la membrii personalului lor permanent care sunt responsabili de cooperarea menționată la alineatul (2) de la prezentul articol și la articolul 44.

Articolul 48

Sancțiuni

Până la [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 stabilesc normele privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării articolului 15 alineatul (1), a articolului 16, a articolului 19 alineatul (1), a articolului 22 alineatele (1) și (2), a articolelor 23 și 24, a articolului 25 alineatele (1) și (2), a articolelor 26-32 și a articolelor 34, 35, 37 și 38 din prezentul regulament și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că aceste norme sunt puse în aplicare. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei fără întârziere și îi comunică acesteia, fără întârziere, orice modificare ulterioară a acestora.

Articolul 49

Raportarea către Comisie

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], statele membre pun la

dispoziția publicului, în formă agregată pentru fiecare an calendaristic și în formatul stabilit de Comisie în temeiul alineatului (5), următoarele date, care se bazează pe informațiile și datele primite de la producători, de la organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și de la operatorii de gestionare a deșeurilor:

- (a) numărul vehiculelor înmatriculate în statul membru;
- (b) numărul vehiculelor puse la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul statului membru;
- (c) numărul și greutatea vehiculelor scoase din uz colectate și depoluate în statul membru;
- (d) numărul și greutatea vehiculelor scoase din uz reciclate pe teritoriul statului membru;
- (e) numărul și greutatea vehiculelor scoase din uz exportate sau transferate pentru a fi tratate ulterior într-un alt stat membru sau într-o țară terță;
- (f) numărul de certificate de distrugere eliberate;
- (g) cantitatea totală și greutatea pieselor, a componentelor și a materialelor îndepărtate de pe vehiculele scoase din uz în scopul:
 - (i) reutilizării;
 - (ii) refabricării sau al recondiționării;
 - (iii) reciclării;
 - (iv) recuperării, inclusiv al recuperării energiei;
 - (v) eliminării;
- (h) cantitatea și greutatea vehiculelor scoase din uz tratate într-un mod diferit de cel indicat la litera (d);
- (i) cantitatea și greutatea vehiculelor scoase din uz utilizate pentru rambleiere;
- (j) ratele obiectivelor stabilite la articolul 34 atinse de toți operatorii de gestionare a deșeurilor care își desfășoară activitatea în statul membru;
- (k) utilizarea excepției prevăzute la articolul 30 alineatul (2) și modul în care aceasta a fost monitorizată de către statul membru raportor;
- (l) date privind organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, inclusiv denumirile persoanelor juridice pe care le reprezintă;
- (m) date privind punerea în aplicare a articolului 21.

Statele membre pun la dispoziția publicului datele menționate la alineatul (1) în termen de 18 luni de la sfârșitul perioadei de raportare pentru care sunt colectate. Datele pot fi citite, sortate și căutate automat, respectând standardele deschise pentru utilizarea de către terți. Statele membre informează Comisia atunci când datele menționate la primul paragraf sunt puse la dispoziție.

Prima perioadă de raportare este primul an calendaristic după adoptarea actului de punere în aplicare menționat la alineatul (5).

2. Datele puse la dispoziție de statele membre în conformitate cu alineatul (1) sunt însoțite de un raport de verificare a calității. Informațiile respective sunt prezentate în formatul stabilit de Comisie, în conformitate cu alineatul (5).

3. Statele membre întocmesc, o dată la cinci ani, un raport care rezumă:

- (n) stimulentele introduse pentru a promova reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și a componentelor în conformitate cu articolul 33;
- (a) aplicarea penalităților și a altor sancțiuni prevăzute în dreptul lor intern pentru încălcarea prezentului regulament adoptate în conformitate cu articolul 48, inclusiv o listă a tipurilor de încălcări notificate și a tipurilor de măsuri luate;
- (b) rezultatele inspecțiilor efectuate în conformitate cu articolul 46;
- (c) modul de aplicare a definițiilor termenilor „vehicul scos din uz” și „vehicul rulat”, inclusiv dificultățile practice întâmpinate în acest context.

Statele membre prezintă raportul Comisiei în termen de șase luni de la încheierea perioadei de cinci ani pe care o acoperă. Primul raport se transmite Comisiei până la [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după șase ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

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.

4. În scopul monitorizării punerii în aplicare a prezentului regulament, Comisia colectează și analizează informațiile puse la dispoziție în conformitate cu prezentul articol.

