

**Bruxelles, 11 iunie 2025
(OR. en)**

10092/25

**Dosar interinstituțional:
2023/0284 (COD)**

**ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778**

NOTĂ

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Subiect:	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 - Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 13 iulie 2023, Comisia Europeană a publicat o 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 (denumită în continuare „propunerea”).
2. La 3 octombrie 2023, în timpul președinției spaniole a Consiliului, Comisia a prezentat Grupului de lucru pentru chestiuni de mediu (WPE) propunerea sa legislativă și evaluarea impactului care o însoțește, fiind organizat și un prim schimb de opinii.

3. Propunerea stabilește cerințe pentru a garanta că vehiculele noi sunt proiectate astfel încât să faciliteze reciclarea, reutilizarea și refabricarea pieselor și ale componentelor. De asemenea, aceasta propune să se introducă un obiectiv obligatoriu pentru utilizarea materialelor plastice reciclate și să se împuternicească Comisia pentru a emite acte delegate de stabilire, în viitor, a unor obiective pentru oțelul reciclat, materiile prime critice și aluminiu. Propunerea urmărește să consolideze răspunderea extinsă a producătorilor și conține măsuri mai stricte de trasabilitate și control pentru a spori colectarea vehiculelor scoase din uz și pentru a aborda problema persistentă a „vehiculelor dispărute”. În plus, propune interzicerea exportului de vehicule rulate care nu se mai află într-o stare tehnică conformă cerințelor, astfel încât Uniunea să își respecte angajamentele de a nu contribui la poluare în țările terțe și de a păstra materialele valoroase în UE. Propunerea are totodată ca scop o mai bună tratare a vehiculelor scoase din uz prin stabilirea unui obiectiv de reciclare a materialelor plastice și prin eliminarea obligatorie a pieselor și a componentelor înainte de mărunțire în vederea consolidării economiei circulare.
4. În Parlamentul European, dosarul a fost transmis atât Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară (ENVI), cât și Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor (IMCO), care i-au numit raportori pe dl Jens GIESEKE (PPE, DE) și, respectiv, pe dl Paulius SAUDARGAS (PPE, LT).
5. Comitetul Economic și Social European și-a emis avizul la 13 decembrie 2023.
6. La nivelul grupului de lucru, propunerea a fost discutată în cadrul a șaptesprezece reuniuni în timpul președințiilor spaniolă, belgiană, ungară și poloneză. Primul text de compromis a fost pregătit și publicat în cursul președinției belgiene¹. O altă propunere de compromis a fost pregătită pe durata președinției ungare². Actuala președinție poloneză a pregătit alte două texte de compromis³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 și 8543/25.

7. Președinția belgiană a informat delegațiile cu privire la situația actuală în cadrul punctului „Diverse” de pe ordinea de zi a Consiliului Mediu din 17 iunie 2024, iar o dezbatere de orientare cu privire la propunere a avut loc cu ocazia Consiliului Mediu din 17 decembrie 2024, sub președinția ungară. La 30 aprilie 2025, Coreperul a oferit orientări pentru continuarea lucrărilor referitoare la chestiunea luării în considerare a deșeurilor postconsum eligibile în vederea atingerii obiectivelor privind conținutul minim reciclat.
8. La 4 iunie 2025, Coreperul a discutat propunerea în pregătirea Consiliului Mediu și a concluzionat că, sub rezerva unor ajustări care se reflectă în anexa la prezenta notă, aceasta poate fi transmisă Consiliului pentru a se ajunge la o abordare generală în cadrul reuniunii sale din 17 iunie 2025.

II. PRINCIPALELE ELEMENTE ALE TEXTULUI DE COMPROMIS AL PREȘEDINȚIEI

a) Temei juridic

Comisia a propus ca articolul 114 din TFUE să constituie temeiul juridic pentru întreaga propunere. Ținând seama de discuțiile de la nivelul grupului de lucru, președinția a adăugat articolul 192 alineatul (1) din TFUE ca temei juridic pentru capitolele IV și V din propunere privind gestionarea vehiculelor scoase din uz și privind vehiculele rulate și exportul acestora, în timp ce celelalte dispoziții ale regulamentului, în special capitolele II și III ale acestuia, care se referă în principal la producția de vehicule noi, se întemeiază în continuare pe articolul 114 din TFUE.

b) Extinderi ale domeniului de aplicare (articolul 2)

O serie de delegații au sprijinit o creștere a nivelului de ambiție în ceea ce privește anumitele vehicule grele, vehiculele cu două sau trei roți și cvadriciclurile. Aceasta cuprinde noi obligații care inițial au fost prevăzute numai pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare, cum ar fi proiectarea care permite eliminarea anumitor piese, stabilirea unei strategii privind circularitatea sau etichetarea pieselor. În același timp, regimul de răspundere extinsă a producătorilor (REP) pentru vehiculele grele și motociclete ar trebui să acopere nu doar colectarea și depoluarea acestora, astfel cum a propus Comisia, ci și costurile lanțului de tratare în ansamblu, așa cum se întâmplă deja în cazul autoturismelor și al vehiculelor utilitare ușoare. Majoritatea acestor obligații noi se vor aplica și motocicletelor din categoriile L_{1e} și L_{2e}, care nu au fost incluse în propunerea inițială a Comisiei.

În plus, anumite vehicule cu destinație specială au fost adăugate în domeniul de aplicare al regulamentului pentru a spori și mai mult circularitatea și avantajele oferite de tratare. Sunt exceptate rulotele, vehiculele cu destinație specială produse de un producător mic, precum și piesele de vehicule produse de un producător mic care sunt omologate de tip în cadrul omologării de tip în mai multe etape, altele decât vehiculul de bază.

În mod similar, piesele vehiculelor care fac obiectul unor etape mai târzii, în comparație cu vehiculul de bază, ale unei omologări de tip în mai multe etape vor intra și ele acum sub incidența regulamentului (cu excepția cazului în care sunt vizate de exceptarea pentru seriile mici menționată mai sus).

c) Distincția dintre un vehicul rulat și un vehicul scos din uz (articolul 37)

Pentru fiecare schimbare de proprietar, abordarea revizuită prevede o cerință de prezentare a unei documentații din care să reiasă că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. Această documentație pot fi o evaluare în conformitate cu anexa I (a se vedea mai jos) sau un certificat de inspecție tehnică valabil. Se prevede o derogare de la această cerință în cazul schimbării proprietarului vehiculelor aflate într-o stare tehnică conformă cerințelor care sunt transferate de persoane fizice ce nu sunt operatori economici. Totuși, această derogare nu se aplică vânzărilor încheiate online, deoarece acestea constituie o situație cu risc mai ridicat. Modificările de mai sus sunt însoțite de o definiție modificată a vehiculului scos din uz și de o anexă I modificată substanțial, care stabilește criteriile obligatorii și orientative ce trebuie evaluate pentru a se stabili dacă un vehicul este un vehicul scos din uz. Excepțiile sunt incluse în anexa I partea C pentru vehiculele de interes cultural special și pentru cazurile în care proprietarul vehiculului decide să îl readucă la o stare tehnică conformă cerințelor.

d) Obiective privind conținutul minim reciclat (articolul 6)

Pentru a deschide calea către obținerea de beneficii semnificative în materie de circularitate, menținând în același timp o abordare realistă, textul de compromis se bazează pe o abordare în trei etape a obiectivelor privind conținutul minim de materiale plastice reciclate. Obiectivele cresc treptat de la cel puțin 15 % de realizat în primele 72 de luni până la 20 % după 96 de luni și 25 % după 120 de luni de la intrarea în vigoare a regulamentului. Ca mecanism de salvagardare, Comisia este împuternicită să stabilească derogări temporare de la aceste obiective în cazul în care lipsa disponibilității sau prețurile excesive ale materialelor plastice reciclate fac conformitatea excesiv de dificilă. În ceea ce privește obiectivele privind conținutul minim reciclat al altor materiale, Comisia va fi împuternicită să stabilească o cotă minimă de oțel reciclat pe baza unui studiu de fezabilitate pe care trebuie să îl efectueze. O împuternicire similară este prevăzută pentru alte materiale, și anume aluminiu, magneziu și aliajele acestora, dar și neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, nichel, cobalt sau bor.

e) Definiția deșeurilor postconsum de luat în considerare în vederea atingerii obiectivelor privind conținutul minim de materiale plastice reciclate și auditurile efectuate de părți terțe [articolul 3 alineatul (11) și articolul 6, anexa XIII]

Definiția deșeurilor postconsum a fost adaptată în conformitate cu normele OMC pentru a permite utilizarea materialelor reciclate care provin atât din UE, cât și din țări terțe. Această modificare este însoțită de un sistem de audituri efectuate de părți terțe asupra instalațiilor care produc astfel de materiale reciclate, indiferent dacă acestea sunt situate în UE sau într-o țară terță. Pentru efectuarea auditurilor, organismele de evaluare a conformității trebuie să dețină o certificare recunoscută la nivelul Uniunii sau o certificare echivalentă recunoscută la nivel internațional, cum ar fi ISO 19011:2018 sau ISO/IEC 17020:2012.

Aceste audituri trebuie să ateste că instalațiile îndeplinesc cerințele privind protecția sănătății umane, a climei și a mediului prevăzute în dreptul Uniunii sau sunt echivalente cu cerințele respective și că deșeurile de plastic tratate în astfel de instalații provin din țări cu o strategie cuprinzătoare de gestionare a deșeurilor.

Având în vedere legătura cu relațiile comerciale și lanțurile de aprovizionare ce la nivel mondial, precum și necesitatea de a găsi un echilibru adecvat între beneficiile pentru mediu și competitivitatea industriei de reciclare și a industriei autovehiculelor din UE, condițiile și auditurile echivalente pentru materialele reciclate în țări terțe ar trebui să se aplice numai la 48 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Impactul preconizat al acestor cerințe ar trebui evaluat într-un mod mai cuprinzător la 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. În plus, la articolul 55 a fost introdusă o clauză de revizuire.

f) Obligațiile producătorilor (strategia privind circularitatea, pașaportul vehiculului – articolele 9 și 13)

Pentru a reduce sarcina asupra producătorilor de vehicule, textul de compromis prevede că circularitatea trebuie stabilită în funcție de categoria vehiculelor (și anume, de exemplu, toate vehiculele pe care un producător le produce în categoria N₁), mai degrabă decât pentru fiecare model omologat de tip, cum a fost cazul în propunerea inițială a Comisiei. Acest lucru nu se aplică anumitor informații privind evoluția tehnologiilor de tratare, nici informațiilor privind ponderea conținutului reciclat, care trebuie să rămână specifice fiecărui tip.

În ceea ce privește pașaportul digital de circularitate al vehiculului, au fost făcute o serie de adăugiri pentru a asigura integrarea acestuia cu alte pașapoarte create în temeiul legislației Uniunii, cum ar fi Regulamentul privind proiectarea ecologică a produselor sustenabile (ESPR). Pașaportul va trebui să includă, ca necesitate recentă, informații cu privire la piesele care conțin plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent, precum și o declarație privind ponderea conținutului reciclat, strategia privind circularitatea și o trimitere la catalogul pieselor de schimb, inclusiv amplasarea acestora în tipul de vehicul vizat.

g) Răspunderea extinsă a producătorilor (REP – articolele 16-22)

Regimul REP a fost modificat pentru a oferi statelor membre mai multă flexibilitate în a ține seama de situația lor specifică sau de legislația preexistentă. Prin urmare, obligațiile producătorilor ar putea fi adaptate în regiunile ultraperiferice, iar statele membre ar putea solicita ca producătorii să își îndeplinească obligațiile în materie de REP prin intermediul unei organizații care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

În ceea ce privește calcularea taxei REP, s-a clarificat faptul că aceasta acoperă, de asemenea, costul transportului de la un punct de colectare la instalația de tratare și că producătorii acoperă, proporțional cu cota lor de piață, costurile vehiculelor în cazul cărora nu poate fi identificat niciun producător (sau în care producătorul nu mai există).