5. Comisia adoptă acte de punere în aplicare cu privire la:

- (a) metodologia și normele pentru calcularea, verificarea și raportarea datelor în conformitate cu alineatul (1), inclusiv:
 - (i) metodologia de determinare a cantității și a greutatei pieselor, a componentelor și a materialelor îndepărtate în scopurile menționate la alineatul (1) literele (g), (h) și (i);
 - (ii) metodologia de determinare a greutății deșeurilor reciclate, inclusiv determinarea punctelor de calcul și a punctelor de măsurare și, dacă este necesar, posibilitățile de aplicare a ratelor medii ale pierderilor;
 - (iii) metodologia de calculare și de verificare a atingerii obiectivelor de reutilizare, reciclare și recuperare menționate la articolul 34.
- (b) formatul pentru raportarea către Comisie menționată la alineatul (1), precum și formatul raportului de verificare a calității.

Actele respective de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

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.

CAPITOLUL VII

COMPETENȚELE DELEGATE ȘI PROCEDURA COMITETULUI

Articolul 50 *Exercitarea delegării*

1. Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
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.
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.
4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
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 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.

Articolul 51
Procedura comitetului

1. Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 39 din Directiva 2008/98/CE. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
2. În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

CAPITOLUL VIII
MODIFICĂRI

Articolul 53
Modificări aduse Regulamentului (UE) 2019/1020

În Regulamentul (UE) 2019/1020, punctele 10 și 11 din anexa II se elimină.

Articolul 54
Modificări aduse Regulamentului (UE) 2018/858

Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858 se modifică în conformitate cu anexa X la prezentul regulament.

CAPITOLUL IX
DISPOZIȚII FINALE

Articolul 55
Revizuirea

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 revizuieste 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.
2. Ținând seama de progresul tehnic și de experiența practică dobândită în statele membre, precum și de orice revizuire a Regulamentului (CE) nr. 1907/2006, Comisia include în raportul său o evaluare privind următoarele aspecte ale prezentului regulament:
 - (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 M₂, M₃, N₂, N₃ și O, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858;
 - (b) măsurile privind furnizarea de informații referitoare la substanțele care prezintă motive de îngrijorare prezente în vehicule și necesitatea de a introduce dispoziții suplimentare care să abordeze substanțele care prezintă motive de îngrijorare și care pot afecta reciclarea de înaltă calitate a vehiculelor la sfârșitul ciclului lor de viață;

- (c) măsurile privind gestionarea vehiculelor scoase din uz prevăzute în capitolul IV, inclusiv nivelurile obiectivelor prevăzute la articolul 34 și necesitatea revizuirii acestora;
- (d) încălcările și eficacitatea, proporționalitatea și caracterul disuasiv al sancțiunilor, astfel cum se prevede la articolul 48;
- (e) necesitatea de a modifica articolul 5 din prezentul regulament.

Articolul 56

Abrogare și dispoziții tranzitorii

1. Directiva 2000/53/CE se abrogă începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Cu toate acestea, următoarele dispoziții ale Directivei 2000/53/CE continuă să se aplice:

- (a) articolul 4 alineatul (2) până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 71 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament];
 - (b) articolul 5 alineatul (4) al doilea paragraf, articolul 6 alineatul (3) al doilea paragraf, articolul 7 alineatul (1), articolul 8 alineatele (3) și (4), 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];
 - (c) articolul 7 alineatul (2) litera (b), până la 31 decembrie 20** [OP: a se introduce anul = ultima zi a anului care urmează după 35 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament];
 - (d) articolul 9 alineatul (1a) primul și al treilea paragraf, alineatele (1b) și (1d), 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];
 - (e) articolul 9 alineatul (1a) al doilea paragraf, până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 59 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].
2. Directiva 2005/64/CE se abrogă începând cu [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 71 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].
Cu toate acestea, articolul 6 alineatul (3) se abrogă începând cu [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 35 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].
 3. Trimiterile la directivele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa XI.

Articolul 57

Intrarea în vigoare și punerea în aplicare

1. Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

2. Acesta se aplică de la [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 12 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Cu toate acestea, articolul 54 se aplică de la [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 72 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președinta*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei:

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. *Obiectiv(e) general(e)*

1.4.2. *Obiectiv(e) specific(e)*

1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

1.4.4. *Indicatori de performanță*

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. *Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei*

1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

1.5.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare*

1.5.5. *Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de redistribuire*

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Norme în materie de monitorizare și raportare

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea modului/modurilor de gestiune, a mecanismului/mecanismelor de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)*

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

- 3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI**
- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)**
- 3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor**
 - 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale*
 - 3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale*
 - 3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative*
 - 3.2.3.1. Necesarul de resurse umane estimat*
 - 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual*
 - 3.2.5. Contribuțiile terților*
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor**

CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere 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.