În cele din urmă, a fost necesar să se elaboreze un regim transfrontalier specific pentru situația excepțională în care, pe teritoriul statului membru în care vehiculul devine un vehicul scos din uz, nu poate fi identificat niciun producător, în conformitate cu definiția din regulament. În această situație, costul este acoperit de producătorul care a introdus vehiculul pe piața (Uniunii), care are un reprezentant autorizat în fiecare stat membru în scopul REP. Statele membre ar putea solicita de asemenea plata unei taxe corespunzătoare la prima înmatriculare a unui vehicul rulat sau a unui vehicul în legătură cu care nu poate fi identificat niciun producător pentru a acoperi costurile tratării. Sunt prevăzute activități de cooperare și monitorizare pentru a se asigura respectarea regulamentului.

h) Colectarea (articolele 23 și 24)

Textul președinției clarifică faptul că vehiculele scoase din uz pot fi predate fie direct la o instalație de tratare autorizată, fie, dacă acest lucru este autorizat de un stat membru, la un punct de colectare inclus în sistemul de colectare pentru teritoriul său, care va avea apoi obligația de a preda vehiculul scos din uz la o instalație de tratare autorizată în termen de o lună pentru a se reduce riscul de activități ilegale. Opțiunea de a autoriza puncte de colectare este considerată necesară pentru a se aborda situația statelor membre foarte mici sau a regiunilor îndepărtate în care nu este disponibilă o instalație de tratare autorizată. De asemenea, în considerentul 46 este clarificat acum faptul că măsurile care stabilesc dacă livrarea vehiculelor scoase din uz este gratuită s-ar putea baza pe stimulente financiare.

i) Tratarea (articolele 27-36)

Textul președinției aduce o serie de clarificări în articolele privind obligațiile instalațiilor de tratare autorizate, privind mărunțirea, depozitarea și eliminarea fluidelor și privind un termen pentru depoluare, precum și privind o împuternicire a Comisiei de a adapta cerințele de tratare, care sunt în prezent limitate în mod specific la progresele științifice în domeniul tehnologiilor de tratare. Textul președinției a reformulat pozitiv interdicția privind mărunțirea combinată a vehiculelor scoase din uz cu alte deșeuri, permițând acum această operațiune dacă anumite criterii de calitate și valori-limită sunt îndeplinite de „tehnologia postmărunțire”. Aceste valori-limită noi se aplică și ca o condiție pentru depozitarea deșeurilor neinerite rezultate din mărunțirea vehiculelor scoase din uz. În anexa VII partea C, textul permite mai multe excepții privind piesele și componentele care trebuie îndepărtate atunci când valorile-limită pentru tehnologia postmărunțire pot fi atinse, astfel încât textul să fie mai adaptat exigențelor viitorului, favorabil inovării și neutru din punct de vedere tehnologic, deoarece tehnologiile postmărunțire se vor dezvolta în continuare în viitorul apropiat. Piesele care sunt îndepărtate de pe vehiculele scoase din uz nu ar trebui să fie considerate deșeuri atunci când evaluarea tehnică dovedește că aceste piese și componente sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, astfel cum se prevede la articolul 31.

j) Exportul de vehicule rulate (articolele 37a-45)

S-a clarificat faptul că controalele vamale menite să verifice că din Uniune se exportă doar vehicule aflate într-o stare tehnică conformă cerințelor sunt complet automatizate și se bazează în continuare pe principiile existente în materie de gestionare a riscurilor, fără a necesita niciun control fizic al statutului vehiculelor individuale. De asemenea, s-a clarificat că statele membre pot continua să utilizeze aplicațiile existente, inclusiv Sistemul de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), pentru a se conecta la MOVE-HUB, noua platformă de schimb de mesaje pentru interconectarea registrelor electronice naționale ale statelor membre și a sistemelor vamale naționale prin intermediul mediului aferent ghișeului unic al UE pentru vămi.

III. CONCLUZII

9. Textul de compromis al președinției pentru o abordare generală figurează în anexa la prezenta notă⁴.
10. În acest context, Consiliul este invitat:
 - să examineze textul din anexă și
 - să ajungă la un acord cu privire la o abordare generală în cadrul reuniunii sale din 17 iunie 2025.

⁴ Adăugirile la propunerea Comisiei sunt marcate cu caractere subliniate, iar eliminările cu [...]. Cele mai recente modificări față de documentul 9440/1/25 REV 1, astfel cum a fost dezbătut în cadrul Coreperului din 4 iunie 2025, sunt marcate cu **caractere aldine subliniate** pentru adăugiri și cu [...] pentru eliminări.

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 și articolul 192 alineatul (1), coroborate cu articolele 14-45, articolul 46 și articolul 48 din prezentul regulament,

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,

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

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 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

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

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

⁴ Comunicarea 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.

- (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 prezentul regulament. Dispozițiile administrative ale Regulamentului (UE) 2018/858, inclusiv dispozițiile privind supravegherea pieței, măsurile corective și sancțiunile, se aplică omologărilor de tip emise în conformitate cu cerințele prezentului regulament.

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).

- (7¹¹) 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. Pentru a contribui la obiectivele de conservare, protecție și îmbunătățire a calității mediului, de protecție a sănătății umane și de utilizare prudentă și rațională a resurselor naturale, este esențial să se stabilească norme privind condițiile care reglementează gestionarea vehiculelor scoase din uz, precum și exportul de vehicule rulate.[...] 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. [...] Pentru a atinge aceste obiective [...], Directiva 2000/53/CE și Directiva 2005/64/CE ar trebui înlocuite cu un regulament, în temeiul articolului 114 și al articolului 192 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).
- (7a) În regiunile ultraperiferice menționate la articolul 349 din TFUE, statele membre ar trebui să poată adapta obligațiile producătorilor pentru a garanta un serviciu și a acoperi costurile de gestionare a vehiculelor scoase din uz ținând cont de caracteristicile acestor regiuni.

¹¹ Este posibil să se aducă modificări suplimentare considerentului.

- (8) Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M₁) și vehiculelor utilitare ușoare (N₁), 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 M₁ și N₁, ci și, parțial, vehiculelor din [...] categoria L ([...]L_{1e}-L_{7e}), vehiculelor grele și remorcilor acestora (M₂, M₃, N₂, N₃, O), precum și vehiculelor cu destinație specială. 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 vehiculelor din categoriile M₁ și N₁ 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 și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor în vederea reutilizării și a reciclării înainte de mărunțire [...] și condițiile de depozitare a deșeurilor neînerte rezultate din mărunțire ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L ([...]L_{1e}-L_{7e}) și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M₂, M₃, N₂, N₃, O) într-o perioadă de cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. 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, [...] de depoluare și de tratare 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 studiile¹², 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 , 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. [...] Acest lucru complică calcularea [...] gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare [...]. Pentru vehiculele cu destinație specială [...] bazate pe categoriile M_1 și N_1 , costurile privind [...] colectarea, depoluarea și îndepărtarea obligatorie a pieselor și a componentelor [...] ar trebui să fie acoperite de producători în cadrul schemei de răspundere extinsă a producătorilor. Pentru vehiculele cu destinație specială din categoriile M_2 , M_3 , N_2 , N_3 și O , normele referitoare la strategia privind circularitatea și exportul de vehicule rulate nu ar trebui să se aplice. Dispozițiile privind substanțele din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială bazate pe categoriile M_1 și N_1 , 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.

¹² <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

- (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 orientări¹³ 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. Cu toate acestea, este de asemenea necesar să se prevadă excepții pentru a se menține posibilitatea ca statele membre să stabilească situațiile în care anumite vehicule nu ar trebui considerate vehicule scoase din uz, în pofida îndeplinirii criteriilor relevante, având în vedere statutul lor de vehicul de interes cultural special. Aceste situații pot acoperi, de exemplu, vehiculele aflate în posesia colecționarilor sau a muzeelor, vehiculele construite la comandă sau vehiculele de curse, cu condiția ca autoritățile competente să recunoască un interes cultural special relevant.
- (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 Orientările corespondenților nr. 9 privind transferurile de vehicule scoase din uz, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

- (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”)¹⁴, 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 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 Consiliului¹⁵. În mod similar, restricțiile privind utilizarea substanțelor reglementate în Regulamentul (UE) 2019/1021 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶ 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.

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

¹⁵ 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).

¹⁶ 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) Directiva 2000/53/CE prevede exceptări de la restricțiile privind utilizarea plumbului și a cadmiului în bateriile utilizate în vehicule, care sunt preluate de prezentul regulament. Cu toate acestea, utilizarea substanțelor în baterii este reglementată în mod cuprinzător în Regulamentul (UE) nr. 2023/[...]1542 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷. Prin urmare, aceste substanțe ar trebui să fie abordate și, în cele din urmă, restricțiile și exceptările aferente ar trebui să fie transferate, după caz, în regulamentul menționat [...] prin intermediul unei dispoziții de modificare prevăzute în prezentul regulament. [...]
- (17) Pentru a ține seama de progresele științifice și tehnice, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie în continuare delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea exceptărilor de la restricțiile privind utilizarea plumbului, a mercurului, a cadmiului și a cromului hexavalent în vehicule în temeiul prezentului regulament. Modificarea sau eliminarea acestor exceptări ar trebui să fie precedată de o evaluare a impactului socioeconomic al acestei schimbări, care nu este prevăzută în Directiva 2000/53/CE, inclusiv de analizarea disponibilității unor substanțe alternative și a impactului asupra sănătății umane și a mediului pe parcursul întregului ciclu de viață al vehiculelor. Pentru a asigura eficacitatea procesului decizional, a coordonării și a gestionării aspectelor tehnice, științifice și administrative ale modificării prezentului regulament în ceea ce privește restricțiile de utilizare a substanțelor în vehicule, Agenția Europeană pentru Produse Chimice ar trebui să asiste Comisia în această evaluare.

¹⁷ Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului [...] din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE (JO L 191, 28.7.2023, p. 1[...]).

- (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 [...] materiale plastice reciclate din deșeuri de plastic postconsum, în procente care să crească progresiv. Un procent de 25 % din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice din tipurile de vehicule respective ar trebui atins prin includerea materialelor plastice reciclate provenind de pe vehiculele scoase din uz[...]. [...] Selectarea materialelor plastice incluse în sfera obiectivelor se bazează pe tipurile reciclabile de materiale plastice, astfel cum sunt menționate în studiul Centrului Comun de Cercetare (JRC) dedicat acestui subiect¹⁸ și în evaluarea impactului. În aceste documente, materialele termorigide, altele decât spumele de poliuretan din scaune, și elastomerii nu sunt luați în considerare la calcularea obiectivelor, având în vedere că materialele termorigide sunt deosebit de dificil de reciclat și că pneurile sunt propuse ca produs prioritar în cadrul Regulamentului privind proiectarea ecologică a produselor sustenabile.[...] Totuși, în cazul în care lipsa disponibilității sau prețurile excesive ale anumitor materiale plastice reciclate fac excesiv de dificilă respectarea procentelor minime, Comisia ar trebui să fie împuternicită pentru a completa regulamentul prin stabilirea unor derogări temporare de la obiectivele privind conținutul de materiale plastice reciclate, în consultare cu statele membre. 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 [...] din vehiculele scoase din uz prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta, în conformitate cu alte acte legislative ale Uniunii care acoperă o gamă mai largă de fluxuri de deșeuri și de produse într-un mod consecvent orizontal.

¹⁸ <https://op.europa.eu/ro/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1>.