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Domenii de acțiune: 03 Piața unică
09 Mediu

Activități: 09 02 02 – Program pentru mediu și politici climatice (LIFE) – Economia circulară și calitatea vieții
03 02 01 01 – Funcționarea și dezvoltarea pieței interne a bunurilor și serviciilor

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei:

☒ o acțiune nouă

☐ o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁷¹

☒ prelungirea unei acțiuni existente

☒ o fuziune sau o redirecționare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Îmbunătățirea funcționării pieței unice a UE, reducând impactul negativ asupra mediului legat de proiectarea, producția, durata de viață și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață și contribuind la sustenabilitatea sectorului autovehiculelor și al reciclării.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Proiectare și producție

- Facilitarea și creșterea gradului de îndepărtare, reutilizare, refabricare și reciclare a materialelor, a pieselor și a componentelor conținute în vehicule.

- Creșterea gradului de utilizare a materialelor reciclate în producția de vehicule, stimulând astfel reciclarea, reducând dependențele strategice de materii prime și sprijinind decarbonizarea industriei autovehiculelor.

- Creșterea circularității pentru camioane, autobuze, remorci și anumite vehicule din categoria L, care nu intră în prezent în domeniul de aplicare al legislației privind omologarea de tip 3R și VSU.

Tratarea la sfârșitul ciclului de viață

⁷¹ Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

- Îmbunătățirea tratării vehiculelor scoase din uz prin creșterea cantității și a calității materialelor reutilizate, refabricate și reciclate, reducând astfel amprenta de mediu legată de etapa de sfârșit al ciclului de viață.
- Creșterea gradului de colectare a VSU în UE și asigurarea conformității tehnice a vehiculelor rulate exportate din UE, astfel încât să se reducă numărul de „vehicule dispărute” și amprenta lor de mediu.

1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizați/grupurilor vizate.

- O mai bună aliniere a etapei de producție față de etapa de deșeu a vehiculelor
- Stimularea reciclării, reducerea dependențelor strategice de materii prime și de energie
- Sprijinirea decarbonizării industriei autovehiculelor.
- Reducerea amprente de mediu legate de reciclarea vehiculelor.
- Reducerea amprente de poluare externă a UE și a riscurilor pentru siguranța rutieră asociate exportului de vehicule rulate într-o stare tehnică neconformă cerințelor.
- Creșterea circularității și asigurarea tratării corespunzătoare a vehiculelor care nu intră în prezent în domeniul de aplicare.

1.4.4. *Indicatori de performanță*

A se preciza indicatorii pentru monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

- Îmbunătățirea posibilității de reciclare și reutilizare a vehiculelor
- Informații mai simplificate privind dezmembrarea pentru operatorii de tratare
- Costuri de reparații mai mici de la piesele de schimb second-hand
- Îmbunătățirea colectării vehiculelor, reducerea exporturilor de vehicule rulate de calitate inferioară și de vehicule scoase din uz
- Reducerea numărului de vehicule tratate ilegal și informal
- Creșterea cantităților de piese și componente reutilizate și reciclate
- Creșterea cantităților de materiale reciclate, reciclate la o calitate superioară și reciclarea mai multor materiale critice și strategice, reducând dependențele
- Reducerea dependenței energetice în producția de metal și plastic
- Reducerea cantităților de deșeuri depozitate
- Niveluri mai ridicate de utilizare a conținutului reciclat de materiale plastice și, eventual, pentru alte materiale în vehiculele noi
- Reducerea semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră datorită îmbunătățirii eficienței resurselor
- Reducerea poluării aerului și a accidentelor rutiere în țările importatoare datorită unor vehicule de mai bună calitate și aflate într-o stare tehnică conformă cerințelor
- Costuri de reparații mai mici pentru proprietarii de vehicule
- Creșterea veniturilor datorită îmbunătățirii colectării și a tratării
- Îmbunătățirea piețelor pentru materiile prime secundare, în special pentru materialele plastice

- Reducerea poluării aerului ca urmare a creșterii gradului de reciclare a materialelor plastice
- Creșterea semnificativă a gradului de ocupare a forței de muncă
- Reducerea externalităților de mediu ale gestionării necorespunzătoare a deșeurilor
- Creșterea veniturilor legitime și creșterea veniturilor fiscale
- Îmbunătățirea reutilizării și a reciclării vehiculelor care nu intră în prezent în domeniul de aplicare

1.5. Motivele propunerii/inițiativei

1.5.1. *Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei*

Cerințele detaliate ar trebui să fie adoptate prin acte de punere în aplicare/acte delegate într-un interval de timp de 1-8 ani. O serie de acțiuni în ceea ce privește mandatele, deciziile delegate sau de punere în aplicare și rapoartele de evaluare a impactului vor decurge din prezenta propunere de regulament.

Acțiunile vor viza o definiție coerentă și o verificare îmbunătățită a cerințelor privind informațiile referitoare la posibilitățile de reciclare, reutilizare, îndepărtare și circularitate, precum și declarațiile privind conținutul reciclat. În ceea ce privește colectarea și tratarea, diverse dispoziții impun stabilirea unor specificații suplimentare pentru colectare și tratare, inclusiv norme de calculare a obiectivelor de reutilizare și reciclare și schimbul electronic de informații între statele membre pentru a permite existența unor registre interoperabile și controale vamale simplificate. Alte elemente de armonizare se referă la stabilirea unor criterii uniforme pentru modularea taxelor REP și pentru REP transfrontalieră.