- (19a) Promovarea utilizării de materiale plastice reciclate în vehicule se bazează pe premisa că conținutul reciclat în sine a fost produs într-un mod durabil din punctul de vedere al mediului, astfel încât amprenta de carbon să fie redusă și economia circulară să fie încurajată. În acest scop, trebuie instituite anumite garanții pentru a se asigura că modul în care este obținut conținutul reciclat nu anulează beneficiile pentru mediu ale utilizării unui astfel de conținut reciclat în vehicule. Prin urmare, este necesar ca preocupările legate de mediu să fie abordate în mod nediscriminatoriu în ceea ce privește materialele plastice reciclate atât produse pe plan intern, cât și importate. În acest scop, pentru a fi luate în calcul în vederea atingerii obiectivelor privind conținutul reciclat stabilite în regulament, materialele plastice reciclate ar trebui să facă obiectul unor condiții echivalente în ceea ce privește cerințele de protecție a sănătății umane, a climei și a mediului, inclusiv în ceea ce privește emisiile și gestionarea deșeurilor, indiferent dacă procesul de reciclare are loc în interiorul sau în afara Uniunii Europene.
- (19b) Colectarea separată a deșeurilor de plastic este esențială, întrucât are un impact direct și pozitiv asupra ratei de colectare, asupra calității materialelor colectate și asupra calității materialelor reciclate. Aceasta permite o reciclare de înaltă calitate și stimulează adoptarea utilizării de materii prime secundare de calitate. Înaintarea către o „societate a reciclării” contribuie la evitarea generării de deșeuri și încurajează utilizarea deșeurilor ca resursă, evitând totodată blocarea resurselor la nivelurile inferioare ale ierarhiei deșeurilor, care are efecte negative asupra mediului, precum și ignorarea gestionării raționale din punct de vedere ecologic. Colectarea separată evită, de asemenea, amestecarea deșeurilor periculoase și nepericuloase, asigurând siguranța deșeurilor și a transportului acestora, și evită poluarea, astfel cum se prevede în normele internaționale, cum ar fi Convenția de la Basel din 22 martie 1989 privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora¹⁹, Convenția Organizației Națiunilor Unite din 10 decembrie 1982 asupra dreptului mării²⁰, Convenția privind prevenirea poluării marine prin deversare de deșeuri și de alte materiale, încheiată la Londra la 29 decembrie 1972, și protocolul la aceasta din 1996, precum și anexa V la Convenția internațională din 2 noiembrie 1973 pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL), astfel cum a fost modificată prin protocolul aferent din 1978.

¹⁹ JO L 39, 16.2.1993, p. 3.

²⁰ JO L 179, 23.6.1998, p. 3.

(19c) Convenția privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi²¹ încheiată la Geneva la 14 noiembrie 1979 impune părților la convenție să protejeze mediul împotriva poluării atmosferice și să depună eforturi pentru a limita și, în măsura posibilului, a reduce treptat și a preveni poluarea atmosferică, inclusiv cea transfrontalieră pe distanțe lungi. În conformitate cu Convenția privind protecția și utilizarea cursurilor de apă transfrontaliere și a lacurilor internaționale²² încheiată la Helsinki la 17 martie 1992, părțile sunt obligate să ia măsuri pentru a preveni, controla și reduce orice impact transfrontalier al poluării apei. În conformitate cu Declarația de la Rio din 1992 a Conferinței ONU pentru Mediu și Dezvoltare, poluatorul ar trebui, în principiu, să suporte costul poluării. Prin urmare, activitățile industriale, cum ar fi reciclarea materialelor plastice, ar trebui să fie însoțite de măsuri de prevenire și reducere a poluării.

(19ca) Condițiile aplicabile materialelor reciclate în țări terțe, inclusiv cerințele de audit, ar trebui să se aplice numai la [48 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], iar Comisia ar trebui să evalueze mai cuprinzător impactul preconizat al condițiilor respective în funcție de evoluția situației pieței și a relațiilor comerciale și ar trebui să raporteze evaluarea sa Consiliului și Parlamentului European [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

(19[...])d) Pentru a se atinge obiectivele de integrare a conținutului reciclat în temeiul prezentului regulament, Comisia ar trebui să publice, în termen de 95 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, o revizuire a stadiului dezvoltării tehnologice și a performanței de mediu ale materialelor plastice de origine biologică din vehicule și, după caz, să prezinte o propunere legislativă cu cerințe și obiective în materie de sustenabilitate.

²¹ JO L 171, 27.6.1981, p. 13.

²² JO L 186, 5.8.1995, p. 44.

- (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 în consultare cu părțile interesate relevante, 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, nichel, cobalt , și 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, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, nichel, cobalt sau 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) 2024/1252[...] al Parlamentului European și al Consiliului²³ 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) 2024/1252[...]. Acest lucru va asigura raționalizarea și integrarea diferitelor obligații de informare, etichetare și îndepărtare în conformitate cu procedurile din prezentul regulament în cele pentru alte piese, componente și materiale. În plus, pentru a se asigura o aplicare coerentă a dispozițiilor ambelor instrumente, Regulamentul (UE) 2024/1252 ar trebui modificat în măsura necesară prin intermediul unei dispoziții de modificare din prezentul regulament.

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].

- (24) Pentru a se asigura că bateriile sunt reciclate în conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2023/1542 [...] și că motoarele pentru tracțiune electrică, care conțin cantități importante de pământuri rare, pot fi, de asemenea, înlocuite și reciclate, este necesar să se introducă cerințe de proiectare pentru noile tipuri de vehicule, asigurându-se că aceste baterii și motoare pentru tracțiune electrică pot fi îndepărtate cu ușurință de către instalațiile de tratare autorizate sau de către operatorii de reparații și întreținere în orice etapă a ciclului de viață al unui vehicul. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea prezentului regulament prin revizuirea listei pieselor și componentelor care urmează să fie proiectate pentru a fi îndepărtate și înlocuite de pe vehicule. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a acestei cerințe de proiectare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei.
- (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 Comisiei²⁴, care standardizează documentele și informațiile care trebuie incluse în dosarul informativ și, prin urmare, specifică cerințele administrative pentru omologarea de tip.

²⁴ 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).

- (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 categorie de vehicule în care produc un 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 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 depolate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE)[...] 2024/1252. 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 Comisiei²⁵, 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 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.

²⁵ 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).

- (31) Pentru a facilita tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, producătorii de vehicule ar trebui să furnizeze, prin intermediul instrumentelor digitale, informații exacte, complete și actualizate cu privire la îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a pieselor și componentelor vehiculelor. Prin urmare, ar trebui să se elaboreze și să se pună la dispoziție un pașaport digital de circularitate al vehiculului ca suport de date pentru aceste informații, într-un mod care să fie în concordanță cu alte instrumente și platforme digitale de informare care există deja sau sunt în curs de dezvoltare în sectorul autovehiculelor cu privire la performanța de mediu a vehiculelor și care să fie aliniat la dispozițiile corespunzătoare din Regulamentul (UE) 2023/1542[...], Regulamentul [...]2024/1781 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶ și Regulamentul [...]2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului²⁷. 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.

²⁶ Regulamentul (UE) 2024/1781 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile, de modificare a Directivei (UE) 2020/1828 și a Regulamentului (UE) 2023/1542 și de abrogare a Directivei 2009/125/CE[...].

²⁷ Regulamentul (UE) 2024/1257 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 aprilie 2024 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7), de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Regulamentelor (UE) nr. 582/2011, (UE) 2017/1151 și (UE) 2017/2400 ale Comisiei și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2022/1362 al Comisiei[...].

- (32) Pentru a se asigura că producătorii și alți operatori economici sunt supuși acelorași 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 [...] 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, numai instalațiile de tratare autorizate ar trebui să aibă competența de a elibera certificate de distrugere în conformitate cu prezentul regulament.
- (33a) [...] În cazul în care producătorii sau organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor încheie contracte cu instalații de tratare autorizate în scopul [...] exclusiv al îndeplinirii obligațiilor care le revin în materie de răspundere a producătorilor, aceste contracte ar trebui să respecte principiile dreptului concurenței și nu ar trebui să includă dispoziții care interzic instalațiilor de tratare autorizate să le vândă operatorilor, alții decât producătorul sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, piese și componente sau materiale rezultate din operațiunile de dezmembrare sau de tratare a deșeurilor de pe vehiculele scoase din uz. Aceste contracte s-ar putea baza pe un model stabilit de statul membru. [...]

- (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 Directiva 2008/98/CE a Parlamentului European și a Consiliului²⁸, 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) 2023/1542[...], pentru a permite producătorilor de vehicule și producătorilor de baterii să utilizeze același registru. Pentru a facilita înregistrarea producătorilor în toate statele membre, Comisia ar trebui să creeze un site web care să conțină linkuri către toate registrele naționale.
- (36) În cazul în care producătorul pune pentru prima dată la dispoziție vehicule pe piață pe teritoriul unui stat membru în care producătorul nu este stabilit, producătorul ar trebui să desemneze un reprezentant [...] autorizat pentru răspunderea extinsă a producătorului. În cazul în care un reprezentant autorizat reprezintă mai mult de un producător într-un stat membru, reprezentantul autorizat respectiv ar trebui să furnizeze separat numele și datele de contact pentru fiecare dintre producătorii reprezentați.

²⁸ 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).

- (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 acelor organizații ce implementează răspunderea extinsă a producătorilor care își asumă răspunderea în numele lor, cu excepția cazului în care un stat membru alege să solicite ca un producător să fie reprezentat de o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor. 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 instituit un dialog periodic între părțile interesate, în conformitate cu articolul 8a alineatul (6) din Directiva 2008/98/CE, care să respecte principiile dreptului concurenței. Trebuie garantată protecția secretelor comerciale și de afaceri. [...].
- (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 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. În plus, întrucât prezentul regulament introduce modificări în ceea ce privește responsabilitatea financiară a producătorilor pentru colectarea vehiculelor scoase din uz care intră sub incidența Directivei 2000/53/CE, ar trebui să se adopte dispoziții adecvate pentru a se ține seama de tranziția de la Directiva 2000/53/CE la 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 se evita denaturarea pieței unice, [...] ar trebui [...] să i se confere Comisiei competențe de executare [...] pentru [...] 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.
- (41a) Este posibil ca, atunci când au pus în aplicare Directiva 2000/53/CE, anumite state membre să fi instituit deja structuri de răspundere extinsă a producătorilor și sisteme de gestionare a deșeurilor, care servesc drept bază pentru autorizațiile naționale și acordurile contractuale relevante. Statele membre respective ar trebui să poată utiliza în continuare aceste sisteme, cu condiția ca ele să fie în conformitate cu obligațiile prevăzute în prezentul regulament.

În cazul organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ce sunt gestionate de stat, dar care nu [...] prevăd vreun mandat din partea producătorului reprezentat, cerințele prevăzute în prezentul regulament referitor la astfel de mandate nu ar trebui să se aplice.

Atunci când taxa corespunzătoare răspunderii extinse a producătorilor percepută de o organizație care implementează această răspundere extinsă a producătorilor este clasificată drept venit public, de exemplu în cazul în care organizația în cauză este gestionată de stat, și pentru a respecta normele bugetare conform cărora veniturile publice trebuie să se bazeze pe date exacte, statul membru ar trebui să poată solicita ca producătorul să raporteze mai frecvent decât o dată pe an informațiile prevăzute la articolul 49, care sunt relevante pentru modularea taxei, către autoritatea competentă responsabilă de registru.

- (42) [...] Vehiculele devin adesea vehicule scoase din uz într-un alt stat membru decât în statul membru în care au fost [...] introduse pe piață.[...] Atât timp cât un producător în sensul prezentului regulament poate fi identificat în statul membru în care vehiculul devine un vehicul scos din uz, producătorul respectiv ar trebui să acopere costurile de colectare și tratare. Cu toate acestea, întrucât nu este întotdeauna posibil să se identifice un producător în statul membru în care vehiculul devine un vehicul scos din uz, este de asemenea necesar să se introducă norme privind răspunderea extinsă a producătorilor la nivel transfrontalier, care ar trebui să se aplice numai în această situație specifică. 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, fiecare producător care introduce pentru prima dată un vehicul pe piața Uniunii 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. Producătorii ar trebui de asemenea să poată mandata organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor să acționeze în calitate de reprezentant autorizat al lor. 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. În cele din urmă, pentru a acoperi costul operațiunilor de gestionare a deșeurilor, un stat membru ar trebui să poată de asemenea solicita proprietarilor de vehicule să plătească o taxă administrativă pentru vehiculele uzate sau vehiculele în legătură cu care nu poate fi identificat niciun producător și care sunt înmatriculate pentru prima dată în statul membru respectiv.

- (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 de tratare autorizată sau la un punct de colectare 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. În cazul în care bateria vehiculului electric lipsește, proprietarul vehiculului ar trebui să demonstreze că bateria a fost manipulată de un operator profesionist în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542. Pentru a preveni dezmembrarea ilegală a pieselor și componentelor valoroase de pe vehiculele scoase din uz și pentru a promova colectarea vehiculelor scoase din uz complete, măsurile care vizează să stabilească dacă livrarea vehiculelor scoase din uz este gratuită s-ar putea baza pe stimulente financiare. 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 elibereze ultimului proprietar al vehiculului un certificat de distrugere la momentul livrării vehiculului 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 Comisiei²⁹, iar conținutul acestei 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, iar apoi transmis de instalațiile de tratare autorizate [...] 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.

²⁹ 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).

- (48) În pofida obligației prevăzute în Directiva 2000/53/CE de a transfera toate vehiculele scoase din uz în vederea tratării la o instalație de tratare autorizată, există o proporție foarte mare de vehicule a căror locație nu este cunoscută și care ar fi putut fi tratate sau exportate ilegal ca vehicule scoase din uz sau al căror statut nu este raportat în mod corespunzător autorităților responsabile cu înmatricularea din statele membre. Aceste vehicule sunt denumite „vehicule dispărute”. Statele membre ar trebui să își consolideze cooperarea pentru a reduce numărul de vehicule dispărute. Recunoașterea certificatelor de distrugere eliberate într-un alt stat membru și obligația de a informa autoritățile din statele membre în care este înmatriculat vehiculul cu privire la eliberarea unui certificat de distrugere ar trebui să permită o mai bună urmărire a locului în care se află vehiculele scoase din uz.
- (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 ajunge în etapa de sfârșit al ciclului de viață, la punctele de colectare sau la instalațiile de tratare autorizate [...]. În cazul în care vehiculele sunt deteriorate, iar companiile de asigurări sunt implicate în declararea lor drept pierderi tehnice sau economice totale, și acestor companii ar trebui să li se aplice dispoziții specifice. În cazul vehiculelor abandonate, autoritățile ar trebui să stabilească norme pentru declararea vehiculului ca vehicul scos din uz și să acționeze în continuare în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament. Vehiculele sunt considerate abandonate inclusiv în cazurile în care au fost lăsate nesupravegheate sau în mod ilegal pe proprietatea publică, în care au fost parcate pe o proprietate privată fără consimțământul proprietarului acesteia sau în care nu au fost recuperate după notificarea proprietarului vehiculului de către autoritățile competente sau în care, potrivit autorităților competente, prezintă un pericol pentru alți participanți la traficul rutier.
- (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 Consiliului³⁰.

³⁰ 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).

- (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 [...] în termen de 30 de zile de la 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) 2023/1542 [...], toate bateriile încorporate în vehicule trebuie să fie îndepărtate separat de pe un vehicul scos din uz și depozitate într-o zonă desemnată în vederea tratării ulterioare.

- (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. Aceste piese și componente [...] ar trebui să fie îndepărtate într-un mod nedistructiv în cadrul unui proces de dezmembrare manuală sau al unui proces de dezasamblare semiautomată. Atunci când anumite piese și componente nu pot servi niciunuia dintre aceste scopuri, inclusiv în cazurile în care, pe piață, nu există cerere pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, aceste piese și componente pot fi îndepărtate și în mod distructiv (semiautomat). Pentru a stimula realizarea de progrese în cadrul tehnologiilor de dezmembrare, sortare, mărunțire și postmărunțire, ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea obligatorie a pieselor și componentelor [...]. 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. În acest scop, în anexa VII partea G sunt incluse criterii pentru mărunțirea cu alte deșeuri și valori-limită pentru îmbunătățirea calității fracțiilor de ieșire. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei VII.
- (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/[...]1542 stabilește norme privind sustenabilitatea, performanța, siguranța, colectarea, reciclarea și al doilea ciclu de viață al bateriilor, precum și informațiile privind îndepărtarea bateriilor pentru operatorii economici. Potențialul pentru un al doilea ciclu de viață al bateriilor ar trebui luat în considerare în prezentul regulament prin excluderea bateriei pentru vehicule electrice din piesele sau componentele esențiale, pentru a permite predarea vehiculului în vederea tratării, în mod gratuit, fără bateria vehiculului electric, dacă ultimul proprietar al vehiculului furnizează documente care dovedesc că bateria a fost manipulată de un operator profesionist în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542.

- (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 specificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, care sunt adecvate pentru reutilizare imediată sau pentru refabricare sau recondiționare ulterioară de către operatori profesioniști, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Piesele și componentele care sunt îndepărtate de pe vehiculele scoase din uz și evaluate de instalații de tratare autorizate ca fiind adecvate pentru reutilizare sunt destinate în general unei utilizări secundare, iar, în cazul recondiționării sau al refabricării, sunt trimise către operatori profesioniști. Pentru a respecta ierarhia deșeurilor și pentru a stimula utilizarea circulară a pieselor de schimb, transferul acestor piese și componente între operatorii economici nu ar trebui restricționat. Aceste piese și componente ar trebui să fie verificate, curățate și, dacă este necesar, testate în mod corespunzător de o instalație de tratare autorizată, astfel încât să poată fi reutilizate imediat fără nicio altă prelucrare prealabilă sau, în alte cazuri, ar trebui să fie adecvate pentru refabricare sau recondiționare ulterioară. Astfel de piese și componente nu ar trebui considerate deșeuri odată ce au fost transferate de către o instalație de tratare autorizată. Orice transfer al unor astfel de piese sau componente ar trebui să includă o evaluare tehnică privind funcționarea, etichetarea adecvată și ambalarea corespunzătoare ale acestora împotriva deteriorării în timpul transportului. În plus, vânzătorul pieselor respective ar trebui să furnizeze o copie a facturii sau a contractului aferent(e) transferului. [...] Pe de altă parte, piesele și componentele care nu sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare ar trebui considerate deșeuri și, prin urmare, exportul acestora ar trebui să fie reglementat de Regulamentul (UE) 2024/1157 privind transferurile de deșeuri³¹. 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.

³¹ Regulamentul (UE) 2024/1157 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 aprilie 2024 privind transferurile de deșeuri, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1257/2013 și (UE) 2020/1056 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 (JO L, 2024/1157, 30.4.2024).

- (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. Astfel de piese și componente ar trebui, înainte de toate, să fie marcate cu o etichetă care să indice numărul de identificare al vehiculului de pe care a fost îndepărtată componenta sau piesa în cauză, precum și detaliile operatorului care le-a îndepărtat, să fie protejate în mod corespunzător împotriva deteriorării în timpul transportului, al încărcării și al descărcării lor și să fie însoțite de o copie a facturii sau a contractului aferent(e) transferului respectivelor piese sau componente în vederea reutilizării, a refabricării sau a recondiționării [...].
- (59a) În cazul în care utilizatorul final este un consumator, vânzările de la întreprinderi la consumatori de piese și componente uzate, refabricate sau recondiționate ar intra sub incidența Directivei (UE) 2019/771 a Parlamentului European și a Consiliului³². Directiva respectivă impune ca bunurile vândute să fie în conformitate cu contractul de vânzare și prevede răspunderea vânzătorului și măsurile corective de care pot beneficia consumatorii în caz de neconformitate, cum ar fi reparația sau înlocuirea gratuite ale bunurilor. Întrucât piesele și componentele îndepărtate adecvate pentru reutilizare sau recondiționare constituie bunuri de ocazie în sensul Directivei (UE) 2019/771, vânzătorul și consumatorul pot conveni asupra unei perioade de răspundere mai scurte sau a unui termen de prescripție mai scurt, care să fie de cel puțin un an, dacă statul membru în cauză a prevăzut o astfel de posibilitate. Operatorii economici în cauză sunt încurajați să ofere consumatorilor și clienților lor din tranzacțiile dintre întreprinderi garanții comerciale privind piesele și componentele reutilizate, refabricate și recondiționate.

³² Directiva (UE) 2019/771 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 mai 2019 privind anumite aspecte referitoare la contractele de vânzare de bunuri, de modificare a Regulamentului (UE) 2017/2394 și a Directivei 2009/22/CE și de abrogare a Directivei 1999/44/CE (JO L 136, 22.5.2019, p. 28).

- (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. Cu toate acestea, este necesar să se stabilească condițiile în care reutilizarea acestor piese și componente este acceptabilă.
- (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. Atunci când sunt refabricate sau recondiționate cu succes, piesele sau componentele în cauză ar trebui să fie luate în calcul la îndeplinirea de către instalațiile de tratare autorizate a obiectivelor de reutilizare.

- (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, precum și piesele, componentele și materialele acestora ar trebui să fie prelucrate [...] într-o instalație de mărunțire în combinație cu alte deșeuri [...] numai dacă sunt îndeplinite anumite criterii și valori-limită.
- (65) Pentru a spori și mai mult calitatea tratării vehiculelor scoase din uz, [...] ar trebui să fie posibilă numai depozitarea fracțiunilor de deșeuri rezultate din vehiculele scoase din uz mărunțite care conțin deșeuri neinerter și care nu [...] depășesc anumite valori-limită.
- (66) Vehiculele scoase din uz sunt clasificate ca deșeuri periculoase și nu pot fi exportate în țări care nu sunt membre ale OCDE. Vehiculele scoase din uz depoluate pot fi totuși tratate în afara Uniunii, cu condiția ca respectivele vehicule scoase din uz depoluate să fie transferate în conformitate cu Regulamentul (UE) [...] 2024/1157.
- (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) [...] 2024/1157.