Mai detaliat (calendarul de finalizare a sarcinilor în luni de la intrarea în vigoare):

- Îmbunătățirea metodologiei de determinare a gradelor 3R (36 de luni)
- Îmbunătățirea evaluării riscurilor pentru exceptările rămase privind substanțele periculoase cu sprijinul ECHA (24 de luni), transferul exceptărilor privind restricțiile aplicabile substanțelor legate de baterii la Regulamentul privind bateriile, revizuirea generală și alinierea la Regulamentul REACH/„Regulamentul Omnibus” (96 de luni)
- Normele de calculare și de verificare a conținutului reciclat de materiale plastice (24 de luni), studiul de fezabilitate pentru stabilirea obiectivelor privind conținutul reciclat de oțel (36 de luni) și alte materiale (36 de luni), formatele declarațiilor pentru alte materiale, inclusiv pentru materiile prime critice (60 de luni)
- Specificarea cerințelor privind posibilitățile de îndepărtare pentru bateriile vehiculelor electrice și motoarele pentru tracțiune electrică, precum și informații generale privind îndepărtarea altor componente relevante, inclusiv modificarea anexei VII privind tratarea selectivă (36 de luni), actualizarea cerințelor de informare (72 de luni)
- Specificarea cerințelor privind strategia de circularitate și raportarea armonizată (36 de luni)
- Cerințele de etichetare a pieselor din plastic (actualizate la 72 de luni), a bateriilor vehiculelor electrice și a motoarelor pentru tracțiune electrică, în conformitate cu

cerințele Regulamentului privind bateriile și ale Actului privind materiile prime critice (36 de luni)

- Modificarea obligațiilor de raportare pentru export și a normelor de calculare a performanței tratării (24 de luni)

- Actualizarea rapoartelor existente și a formatelor acestora privind performanța tratării, care se bazează în prezent pe Decizia 2005/293 a Comisiei (executată de ESTAT), în special în ceea ce privește bateriile și motoarele pentru tracțiune electrică îndepărtate (36 de luni)

- Actualizarea formatelor de omologare de tip și a dosarului informativ care trebuie furnizate autorităților de omologare de tip (între 24 și 48 de luni, utilizând împuternicirea existentă)

- Elaborarea criteriilor privind pașaportul de circularitate al vehiculului (84 de luni)

- Armonizarea taxei REP (60 de luni) și a criteriilor de cooperare în materie de REP transfrontalieră (36 de luni)

- Criterii pentru exportul de vehicule rulate, cerință privind conformitatea tehnică și interoperabilitatea informațiilor privind înmatricularea vehiculelor (48 de luni)

- Dezvoltarea informatică a sistemului de „ghișeu unic” și sprijinul acordat de DG TAXUD pentru transmiterea de informații către autoritățile vamale în cadrul MOVEHUB (84 de luni) – Evaluarea funcționării pieței pieselor de schimb (96 de luni, clauza de revizuire)

- Abordarea progresivă în ceea ce privește extinderea domeniului de aplicare al categoriei de vehicule și pregătirea pentru revizuire (96 de luni)

1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu o mai bună coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Motivele acțiunii la nivel european (ex ante):

Modernizarea actualei Directive VSU, care a fost adoptată cu peste 20 de ani în urmă, este necesară pentru a se asigura că producătorii, importatorii și operatorii economici sunt stimulați să atingă obiectivele Pactului verde și sunt în măsură să contribuie la Planul de acțiune pentru economia circulară.

Evaluările acestor directive au arătat că sunt necesare îmbunătățiri considerabile pentru a stimula tranziția sectorului autovehiculelor către o economie circulară, reducând astfel amprenta de mediu legată de producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață și consolidând sustenabilitatea industriei autovehiculelor și a reciclării în Europa.

Întrucât sectorul autovehiculelor trece printr-o transformare masivă odată cu trecerea la vehiculele electrice, aceasta înseamnă că cea mai mare parte din amprenta de mediu a vehiculelor va trece de la etapa de utilizare la etapele de producție și de reciclare și că va fi necesară o aprovizionare importantă cu materii prime critice (MPC).

Valoarea adăugată pe care se preconizează că o va avea intervenția Uniunii (ex post):

Această acțiune reduce vulnerabilitatea sporită rezultată a lanțurilor de aprovizionare ale industriei UE, în special în ceea ce privește materiile prime critice esențiale pentru autonomia strategică a UE. În același timp, îmbunătățirea calității colectării și a tratării facilitează o mai bună utilizare a materialelor reciclate, sprijinind tranziția către o economie neutră din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon cu până la 14 milioane de tone de echivalent CO₂ pe an în 2040.