- (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 în cadrul Uniunii sau înspre țări terțe ar trebui, în special, să [...] prezinte o documentație din care să reiasă că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. Aceste documente pot consta într-o evaluare în conformitate cu anexa I, care conține criterii pentru a stabili dacă un vehicul este un vehicul scos din uz, sau într-un certificat de inspecție tehnică valabil. Evaluarea din anexa I, cu criterii obligatorii în partea A și criterii orientative în partea B, ar trebui efectuată succesiv. De îndată ce este îndeplinit un criteriu obligatoriu din partea A, vehiculul este un vehicul scos din uz. În cazul în care nu se aplică niciun criteriu din partea A, ar trebui verificate criteriile orientative din partea B. În cazul în care se aplică unul dintre respectivele criterii orientative, ar fi necesară o evaluare tehnică suplimentară care să stabilească dacă vehiculul poate fi reparat în vederea obținerii unui certificat de inspecție tehnică. În caz contrar, vehiculul în cauză trebuie considerat un vehicul scos din uz. Cu toate acestea, anexa I partea C ar trebui să stabilească criterii care să permită exceptarea vehiculelor care, în temeiul părții A sau a părții B, ar fi altfel clasificate drept scoase din uz în cazul în care astfel de vehicule prezintă un interes cultural deosebit. Evaluarea din anexa I ar trebui să fie efectuată de un expert independent din sectorul autovehiculelor, dar ar fi la latitudinea statelor membre să decidă cum anume ar trebui numiți acești experți independenți din sectorul autovehiculelor. Experții independenți din sectorul autovehiculelor ar trebui să fie profesioniști cu cunoștințe de specialitate în domeniul tehnologiei autovehiculelor, al reparațiilor și întreținerii sau al evaluării valorii vehiculelor, numiți pentru a furniza o expertiză obiectivă, fără conflicte de interese cu părțile implicate. Pentru a se evita o sarcină excesivă pentru proprietarii de vehicule și pentru a se avea în primul rând în vedere situația în care se găsesc majoritatea potențialelor vehicule scoase din uz, ar trebui inclusă o exceptare pentru vânzările de vehicule aflate într-o stare tehnică conformă care sunt efectuate de către persoane ce nu sunt operatori economici și în cazul cărora vânzarea efectivă nu se derulează prin intermediul contractelor la distanță sau al platformelor online. Atunci când vânzătorul și cumpărătorul se întâlnesc numai online, dar vânzarea efectivă are loc în persoană, o astfel de vânzare nu ar trebui considerată vânzare efectuată prin intermediul contractelor la distanță sau al platformelor online. Având în vedere rolul specific al companiilor de asigurări în ceea ce privește vehiculele care au suferit daune, acestor companii de asigurări ar trebui să li se aplice dispoziții specifice pentru a se asigura că vehiculele scoase din uz care sunt declarate pierderi tehnice sau economice totale ajung în instalații de tratare autorizate. [...] 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 părții A, părții B și părții C secțiunea 1 punctul 1 din anexa I, care stabilesc criteriile ce 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”³³ 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 mediu³⁴, 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 Consiliului³⁵. 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. Ar trebui prevăzută o exceptare adecvată în ceea ce privește vehiculele de interes cultural special, într-un mod care să nu interfereze cu procedurile vamale automatizate.

³³ COM(2021)400.

³⁴ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

³⁵ 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).

- (70) Este important să se instituie un mecanism prin care conformitatea vehiculelor rulate cu cerințele de export să poată fi verificată în mod eficace, fără a împiedica comerțul dintre Uniune și țările terțe. Prin urmare, Comisia ar trebui să instituie un sistem electronic care să permită autorităților din statele membre să facă schimb de informații în timp real cu privire la numărul de identificare al vehiculului și la starea de conformitate tehnică a vehiculelor rulate care urmează să fie exportate. Având în vedere caracteristicile și funcționalitățile sale existente legate de partajarea, între autoritățile de înmatriculare a vehiculelor, a informațiilor referitoare la vehiculele înmatriculate în Uniune, MOVE-HUB, o platformă de schimb de mesaje, a fost dezvoltată de Comisie pentru schimbul de mesaje în vederea interconectării registrelor electronice naționale ale statelor membre. Platforma găzduiește în prezent interconectarea registrelor întreprinderilor de transport rutier (ERRU) și a registrelor permiselor de conducere (RESPER), interconectarea registrelor de formare a conducătorilor auto profesioniști (ProDriveNet), notificarea eșecurilor controalelor în trafic (RSI) și interconectarea registrelor cardurilor de tahograf ale conducătorilor auto (TACHOnet). Prin urmare, funcționalitățile MOVE-Hub ar trebui extinse în continuare pentru a permite schimbul de informații privind numărul de identificare al vehiculului și starea de conformitate tehnică a vehiculelor rulate care urmează să fie exportate. Pentru a permite autorităților vamale să verifice în mod electronic și automat dacă un vehicul rulat care urmează să fie exportat respectă cerințele de export, sistemul electronic operat de MOVE-HUB ar trebui să fie interconectat la mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului³⁶. 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. MOVE-HUB ar urma să fie utilizat pentru schimbul de mesaje între statele membre. Statele membre pot continua să utilizeze propriile aplicații sau aplicații ale terților, inclusiv Sistemul de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), pentru a se conecta la sistemul electronic MOVE-HUB.

³⁶ 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).

- (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. Cooperarea ar trebui să implice, printre altele, acordarea accesului la documentele și informațiile relevante, inclusiv la constatările inspecțiilor, respectându-se în același timp normele aplicabile în materie de protecție a datelor care reglementează autoritatea solicitată. În plus, în vederea unei cooperări cuprinzătoare, autoritățile competente din 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 Consiliului³⁷. 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.

³⁷ 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).

- (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 acestuia 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 [...] aferente înscrierii în evidențele declarantului și autoevaluării 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 impună statelor membre anumite obligații legate de detectarea activităților ilegale în domeniul colectării, tratării și exportului vehiculelor scoase din uz, precum și să stabilească cerințe minime privind frecvența și domeniul de aplicare al inspecțiilor instalațiilor de tratare autorizate și ale punctelor de colectare [...] și caracteristicile instalațiilor care fac obiectul unor astfel de 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, numărul total de entități care urmează să fie inspectate [...] – inclusiv instalațiile de tratare autorizate și punctele de colectare, precum și operatorii avuți în vedere pentru inspecție în cadrul unei strategii menite să detecteze activitățile ilegale – ar trebui [...] să fie calculate ca cel puțin 10 % din instalațiile de tratare autorizate și din punctele de colectare care își desfășoară activitatea într-un stat membru [...]. [...] Alte instalații și alți operatori economici ar trebui să fie de asemenea supuși inspecției în cazul în care, în cadrul acestora, se pot trata vehicule scoase din uz sau se pot vinde piese de schimb și componente uzate. Trebuie subliniat faptul că inspecțiile efectuate în temeiul prezentului regulament ar trebui să fie complementare inspecțiilor privind transferurile de vehicule scoase din uz, care sunt reglementate în mod cuprinzător în Regulamentul (UE) 2024/1157[...].

- (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 Comisiei³⁸, 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 Consiliului³⁹.

³⁸ 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).

³⁹ 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

- (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 legiferare⁴⁰, potrivit cărora experții din statele membre ar trebui să fie consultați în timp util cu privire la fiecare proiect de act delegat pregătit de serviciile Comisiei. Experților din statele membre ar trebui să li se pună la dispoziție proiectele de acte delegate, proiectul de ordine de zi și orice alte documente relevante și să dispună de suficient timp pentru a se pregăti. 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.

control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁴⁰

JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (86) Vehiculele dispărute au fost recunoscute ca fiind una dintre principalele provocări legate de punerea în aplicare a Directivei 2000/53/CE. Absența unui sistem eficient care să permită schimbul de informații în timp real între statele membre cu privire la statutul înmatriculării vehiculelor împiedică trasabilitatea și a fost identificată ca fiind un motiv pentru numărul mare de „vehicule dispărute” din Uniune. Pentru a soluționa această problemă, Comisia [...] a propus o revizuire a Directivei 1999/37/CE a Consiliului⁴¹ privind documentele de înmatriculare pentru vehicule⁴²[...]. 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.

⁴¹ Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

⁴² Propunere de directivă privind documentele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind înmatricularea vehiculelor înregistrate în registrele naționale ale vehiculelor și de abrogare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului, COM/2025/179 final.

- (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 [...] vehiculele din categoria L, la vehiculele grele și la remorcile acestora sau la alte piese ale unui vehicul care au fost omologate de tip în cadrul procesului de omologare de tip în mai multe etape. Această evaluare ar trebui să se concentreze nu numai asupra aspectelor legate de tratarea vehiculelor scoase din uz, ci și asupra relevanței și valorii adăugate a stabilirii unor cerințe de proiectare. Comisia ar trebui, de asemenea, să revizuiască stadiul dezvoltării tehnologice și performanța de mediu a conținutului de materiale plastice de origine biologică din vehicule și să prezinte o propunere legislativă pentru a stabili, după caz, obiective relevante.
- (88) Raportul Comisiei ar trebui să includă, de asemenea, o evaluare a măsurilor privind furnizarea de informații referitoare la substanțele care prezintă motive de îngrijorare prezente în vehicule și dacă este necesară îmbunătățirea trasabilității acestor substanțe. De asemenea, Comisia ar trebui să evalueze dacă este necesar să se introducă măsuri privind substanțele care pot afecta tratarea vehiculelor atunci când acestea ajung în etapa de sfârșit al ciclului de viață, pentru a se alinia mai îndeaproape la Regulamentul (UE) 2024/1781[...].
- (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 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 [...]L_{1e}-L_{7e}, 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[...]64/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.

(98) La 1 februarie 2020, Regatul Unit s-a retras din Uniunea Europeană. Acordul de retragere⁴³ a fost încheiat între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit, pe de altă parte. Acordul a fost aprobat prin Decizia (UE) 2020/135 a Consiliului⁴⁴ din 30 ianuarie 2020 și a intrat în vigoare la 1 februarie 2020. Acordul de retragere prevede o perioadă de tranziție care s-a încheiat la 31 decembrie 2020. La încheierea perioadei de tranziție, dreptul Uniunii a încetat să se aplice Regatului Unit, în timp ce a devenit aplicabil Protocolul privind Irlanda/Irlanda de Nord – denumit în prezent Cadrul Windsor⁴⁵ –, care face parte integrantă din Acordul de retragere. În conformitate cu articolul 5 alineatul (4) din Cadrul Windsor și cu punctul 9 din anexa 2 la Cadrul Windsor, Directiva 2005/64/CE, precum și actele juridice ale Uniunii de punere în aplicare, de modificare sau de înlocuire a actului juridic menționat se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord. Prezentul regulament înlocuiește Directiva 2005/64/CE și, prin urmare, s-ar aplica Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord. În consecință, având în vedere domeniul de aplicare al Cadrului Windsor, este oportun să se prevadă că anumite dispoziții ale prezentului regulament nu ar trebui să se aplice Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

⁴³ Acord privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (JO L 29, 31.1.2020, p. 7).

⁴⁴ Decizia (UE) 2020/135 a Consiliului din 30 ianuarie 2020 referitoare la încheierea Acordului privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (JO L 29, 31.1.2020, p. 1).

⁴⁵ Declarația comună nr. 1/2023 a Uniunii Europene și a Regatului Unit în cadrul Comitetului mixt înființat prin Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice din 24 martie 2023 (JO L 102, 17.4.2023, p. 87).

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 sunt prevăzute la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (i) și litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;
 - (a1) 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], vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile M₁ și N₁ ale vehiculelor cu destinație specială, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858, cu excepția articolului 34 privind obiectivele de reutilizare, reciclare și recuperare;

- (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 sunt prevăzute 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_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} și L_{7e}, astfel cum sunt prevăzute la articolul 4 alineatul (2) literele (c)-(g) din Regulamentul (UE) 168/2013;
- (d) 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 cu destinație specială și vehiculelor scoase din uz din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și O, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858, cu excepția articolelor enumerate la alineatul (4) și la articolul 9;

(2) Prezentul regulament nu se aplică:

[...]

[...]

- (c) vehiculelor fabricate în serie mică, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 30 din Regulamentul (UE) 2018/858; (e)
- (d) vehiculelor de interes istoric, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 7 din Directiva 2014/45/UE;
- (e) vehiculelor cu destinație specială, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858, fabricate de un producător mic, pieselor vehiculelor care sunt produse de un producător mic care sunt omologate de tip în cadrul omologării de tip în mai multe etape, altele decât vehiculul de bază, și nici rulotelor, astfel cum sunt menționate la punctul 5.6 din anexa I la regulamentul menționat.