Valoarea adăugată a unei abordări la nivelul UE, sub forma unui regulament unic, constă în faptul că asigură coerența dintre cerința stabilită la proiectarea și producția de vehicule în cadrul omologării de tip și cerințele din etapele de colectare și de deșeu. Este necesară o sincronizare mai bună pentru a asigura menținerea calității, atât din punct de vedere economic, cât și din punctul de vedere al mediului, a pieselor, a componentelor și a materialelor rezultate din reutilizare, refabricare și reciclare.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

Prezentul regulament urmează exemplul Regulamentului privind bateriile, care oferă un cadru cuprinzător pentru îmbunătățirea circularității bateriilor. Mai multe dispoziții completează cerințele de sustenabilitate pentru bateriile pentru vehicule electrice care formează cel mai mare subsector viitor în temeiul Regulamentului privind bateriile. În această legislație sectorială privind deșeurile, care urmează să fie integrată pe deplin în cadrul de omologare de tip, se specifică în continuare nevoile detaliate de îmbunătățire a proiectării, a producției și a recuperării materiilor prime critice și strategice, astfel cum au fost abordate în Actul recent adoptat privind materiile prime critice, în special în ceea ce privește materialele cu magneți permanenți din motoarele pentru tracțiune electrică pentru vehicule.

1.5.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare*

Comisia Europeană propune un plan major de redresare bazat pe un buget consolidat pe termen lung pentru următorul cadru financiar multianual, precum și pe un nou instrument de redresare, „Next Generation EU”.

Pactul verde european va sta la baza strategiei UE de redresare. Aceasta include obiectivul unui transport și al unei logistici mai curate, inclusiv electromobilitatea, care reprezintă principalul motor al creșterii exponențiale a cererii de baterii, motoare pentru tracțiune electrică și multe alte MPC și materii prime strategice, inclusiv energia de producție încorporată în acestea.

Obiectivele prezentului regulament sunt sprijinite de cadrul financiar multianual și de instrumentul Next Generation EU, ambele punând un accent important pe finanțare și pe investiții pentru a sprijini tranziția economiei europene către modele circulare și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei. Aceasta include investiții pentru modernizarea gestionării deșeurilor, creșterea capacității de reciclare a

anumitor fluxuri de deșeuri și promovarea unei reciclări și a inovării de înaltă calitate.

De asemenea, economia circulară este înglobată în matricea programului Orizont Europa privind cercetarea, în special în parteneriatul său privind circularitatea și este unul dintre pilonii Programului pentru mediu și politici climatice (LIFE) 2021-2027. Acestea vor fi esențiale pentru a asigura competitivitatea sustenabilă a Europei în acest domeniu, precum și pentru a stimula economia, creșterea economică și bunăstarea Europei. Se preconizează că UE va continua să promoveze cercetarea în acest domeniu și în domeniile conexe, în următorul CFM.

1.5.5. *Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de redistribuire*

Pentru raționalizarea și îmbunătățirea coerenței în evaluarea restricțiilor aplicabile substanțelor, expertiza ECHA (evaluarea riscurilor substanțelor) și a JRC (elaborarea de metodologii și proceduri) ar fi cea mai adecvată pentru a asigura coerența în punerea în aplicare a abordării propuse în ceea ce privește dosarele conexe, cum ar fi ESPR, Regulamentul privind bateriile și Actul privind materiile prime critice, făcând apel în mod similar la expertiza acestora.

În ceea ce privește JRC, lucrările s-ar putea baza pe cercetările anterioare ale JRC pentru evaluarea impactului obiectivelor privind conținutul reciclat și a normelor de verificare pentru ratele de reciclare a bateriilor și pe activitățile în curs ale JRC pentru ESPR, precum și pe activitățile JRC pentru DG GROW privind viitoarele măsuri de politică pentru MPC (0,837 milioane EUR). JRC va analiza cele mai bune modalități de creare de sinergii și de sprijinire a activității în cooperare cu ENV și GROW.

În ceea ce privește dezvoltarea sistemului informatic și a schimburilor de date pentru controalele vamale, nevoile de personal și de resurse în cadrul DG TAXUD și al DG MOVE sunt legate de digitalizarea în MOVEHUB a informațiilor privind înmatricularea vehiculelor și reflectă ambiția de a restricționa exportul către țări terțe de vehicule de slabă calitate și aflate într-o stare tehnică neconformă cerințelor, pentru a aborda problema persistentă a locației necunoscute a vehiculelor. Pe termen lung, această dezvoltare informatică sprijină continuarea digitalizării informațiilor privind înmatricularea vehiculelor avute în vedere pentru revizuirea în curs a directivelor DG MOVE pe această temă, planificată pentru adoptare în cursul anului 2023.