- (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;
 - [...][...][...]
 - (g) articolul 10 privind declarația referitoare la conținutul reciclat prezent în vehicule;
 - (h) articolul 12 alineatul (1) privind etichetarea pieselor, a componentelor și a materialelor prezente în vehicule;
 - (i) articolul 13 referitor la pașaportul digital 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;
 - [...] [...] [...] [...] [...]
 - (q) articolul 34 privind obiectivele de reutilizare, reciclare și recuperare;
 - [...]
 - (s) articolul 36 alineatul (2) 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 L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} și L_{7e}:
- (a) articolele enumerate la alineatul (3);
 - (a1) articolul 37a privind autoritatea competentă;
 - (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;
 - (j) Statele membre pot excepta categoriile L_{1e}, L_{2e} și L_{6e} de la obligațiile prevăzute la articolul 23 alineatul (5), la articolul 25 și la articolul 37.
- (5) [...]
- (6) Fără a aduce atingere alineatului (1) literele [...]c/.../ și (...)d și (...), articolele 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30 și 46-49 se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O și [...] și vehiculelor cu destinație specială din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ cu următoarele modificări:
- [...]/.../.../.../.../.../.../.../
- (a) articolul 7 se aplică numai în ceea ce privește rubricile 1a, 2, 3, 5, 8 și 9 din anexa VII partea C;

- (b) articolul 8 se aplică numai în ceea ce privește obligațiile aplicabile pentru aceste categorii de vehicule;
- (c) articolul 9, dacă este aplicabil pentru astfel de categorii de vehicule, se aplică numai în ceea ce privește punctele 5-7 din anexa IV partea A;
- (d) articolul 16 litera (b) nu se aplică;
- (e) se aplică articolul 27, cu excepția alineatului (2) litera (e);
- (f) articolul 30 se aplică numai în ceea ce privește rubricile 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 și 9 din anexa VII partea C;
- (g) articolele 46-49 se aplică numai în ceea ce privește raportarea și 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 [...] care reprezintă deșeuri în conformitate cu [...] 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 din nou 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 și care poate funcționa ca o componentă structurală principală a produselor finite, cu excepția polimerilor naturali care nu au fost modificați chimic;
10. „materii prime critice” înseamnă materii prime critice [...] **în sensul** articolului [...] **4** [...] **alineatul (1)** din Regulamentul (UE) [...] 2024/1252;
11. „deșeurii postconsum” înseamnă deșeurii care sunt generate de produse [...] care au fost introduse pe piață sau furnizate pentru distribuție, consum sau utilizare într-o țară terță în cursul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;
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) 2023/1542;
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, depozitarea 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 [...] înainte de eliminarea 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 autorizat pentru răspunderea extinsă a producătorilor” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită într-un stat membru [...], care este diferit de statul membru în care este stabilit producătorul, care este desemnată de producător în conformitate cu articolul 8a alineatul (5) al treilea paragraf din Directiva 2008/98/CE pentru a îndeplini obligațiile 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 [...] sau posesorul [...] vehiculului dacă proprietarul nu poate fi identificat;
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 în conformitate cu punctul 2 din anexa VII partea G;
28. „refabricare” înseamnă [...] acțiuni profesionale prin care o piesă sau o componentă nouă este fabricată din piese și componente care sunt îndepărtate [...] de pe vehicule [...] și [...] prin care se efectuează cel puțin o modificare [...] care afectează substanțial siguranța, performanța, scopul sau tipul [...] părții sau componentei;
29. „recondiționare” înseamnă acțiunile efectuate pentru pregătirea, curățarea, testarea, asigurarea service-ului și, după caz, repararea unei piese sau a unei componente care este îndepărtată de pe vehicule [...] pentru a restabili performanța sau funcționalitatea [...] acesteia [...] în cadrul utilizării prevăzute și al gamei de performanță concepute inițial în etapa de proiectare [...] în momentul introducerii [...] pe piață a părții sau a componentei;
30. [...] ⁴⁶ [...]
31. [...] ⁴⁷ [...]
32. „deșeuri neinerte” înseamnă deșeuri care nu îndeplinesc condițiile definiției „deșeurilor inerte” prevăzute la articolul 2 litera (e) din Directiva 1999/31/CE a Consiliului⁴⁸;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Directiva 1999/31/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind depozitele de deșeuri (JO L 182, 16.7.1999, p. 1-19).

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, [...], 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, reutilizarea, refabricarea și recondiționarea părților și a componentelor vehiculelor;
36. „vehicul aflat într-o stare tehnică conformă cerințelor” înseamnă un vehicul aflat într-o stare tehnică conformă cerințelor în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) literele (a) și (b), cu articolul 5 alineatul (4) și cu articolul 8 din Directiva 2014/45/UE;
37. „pierdere economică totală” înseamnă o pierdere sau o daună adusă vehiculului, de o asemenea amploare încât costul reparației depășește valoarea sa de piață sau valoarea la care a fost asigurat;
38. „pierdere tehnică totală” înseamnă o daună gravă sau o distrugere completă a vehiculului, de o asemenea amploare încât vehiculul nu poate fi reparat;
39. „punct de colectare” înseamnă un operator economic, altul decât o instalație de tratare autorizată, care depozitează temporar vehiculele scoase din uz și pregătește transferul vehiculelor scoase din uz colectate către instalațiile de tratare autorizate, în vederea tratării.
40. „materiale plastice de origine biologică” înseamnă materiale plastice fabricate din resurse biologice, precum materii prime de biomasă, deșeuri organice sau produse secundare. Materialele plastice de origine biologică pot fi [...] atât biodegradabile, cât și nebiodegradabile;

(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 omologare”, „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];
- (f) „autorități vamale” prevăzută la articolul 5 punctul 1 din Regulamentul (UE) 952/2013;
- (g) „contract la distanță” prevăzută la articolul 2 punctul 7 din Directiva 2011/83/UE;
- (h) „platformă online” prevăzută la articolul 3 litera (i) din Regulamentul (UE) 2022/2065;
- (i) „consumator” prevăzută la articolul 2 punctul 2 din Directiva (UE) 2019/771;
- (j) „producător mic” prevăzută la articolul 3 punctul 48 din Regulamentul (UE) 2024/1257.

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 și intrarea în vigoare 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 [...] 24 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 [...] restricțiile prevăzute în anexele I și II la Regulamentul (UE) 2019/1021 și în Regulamentul (UE) 2023/1542, prezentul regulament precizează regimul pentru substanțele din vehicule.[...] 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, sau orice piese sau componente noi introduse pe piață pentru un astfel de vehicul nu conțin plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent.
- (2a) Până la [a se introduce o dată care nu depășește 24 de luni de la adoptarea prezentului regulament], Comisia pregătește un raport privind prezența în vehicule a substanțelor care prezintă motive de îngrijorare, pentru a stabili în ce măsură acestea afectează în mod negativ reutilizarea și reciclarea materialelor sau afectează siguranța chimică. Comisia este asistată de Agenția Europeană pentru Produse Chimice în ceea ce privește aspectele legate de siguranța chimică. Raportul nu se referă la substanțele care prezintă motive de îngrijorare din piesele și componentele vehiculelor pentru care o identificare sau o evaluare este deja impusă de alte acte legislative ale Uniunii.

Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului raportul în care prezintă în detaliu constatările sale și ia în considerare măsuri subsecvente adecvate, inclusiv

- (i) stabilirea de restricții privind substanțele care prezintă motive de îngrijorare care afectează în mod negativ reutilizarea și reciclarea materialelor din vehiculele în care sunt prezente, ca parte a actelor delegate elaborate în conformitate cu articolul 5 alineatul (2b);
- (ii) introducerea unor cerințe de informare ca parte a pașaportului digital de circularitate al vehiculului, în conformitate cu articolul 13;
- (iii) utilizarea procedurilor menționate la articolul 68 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 1907/2006 pentru adoptarea de noi restricții.

Dacă un stat membru consideră că o substanță afectează în mod negativ reutilizarea și reciclarea materialelor dintr-un vehicul în care este prezentă, acesta furnizează informațiile respective Comisiei și, în ceea ce privește aspectele legate de siguranța chimică, și Agenției Europene pentru Produse Chimice până la [a se introduce data] și, atunci când sunt disponibile, face trimitere la evaluări relevante ale riscurilor sau la alte date relevante.

(2b) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 50 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea de restricții privind prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare care afectează în mod negativ reutilizarea și reciclarea materialelor din vehicule și din piesele și componentele acestora, din motive care nu sunt legate în principal de siguranța chimică.

(3) Prin derogare de la alineatul (2), tipurile de vehicule sau piesele și componentele introduse pe piață pentru astfel de vehicule pot conține plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent în condițiile și până la valorile concentrațiilor maxime stabilite în anexa III.

Alineatele (2) și (3) nu se aplică bateriilor încorporate în vehicule, cărora li se aplică Regulamentul (UE) 2023/1542.

- (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.

Atunci când adoptă un act delegat în temeiul prezentului alineat, Comisia 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.

- (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 excepțiile existente enumerate în anexa III și, pe baza acestei evaluări, o propunere motivată de modificare specifică a excepțiilor.
- (6) De îndată ce primește cererea din partea Comisiei, agenția publică pe site-ul său web un anunț referitor la viitoarea elaborare a unui raport privind o posibilă modificare a unei excepții prevăzute în anexa III și invită statele membre și 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 statele membre și de la părțile interesate.
- (7) În termen de cel mult nouă luni de la transmiterea către Comisie a raportului menționat la alineatul [...](5), 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) [...]

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 conține cel puțin 15 % 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[...] sau din deșeuri, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (2) litera (c) din prezentul regulament.

Greutatea plasticului conținut în fiecare vehicul și greutatea plasticului reciclat menționat la primul paragraf exclud elastomerii, materialele termorigide, altele decât spumele poliuretanică utilizate pentru cașerare, și materialele plastice care conțin sau sunt contaminate cu orice substanță reglementată de articolul 7 din Regulamentul (UE) 2019/1021 atunci când sunt depășite pragurile din anexa IV la regulamentul respectiv.

(1a) 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 96 de luni de la data intrării în vigoare a regulamentului] în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 conține cel puțin 20 % 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 sau din deșeuri, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (2) litera (c) din prezentul regulament.

(1b) 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 120 de luni de la data intrării în vigoare a regulamentului] în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 conține 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 sau din deșeuri, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (2) litera (c) din prezentul regulament.

(1c) În sensul prezentului articol, conținutul reciclat se recuperează din deșeurile postconsum care au fost reciclate:

(a) într-o instalație situată în Uniune care îndeplinește cerințele de protecție a sănătății umane, a climei și a mediului în temeiul dreptului Uniunii sau

(b) o instalație situată într-o țară terță, [...] **începând cu [48 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], această instalație trebuie să îndeplinească cerințe de protecție a sănătății umane, a climei și a mediului echivalente cu cele prevăzute în dreptul Uniunii[...]; până la [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia evaluează într-un mod mai cuprinzător impactul preconizat asupra comerțului mondial, precum și asupra industriei de reciclare și a industriei autovehiculelor din UE și raportează evaluarea sa Consiliului și Parlamentului European.**

- (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 [...] stabili[...] metodologia de calculare și de verificare, în sensul alineatelor (1), (1a), (1b) și (1c) de la prezentul articol, a ponderii de materiale plastice recuperate din deșeurile postconsum și [...] din vehiculele scoase din uz, prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta. Metodologia de verificare include obligația producătorilor de a se asigura că fiecare instalație care produce materiale cu conținut reciclat pe care le utilizează este auditată cel puțin o dată la 5 ani de către o entitate terță independentă. Aceste audituri verifică dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatele (1), (1a), (1b) și (1c) și, în acest sens, respectă cerințele și criteriile prevăzute în anexa XIII. Pentru materialele reciclate în țări terțe, această cerință de audit și cerințele și criteriile stabilite în anexa XIII se aplică de la [48 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament]. Ca parte a obligațiilor generale care le revin în temeiul articolului 8 alineatul (2), producătorii trebuie să aibă la dispoziție, să păstreze și să transmită autorităților competente de omologare de tip documentația, inclusiv rapoartele de audit, care să ateste conformitatea instalațiilor cu aceste condiții, cerințe și criterii.
- (2a) În cazul în care lipsa disponibilității sau prețurile excesive ale anumitor materiale plastice reciclate fac excesiv de dificilă respectarea procentelor minime de conținut reciclat prevăzute la alineatele (1), (1a), (1b) și (1c) de la prezentul articol, Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul 50 pentru a completa [...]aceste alineate prin stabilirea unor derogări temporare de la obiectivele privind conținutul de plastic reciclat.
- (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.