În ceea ce privește strategia privind circularitatea, criteriile pentru pașaportul de circularitate al vehiculului, precum și cerințele legate de REP, contractanții externi sunt cei mai în măsură să ofere sprijinul tehnic necesar (0,500 milioane EUR de la DG GROW). Același lucru este valabil și pentru studiile de sprijin pentru cerințele de tratare, funcționarea piețelor pieselor de schimb), pregătirea pentru revizuirea exceptărilor privind restricțiile aplicabile anumitor substanțe (0,075 milioane EUR) și abordarea progresivă prevăzută pentru extinderea domeniului de aplicare (0,575 milioane EUR de la DG ENV pentru perioada 2024-2027).

1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

☐ **durată limitată**

- ☐ de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- ☐ Impactul financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

☒ **durată nelimitată**

- punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2025 până în 2028,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă și de o punere în aplicare completă în jurul anului 2032.

1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)⁷²

☒ **Gestiune directă** asigurată de Comisie

- ☒ prin intermediul departamentelor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;
- ☐ prin intermediul agențiilor executive

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☐ **Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- ☐ țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
- ☐ organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- ☐ BEI și Fondului european de investiții;
- ☐ organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;
- ☐ organismelor de drept public;
- ☐ organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care beneficiază de garanții financiare adecvate;
- ☐ organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.
- *Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.*

Observații

Gestiune directă de către DG ENV, DG GROW, DG MOVE, DG TAXUD și acorduri administrative cu JRC.

⁷²

Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimerile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Norme în materie de monitorizare și raportare

A se preciza frecvența și condițiile.

Inițiativele implică achiziții publice, acorduri administrative cu JRC și impactul asupra COM HR.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea modului/modurilor de gestiune, a mecanismului/mecanismelor de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Nu se aplică

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

Nu se aplică

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)*

Nu se aplică

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

Nu se aplică

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Liniile bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tip de cheltuieli	Contribuție			
	Număr	Dif./Nedif. ⁷³	din partea țărilor AELS ⁷⁴	din partea țărilor candidate și potențial candidate ⁷⁵	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
1	03.02.01.01 Funcționarea și dezvoltarea pieței interne de bunuri și servicii	Dif.	DA	NU	NU	NU
3	09.02.02 – Economia circulară și calitatea vieții	Dif.	DA	NU	NU	NU
7	20.02.01.01 Agenți contractuali	Nedif.	NU	NU	NU	NU
7	20.02.01.03 Funcționari naționali repartizați temporar pe lângă instituție	Nedif.	NU	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tip de cheltuieli	Contribuție			
	Număr	Dif./Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	Nu se aplică					

⁷³ Dif. = credite diferențiate/Nedif. = credite nediferențiate.

⁷⁴ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

⁷⁵ Țările candidate și, după caz, candidații potențiali din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	1	Piața unică, inovarea și sectorul digital
--	----------	---

DG: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
Cheltuieli operaționale, studii de sprijin	Angajamente	(1a)	-	0,250	-	0,250	0,500
	Plăți	(2a)	-	0,250	-	0,250	0,500
TOTAL credite pentru DG GROW	Angajamente	=1a+1b+3	-	0,250	-	0,250	0,500
	Plăți	=2a+2b+3	-	0,250	-	0,250	0,500

DG GROW a estimat că elaborarea metodologiei actualizate pentru gradele 3R și a criteriilor privind posibilitățile de îndepărtare pentru baterii și motoarele pentru tracțiune electrică, precum și schimbul electronic de informații pentru pașaportul de circularitate a vehiculului propus necesită 0,250 și, respectiv, 0,250 milioane EUR.

Vor fi necesare resurse suplimentare în perioada 2028-2033 pentru a avansa lucrările după încheierea actualului CFM în 2027: pentru DG GROW este prevăzută o sumă totală de 0,150 milioane EUR pentru studii tehnice pentru perioada cuprinsă între 2028 și punerea în aplicare integrală în jurul anului 2032.

Suma raportată mai sus ar fi, de asemenea, necesară pentru a finanța partea relevantă din acordurile administrative, care urmează să fie discutată între DG ENV/DG GROW și JRC, precum și pentru achiziționarea de studii și date legate de dispozițiile DG GROW (metodologia actualizată pentru gradele 3R, criteriile privind posibilitățile de îndepărtare pentru baterii și motoarele pentru tracțiune electrică și schimbul electronic de informații pentru pașaportul de circularitate al vehiculului propus). Ar fi luate în considerare sinergii semnificative cu sprijinul politic continuu acordat de JRC pentru Actul privind materiile prime critice.