[...]

[...]

- (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, nichel, cobalt sau bor, reciclate din deșeuri postconsum și încorporate în magneții permanenți.

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, nichel, cobalt 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.

(5) Până la [...] 30 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, [...] Comisia [...] adoptă un act de punere în aplicare de stabilire a metodologiei de calculare și de verificare a ponderii materialelor menționate la alineatele (3) și (4) 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, ale Regulamentului (UE) nr. 168/2013 și ale prezentului regulament.
- (2) În scopul omologării de tip a tipurilor de vehicule[...] 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 sau la articolul 27 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, după caz; și
 - (b) o prezintă autorității de omologare de tip în conformitate cu articolul 23 din Regulamentul (UE) 2018/858 sau cu articolul 26 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, după caz.
- (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 sau la articolul 26 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, după caz.
- (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 [...], declarația prin care confirmă conformitatea cu cerința prevăzută la articolul 11 alineatul (1), în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/858 sau, după caz, cu articolul 27 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 168/2013.

Articolul 9

Strategia privind circularitatea

- (1) Pentru fiecare categorie de vehicule din care un producător a produs vehicule omologate 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 și pune în aplicare o strategie privind circularitatea, pentru a pune la dispoziție planul său cuprinzător privind circularitatea pentru următorii cinci ani. În ceea ce privește punctele 3 și 4 din anexa IV partea A, strategia include informații specifice tipului de vehicul în cauză.
- (2) Strategia privind circularitatea descrie acțiunile pe care le vor întreprinde producătorii pentru a-și îndeplini obligațiile 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 categoriei 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 primei omologări de tip pentru [...] un [...] vehicul din categoria 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 un vehicul din categoria în cauză 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 [...] 12 luni de la [...] adoptarea actului de punere în aplicare care stabilește metodologia pentru calcularea și verificarea ponderii materialelor reciclate din deșeurile postconsum în tipurile de vehicule, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul [...] (5)], în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, ponderea respectivă a conținutului reciclat de:
- (a) neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, nichel, cobalt, 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:
- ([...]/...)(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 28 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2024/1252 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) Până la 24 mai 2029, [...] producătorii se asigură că [...] piesele și componentele vehiculelor ce conțin magneți permanenți poartă o etichetă vizibilă, perfect lizibilă și indelebilă, care indică informațiile [...] în conformitate cu articolul 28 din Regulamentul (UE) 2024/1252.[...]
- (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 digital de circularitate al vehiculului

- (1) Începând cu [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după [...] 72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], fiecare vehicul introdus pe piață are un pașaport digital de circularitate al vehiculului, care este aliniat [...] la alte pașapoarte de mediu referitoare la vehicule, instituite în temeiul dreptului Uniunii, în special pașapoartele menționate la articolul 77 din Regulamentul (UE) 2023/1542 și la articolul 3 punctul 68 din Regulamentul (UE) 2024/1257, și, dacă este posibil, integrat [...] cu acestea.

Pașaportul digital de circularitate al vehiculului este aliniat, după caz, la cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) 2024/1781 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile, în special la articolele 11-13.

(2) Pașaportul digital de circularitate al vehiculului pentru un vehicul care este introdus pe piață **este accesibil gratuit și** conține:

(a) informațiile menționate la articolul 11 din prezentul regulament în format digital [...][...];

(b) informații privind piesele vehiculului care conțin plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent, în conformitate cu derogarea prevăzută la articolul 5 alineatul (3);[...]

(b1) o declarație privind ponderea conținutului reciclat de plastic și de materiale care sunt enumerate la articolul 10 alineatul (1) literele (a)-(d);

(b2) strategia privind circularitatea pentru tipul de vehicul în cauză;[...]

(b3) o trimitere la catalogul pieselor de schimb pentru tipul de vehicul în cauză, inclusiv amplasarea pieselor individuale în vehicul.

(3) Producătorul care introduce vehiculul pe piață se asigură că informațiile din pașaportul digital de circularitate al vehiculului sunt exacte, complete și actualizate.

(3a) [...]

(4) Toate informațiile incluse în pașaportul digital 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 digital de circularitate al unui vehicul care a devenit vehicul scos din uz încetează să existe cel mai devreme la [...]12 luni de la eliberarea certificatului de distrugere pentru respectivul vehicul scos din uz.
- (6) Până la [48 de luni de la intrarea în vigoare a regulamentului], [...]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 digital de circularitate al vehiculului;
 - (b) cerințele tehnice de proiectare și de funcționare pentru pașaportul digital de circularitate al vehiculului, inclusiv normele privind:
 - (i) alinierea pașaportului digital de circularitate al vehiculului la alte pașapoarte și certificate impuse de legislația Uniunii, astfel cum se menționează la alineatul (1) de la prezentul articol, precum și interoperabilitatea cu acestea;
 - (ii) stocarea și prelucrarea informațiilor incluse în pașaportul digital de circularitate al vehiculului;
 - (iii) disponibilitatea pașaportului digital 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 digital 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 digital 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 [...] 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 operatorii economici, producători și organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor a obligațiilor care le revin în temeiul articolelor 15-^[...]37 și al anexei I.
- (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^[...] 19;
 - (b) autorizarea producătorilor și a organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor în conformitate cu articolul ^[...] 18;
 - (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 ^[...] 19 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 [...] 12 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 [...] 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. Statele membre pot prevedea, în general, că instalațiile de tratare au competența de a elibera certificatul de distrugere menționat la articolul 25.
- (3a) Producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor pot încheia contracte cu instalații de tratare autorizate în scopul punerii în aplicare a obligațiilor care le revin în materie de răspundere a producătorilor. Aceste contracte sunt echitabile, transparente și nediscriminatorii și se pot baza pe un model stabilit de statul membru.

- (4) [...] Statele membre 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, pentru a garanta că toate autoritățile competente pentru această procedură urmează o abordare integrată efectivă.
- (5) Comisia este împuternicită să adopte un act de punere în aplicare care stabilește cerințe detaliate aplicabile contractelor menționate la alineatul (3a), în vederea asigurării unor termeni și condiții echitabile, transparente și nediscriminatorii. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

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 privind răspunderea extinsă a producătorilor [...] [...] 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.

În regiunile ultraperiferice, statele membre pot adapta obligațiile producătorilor pentru a garanta un serviciu și a acoperi costurile de gestionare a vehiculelor scoase din uz ținând cont de caracteristicile acestor regiuni.

Pe lângă informațiile menționate la articolul 8a alineatul (3) litera (e) din Directiva 2008/98/CE, producătorii publică pe site-urile lor web, o dată pe 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.

Articolul [...]17

Organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor

- (1) Producătorii pot alege să își îndeplinească obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor fie acționând individual, fie încredințând unei organizații care implementează răspunderea extinsă a producătorilor autorizată în conformitate cu articolul [...] 18 sarcina de a îndeplini în numele lor obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor.

Statele membre pot adopta măsuri prin care să le impună producătorilor să încredințeze unei organizații care implementează răspunderea extinsă a producătorilor sarcina de a-și îndeplini obligațiile în materie de răspundere extinsă prevăzute la articolul 16.

- (2) Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor asigură confidențialitatea datelor aflate în posesia lor în ceea ce privește informațiile proprietare sau informațiile care pot fi atribuite direct producătorilor individuali sau reprezentanților lor [...] autorizați pentru răspunderea extinsă a producătorilor.

- (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, [...]o dată pe 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 [...] un dialog regulat între părțile interesate în conformitate cu articolul 8a alineatul (6) din Directiva 2008/98/CE.

Articolul [...]18

Autorizarea privind implementarea 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.

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 pot fi înregistrate numai dacă dețin o autorizație din partea autorității competente în conformitate cu prezentul articol. Acest lucru nu aduce atingere posibilității de a combina procedura de înregistrare în temeiul articolului 19 și procedura de autorizare în temeiul prezentului articol într-o singură procedură.

- (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 autorități competente orice modificare referitoare la condițiile de autorizare sau și-a încetat activitatea.

Înregistrarea [...]

- (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.

Registruul furnizează linkuri către site-urile web ale altor registre naționale ale producătorilor pentru a facilita, în toate statele membre, înregistrarea producătorilor sau a reprezentanților [...] autorizați pentru răspunderea extinsă a producătorilor și, dacă sunt disponibile, către site-urile web naționale care conțin informații despre procedura de înregistrare.

Până la [OP: a se introduce data = treizeci de luni de la intrarea în vigoare a prezentului [...]regulament], Comisia creează un site web care conține linkuri către toate registrele naționale pentru a facilita înregistrarea producătorilor în toate statele membre și, dacă sunt disponibile, către site-urile web naționale care conțin informații despre procedura de înregistrare.

- (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 [...] autorizați 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 [...] 18.

(5) În cazul în care un producător a desemnat o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor în conformitate cu articolul [...] 17, 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 [...] autorizat pentru răspunderea extinsă a producătorilor.

În cazul în care un reprezentant autorizat reprezintă mai mult de un producător într-un stat membru, reprezentantul autorizat respectiv furnizează separat numele și datele de contact pentru fiecare dintre producătorii reprezentați.

(7) Statele membre pot decide că procedura de înregistrare în temeiul prezentului articol și procedura de autorizare în temeiul articolului [...] 18 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) și la articolul 18 alineatul (1).

(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 [...] autorizat al producătorului pentru răspunderea extinsă a producătorilor sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor desemnată în numele producătorilor pe care îi reprezintă notifică fără întârzieri nejustificate autorității competente orice modificare a informațiilor conținute în înregistrare și orice încetare definitivă a punerii la dispoziție pe piață pe teritoriul statului membru a vehiculelor menționate în înregistrare.
- (12) Producătorul sau, după caz, reprezentantul [...] autorizat al producătorului pentru răspunderea extinsă a producătorilor sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor raportează autorității competente responsabile cu registrul cu privire la îndeplinirea obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor.

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 pentru transportul lor ulterior de la punctul de colectare la instalația de tratare autorizată care a eliberat certificatul de distrugere, precum și costurile de tratare a vehiculelor scoase din uz care sunt necesare pentru îndeplinirea cerințelor de la articolele 27-[/...]/31, 34 și [...] 36, cu condiția ca, [...] în temeiul articolului 8a alineatul (4) literele (a)-(c) din Directiva 2008/98/CE, acestea să țină seama 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.

Pentru vehiculele care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2000/53/CE puse la dispoziție pe piață înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament și prin derogare de la primul paragraf litera (a) și de la alineatul (1a) de la prezentul articol, în statele membre în care, în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) al doilea paragraf din Directiva 2000/53/CE, producătorii nu au trebuit să suporte toate costurile, ci doar o parte semnificativă a acestora, contribuțiile financiare pe care producătorul acestor vehicule trebuie să le efectueze corespund unui nivel care constituie o parte semnificativă a costurilor menționate la articolul respectiv.

- (1a) Contribuțiile financiare plătite de producătorii care introduc pe piață vehiculul acoperă, de asemenea, costurile menționate la alineatul (1) litera (a) aferente vehiculelor în legătură cu care producătorul nu poate fi identificat sau a încetat să existe în statul membru în care vehiculul a devenit VSU, proporțional cu cota lor de piață respectivă.
- (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 garanții financiare sau a unei asigurări echivalente.

(5) Fără a aduce atingere articolelor 107 și 108 din TFUE, în cazul unei organizații care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ce sunt gestionate de stat, o astfel de garanție poate lua forma unui fond public care este finanțat din taxele producătorilor și de care este răspunzător în solidar statul membru care deține organizația.

(6) Producătorul vehiculului de bază este considerat a fi producătorul și poate colecta contribuții proporționale de la producătorii unor etape ulterioare ale omologării de tip.