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual	3	Resurse naturale și mediu
--	----------	----------------------------------

DG: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024- 2027
Cheltuieli operaționale ale DG ENV, studii de sprijin	Angajamente	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Plăți	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Co-delegare către DG TAXUD, dezvoltarea ghișeului unic pentru vămi	Angajamente	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Plăți	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Co-delegare către DG MOVE, asistență informatică	Angajamente	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Plăți	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Acord administrativ cu JRC	Angajamente	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Plăți	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
TOTAL credite pentru DG ENV	Angajamente	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Plăți	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

DG ENV a estimat necesitatea unor studii de sprijin tehnic (din 2024 până în 2031) pentru conținutul reciclat de materiale plastice și perspectivele de reciclare chimică (0,100 milioane EUR), a studiului pentru stabilirea nivelurilor-țintă pentru conținutul reciclat de oțel (0,100 milioane EUR), a studiului mai amplu de fezabilitate pentru MPC, a conținutului reciclat de aluminiu și magneziu (0,100 milioane EUR în 2027), a unor criterii pentru modularea taxelor REP (0,050 milioane EUR), a unor cerințe de calitate pentru tehnologiile PST (0,050 milioane EUR), a mecanismului de cooperare în materie de REP transfrontalieră (0,100 milioane EUR), a pregătirii pentru revizuirea exceptărilor privind restricțiile aplicabile substanțelor (0,075 milioane EUR) și a normelor de calculare și de verificare a performanței reciclării în valoare totală de (0,575 milioane EUR) pentru perioada 2024-2027.

Este probabil ca JRC să joace un rol important în sprijinirea Comisiei în ceea ce privește unele dintre lucrările tehnice necesare, astfel cum s-a menționat mai sus, pentru elaborarea specificațiilor privind conținutul reciclat, posibilitățile de îndepărtare a bateriilor și a motoarelor pentru tracțiune electrică bogate în materii prime critice, precum și a normelor de calculare și de verificare legate de tratare. Un posibil acord administrativ poate acoperi nevoile estimate (0,837 milioane EUR pentru perioada 2024-2027), maximizând în același timp sinergiile cu sarcinile

conexe din cadrul propunerilor de Act privind materiile prime critice, Regulament privind proiectarea ecologică a produselor sustenabile, Directivă privind produsele din plastic de unică folosință și Regulament privind ambalajele și deșeurile de ambalaje.

Se aplică codelegarea de la DG ENV la DG TAXUD și DG MOVE pentru a digitaliza informațiile privind înmatricularea vehiculelor prin extinderea sistemelor informatice pentru a crea interoperabilitatea digitalizării registrelor vehiculelor și, ca o a doua etapă, pentru a institui controale la export în timp real prin conectarea la sistemul ghișeului unic al vămilor pentru perioada 2024-2027.

Vor fi necesare resurse suplimentare în perioada 2028-2033 pentru a avansa lucrările după încheierea actualului CFM în 2027:

- (c) Pentru DG ENV este prevăzută o sumă totală de 0,550 milioane EUR pentru studii tehnice pentru perioada cuprinsă între 2028 și punerea în aplicare integrală în jurul anului 2032.
- (d) Pentru DG TAXUD este prevăzută o sumă totală de 0,500 milioane EUR pentru implementare informatică pentru perioada cuprinsă între 2028 și punerea în aplicare integrală în jurul anului 2032.
- (e) Resurse pentru JRC sub forma unor eventuale acorduri administrative suplimentare pentru o sumă totală de 0,335 milioane EUR pentru perioada 2028-2032.

TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-6 din cadrul financiar multianual (suma de referință)	Angajamente	=4+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Plăți	=5+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual		7	Cheltuieli administrative				
DG ENV, DG TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
Resurse umane, DG ENV	Angajamente	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Plăți	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Resurse umane, DG TAXUD	Angajamente	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Plăți	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
TOTAL credite de la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual pentru DG GROW, DG TAXUD	Angajamente	=1a+1b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Plăți	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Justificarea necesarului de personal este prezentată în secțiunea 3.2.3 de mai jos.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
TOTAL credite în cadrul RUBRICILOR 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Plăți	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările			Anul N		Anul N+1		Anul N+2		Anul N+3		A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)						TOTAL	
	REALIZĂRI																	
	↓	Tip ⁷⁶	Costur i medii	Nu	Costur i	Nu	Costur i	Nu	Costur i	Nu	Costur i	Nu	Costu ri	Nu	Costur i	Nu	Costur i	Nr. total
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1 ⁷⁷ ...																		
- Realizare																		
- Realizare																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1																		
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2...																		
- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		
TOTALURI																		

⁷⁶ Realizările se referă la produsele și serviciile care trebuie furnizate (de exemplu: numărul de schimburi de studenți finanțate, numărul de km de drumuri construite etc.).

⁷⁷ Conform descrierii de la punctul 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”.

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

3.2.3.1. Necesarul estimat de credite administrative în cadrul Comisiei

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări exprimate în echivalent normă întreagă

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024- 2027
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei) DG GROW: TA					
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei) DG ENV: TA					
20 01 02 03 (în delegații)					
01 01 01 01 (cercetare indirectă)					
01 01 01 11 (cercetare directă)					
Alte linii bugetare (a se preciza)					
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”) DG ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”) DG TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
– în delegații					
01 01 01 02 (AC, END, INT – cercetare indirectă)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – cercetare directă)					
Alte linii bugetare (a se preciza)					
TOTAL	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	Nu sunt necesare posturi de AT suplimentare pentru administrarea generală. Supravegherea preconizată a tuturor sarcinilor de negociere în 2024 și pentru pregătirea, elaborarea și adoptarea legislației secundare în conformitate cu termenele propuse va fi acoperită de personalul AT existent.
Personal extern	Sarcinile tehnice suplimentare conduse de DG GROW vor fi acoperite de personalul existent, la care se adaugă sprijinul DG ENV și expertiza tehnică a JRC (dacă se convine astfel): - Îmbunătățirea metodologiei de determinare a gradelor 3R; - Îmbunătățirea evaluării riscurilor pentru excepțiile rămase privind substanțele periculoase cu sprijinul ECHA, transferul excepțiilor privind restricțiile referitoare la substanțe legate de baterii la Regulamentul privind bateriile, revizuirea generală și alinierea la Regulamentul REACH/„Regulamentul Omnibus”; - Specificarea cerințelor privind posibilitățile de îndepărtare pentru bateriile vehiculelor electrice și motoarele pentru tracțiune electrică, precum și informații

	generale privind îndepărtarea altor componente relevante, inclusiv modificarea anexei IV privind tratarea selectivă, actualizarea cerințelor de informare (sprijin JRC); - Specificarea cerințelor privind strategia de circularitate; - Cerințele de etichetare a pieselor din plastic (actualizate la 72 de luni), a bateriilor vehiculelor electrice și a motoarelor pentru tracțiune electrică, în conformitate cu cerințele Regulamentului privind bateriile și ale Actului privind materiile prime critice (36 de luni); - Actualizarea formatelor de omologare de tip și a dosarului informativ care trebuie furnizate autorităților de omologare de tip; - Elaborarea criteriilor privind pașaportul de circularitate al vehiculului. Pentru DG ENV, sarcinile suplimentare vor trebui să fie acoperite de posturi suplimentare de AC și END. Pentru DG ENV, acestea ar trebui să fie de 1,0 ENI END începând cu 2024, la care se adaugă 0,5 posturi ENI AC pentru 2024, 2,0 posturi ENI AC în 2025 și, respectiv, 2,5 posturi ENI AC atât în 2026, cât și în 2027, pentru a efectua lucrările tehnice, cu sprijinul JRC, dacă s-a convenit astfel, inclusiv: - Norme de calculare și de verificare a conținutului reciclat de materiale plastice, studiu de fezabilitate pentru stabilirea obiectivelor privind conținutul reciclat de oțel, studiu mai amplu de fezabilitate tehnică și economică pentru MPC și alte materiale, formatele declarațiilor pentru alte materiale, inclusiv pentru MPC (sprijinul DG GROW și JRC); - Modificarea obligațiilor de raportare pentru export și a normelor de calculare a performanței tratării (sprijin JRC); - Cerințe de calitate pentru operatorii de tratare și PST; - Armonizarea taxei REP și a criteriilor de cooperare în materie de REP transfrontalieră; - Criterii pentru exportul de vehicule rulate. - Evaluarea funcționării pieței pieselor de schimb (96 de luni, clauza de revizuire) - Abordarea progresivă în ceea ce privește extinderea domeniului de aplicare al categoriei de vehicule și pregătirea pentru revizuire (96 de luni) Pentru DG TAXUD, sunt prevăzute 1,0 ENI pentru 2025 și 1,5 ENI de posturi AC în perspectiva anilor 2026 și 2027, iar sarcinile DG MOVE vor fi acoperite de personalul existent, cu sprijin tehnic din partea DG ENV (acoperit de personalul DG ENV menționat mai sus): - Punerea în aplicare a cerinței privind conformitatea tehnică și interoperabilitatea informațiilor privind înmatricularea vehiculelor; - Dezvoltarea informatică a sistemului de „ghișeu unic” și sprijinul acordat de DG TAXUD pentru transmiterea de informații către autoritățile vamale în cadrul MOVEHUB;
--	--

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- ☒ poate fi finanțată integral în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM).
- ☐ necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM.
- ☐ necesită revizuirea CFM.

3.2.5. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

- ☒ nu prevede cofinanțare din partea terților
- ☐ prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N ⁷⁸	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

⁷⁸

Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- ☒ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☐ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra altor venituri
 - vă rugăm să indicați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei						
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

--

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

--