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 cel puțin 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 [...] un act de punere în aplicare în conformitate cu articolul [...] 51 alineatul (2) [...] pentru [...] stabilirea unor norme detaliate privind modul în care trebuie aplicate criteriile prevăzute la alineatul (1). Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 51 alineatul (2).

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, și nu poate fi identificat niciun producător pe teritoriul statului membru în care devine vehicul scos din uz, producătorul [...] care a introdus pe piață vehiculul respectiv sau, dacă este desemnată în conformitate cu articolul [...] 17, organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor menționată la alineatul (2) de la prezentul articol se asigură că sunt acoperite costurile [...] operațiunilor de gestionare a deșeurilor menționate la articolul 20 suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor din alte state membre.
- (2) Un producător care introduce un vehicul pe piață sau, dacă este desemnată în conformitate cu articolul [...] 17, o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor din statul membru în care producătorul a introdus vehiculul respectiv pe piață:

- (a) desemnează, printr-un mandat scris, un reprezentant [...] autorizat 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.

(2a) Statele membre pot solicita proprietarilor de vehicule să plătească o taxă administrativă pentru vehiculele uzate sau vehiculele în legătură cu care nu poate fi identificat niciun producător, care sunt înmatriculate pentru prima dată în statul membru respectiv, pentru a acoperi costurile operațiunilor de gestionare a deșeurilor, astfel cum se menționează la articolul 20 alineatul (1). Taxa administrativă nu depășește contribuția financiară prevăzută la articolul 20 alineatul (1).

- (3) Statul membru în care vehiculul a devenit vehicul scos din uz monitorizează respectarea alineatelor (1) și (2) de către producători sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul [...] 17, de către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor. Monitorizarea se bazează pe informațiile raportate și verificate de către producători sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul [...] 17, 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 și ținând seama de informațiile furnizate de statele membre în temeiul activităților de cooperare și monitorizare menționate la alineatele (2) și (3), 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 [...] 17, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor instituie sau participă la instituirea unor sisteme de colectare[...] pentru toate vehiculele[...] [...] pe care le-au pus la dispoziție pentru prima dată pe piața unui stat membru și care au devenit vehicule scoase din uz.

Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul [...] 17, 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 [...] 17, 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) [...] beneficiază de o disponibilitate adecvată a instalațiilor de tratare autorizate sau a punctelor de colectare, ținând seama de dimensiunea și densitatea populației, precum și 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 [...] acceptarea gratuită de către punctele de colectare sau instalațiile de tratare autorizate a tuturor vehiculelor scoase din uz, astfel cum se prevede la articolul 24 alineatul (2).

- (3) Producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul [...] 17, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor publică și actualizează în mod regulat lista punctelor de colectare și a instalațiilor de tratare autorizate pe site-urile lor web și desfășoară campanii educaționale de promovare a sistemului de colectare a vehiculelor scoase din uz și de informare cu privire la consecințele pe care colectarea și manipularea necorespunzătoare a vehiculelor scoase din uz le au asupra mediului. Statele membre pot solicita coordonarea campaniilor educaționale în cadrul statului membru, în colaborare atât cu producătorii, cât și, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 17, cu organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și cu autoritățile competente.
- (4) Statele membre pot autoriza [...] puncte de colectare, altele decât instalațiile de tratare autorizate [...] să colecteze vehiculele scoase din uz.

[...]

Punctele de colectare obțin o autorizație de la autoritatea competentă, în conformitate cu articolul 23 din Directiva 2008/98/CE, și îndeplinesc condițiile prevăzute în autorizația respectivă.

Pentru a elibera autorizația, autoritatea competentă verifică dacă o astfel de unitate sau întreprindere are capacitatea necesară pentru a îndeplini următoarele obligații:

- (a) [...] colectarea vehiculelor scoase din uz și depozitarea lor temporară în conformitate cu[...] din anexa VII partea A;
- (b) [...] pregătirea pentru transferul vehiculelor scoase din uz colectate către instalațiile de tratare autorizate prin prevenirea scurgerilor accidentale de lichide și a accesului neautorizat la punctul de colectare;
- (ba) asigurarea transportului către o instalație de tratare autorizată atunci când opt sau mai multe vehicule scoase din uz sunt depozitate în același timp la punctul de colectare și
- (c) garantarea că toate vehiculele scoase din uz colectate sunt transferate către o instalație de tratare autorizată în termen de [...] o lună de la primirea vehiculului scos din uz; [...]

[...] [...]

- (5) Punctele de colectare [...] 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 [...]

- (1) Proprietarul unui vehicul sau orice operator economic care acționează în numele proprietarului unui vehicul care devine vehicul scos din uz îl predă fără întârzieri nejustificate la o instalație de tratare autorizată sau către un punct de colectare. [...]
- (2) Predarea unui vehicul scos din uz, inclusiv a pieselor de schimb după repararea și întreținerea vehiculului, [...] este gratuită pentru ultimul proprietar al vehiculului, cu excepția cazului în care vehiculului scos din uz îi lipsește oricare dintre piesele sau componentele esențiale[...] sau în care acesta conține deșeuri care i-au fost adăugate.

Piese esențiale în sensul prezentului articol sunt:

- (a) motoare pentru tracțiune electrică, inclusiv carcasele acestora și orice unități de comandă, cabluri și alte piese, componente și materiale asociate;
- (b) baterii pentru vehicule electrice, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 14 din Regulamentul (UE) 2023/1542;
- (c) motoare;
- (d) convertoare catalitice;
- (e) cutii de viteză;
- (f) caroserie.

În cazul în care bateria vehiculului electric lipsește, predarea vehiculului scos din uz rămâne gratuită dacă ultimul proprietar al vehiculului furnizează o documentație care dovedește că bateria a fost manipulată de un operator profesionist în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542.

- (3) Cerințele prevăzute la alineatul (2) nu se aplică vehiculelor care au fost declarate ca pierderi tehnice totale de către societățile de asigurare.

Articolul 25

Certificatul de distrugere

- (1) Instalațiile de tratare autorizate eliberează un certificat de distrugere [...] ultimului proprietar al vehiculului la predarea vehiculului scos din uz la instalația de tratare autorizată. Certificatul de distrugere [...] se eliberează în conformitate cu modelul prevăzut în anexa IX. Această obligație nu se aplică vehiculelor din categoria L care nu fac obiectul înmatriculării în statul membru în cauză.
- (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. Instalația de tratare autorizată furnizează o copie a notificării electronice ultimului proprietar al vehiculului și oricărui operator economic care acționează în numele proprietarului vehiculului.
- (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 [...] competente [...] desemnate de statul membru în care a fost eliberat certificatul de distrugere informează autoritățile [...] competente [...] desemnate de 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 pentru înmatricularea vehiculului [...] 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

[.../ [...] [...] [...]

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) [...]
- (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 anexa VII partea C de pe vehiculul scos din uz [...] în conformitate cu articolele 30 și 31;

- (d) tratează toate vehiculele scoase din uz și piesele, componentele și materialele acestora în conformitate cu articolele 28, 29, 30, 31, 32, 35 și 36 și anexa VII la prezentul regulament, cu ierarhia deșeurilor și cu cerințele generale prevăzute la articolul 4 din Directiva 2008/98/CE[...];
- (e) se asigură că toate operațiunile de tratare a vehiculelor scoase din uz menționate la alineatul (2) au ca rezultat îndeplinirea obiectivelor prevăzute la articolul 34 și aplică cele mai bune tehnici disponibile, dacă este cazul, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 10 din Directiva 2010/75/UE.

Pe lângă cerințele prevăzute la articolul 35 din Directiva 2008/98/CE, instalațiile de tratare autorizate stochează în format electronic evidența tuturor operațiunilor de tratare, astfel cum sunt menționate la literele (a)-(e), efectuate pe vehiculele 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 în ceea ce privește tehnologiile de tratare a cerințelor minime de tratare a vehiculelor scoase din uz, inclusiv prin:

- (a) adăugarea, ștergerea sau revizuirea pieselor și a componentelor enumerate în anexa VII partea C;
- (b) revizuirea valorilor-țintă pentru fracțiile de ieșire enumerate la punctul 2 din anexa VII partea G;
- (c) extinderea listei tipurilor de aliaje de aluminiu enumerate la punctul 2b din anexa VII partea G;
- (d) adăugarea de criterii de calitate care îmbunătățesc separarea materialelor plastice reciclabile și valorile-țintă pentru tehnologiile de reciclare ulterioare aplicabile punctului 2 din anexa VII partea G.[...]

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

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 care desfășoară operațiuni de mărunțire solicită ca vehiculele scoase din uz care le sunt predate în vederea mărunțirii sau piesele și componentele structurale mari de pe șasiul sau caroseria vehiculelor scoase din uz din categoriile N2, N3, M2, M3 și O care le sunt predate în vederea mărunțirii sau tăierii să fie [...]:
 - (a) [...] depoluate în conformitate cu articolul 29, iar piesele și componentele acestora îndepărtate în conformitate cu articolul 30 și
 - (b) însoțite de 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 desfășoară operațiuni de mărunțire și care primesc vehicule scoase din uz care nu respectă cerințele stabilite la alineatul (1):
 - (a) raportează neconformitatea autorității competente, inclusiv numele și datele de contact ale persoanei fizice sau juridice care a predat vehiculul scos din uz la instalația de tratare autorizată sau la alt operator de gestionare a deșeurilor pentru mărunțire;
 - (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 sau până la luarea măsurilor necesare pentru tratarea vehiculului scos din uz în conformitate cu articolele 29 și 30 și pentru eliberarea unui certificat de distrugere în conformitate cu articolul 25.
- (3) Instalațiile de tratare autorizate și operatorii de gestionare a deșeurilor care efectuează operațiuni de mărunțire a vehiculelor scoase din uz [...]mărunțesc vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora împreună cu [...] alte deșeuri numai dacă sunt îndeplinite criteriile și valorile-limită prevăzute în partea G punctele 1 și 2 din anexa VII.

Articolul 29

Depoluarea vehiculelor scoase din uz

- (1) [...] În termen de 30 de zile de la predarea unui vehicul scos din uz la instalația de tratare autorizată, instalația în cauză depoluează vehiculele respective înainte de a fi tratate suplimentar, în conformitate cu cerințele minime stabilite în anexa VII partea B.
- (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) Piese, 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) 2023/1542 [...].
- (5) Piese, 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 la punctul 3 din anexa VII partea B și raportează aceste informații pentru fiecare an calendaristic autorității competente din statul membru în care au fost colectate vehiculele scoase din uz, în termen de șase luni de la sfârșitul anului calendaristic și într-un format desemnat de autoritatea competentă din statul membru.

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 anexa VII partea C sunt îndepărtate de pe un vehicul scos din uz, înainte de mărunțire sau compactare, după finalizarea operațiunilor de depoluare menționate la articolul 29, într-un mod care nu distruge piesele și componentele care au potențial de reutilizare, refabricare sau recondiționare în conformitate cu articolul 31.

Instalațiile de tratare autorizate se asigură că piesele și componentele îndepărtate, menționate la primul paragraf, care nu au un potențial de reutilizare, refabricare sau recondiționare sunt trimise la reciclare în conformitate cu cerințele de tratare astfel cum sunt indicate în anexa VII partea F.

- (2) [...] În ceea ce privește piesele și componentele care nu au un potențial de reutilizare, refabricare sau recondiționare, nu este obligatorie îndepărtarea înainte de mărunțire în cazul în care o instalație de tratare autorizată demonstrează că tehnologiile postmărunțire [...]separă materialele din piesele și componentele [...] indicate în a doua coloană din [...] anexa VII partea C la fel de eficient ca procesele de dezmembrare manuală sau de dezasamblare semiautomată și că sunt îndeplinite criteriile și valorile-limită de la punctele 1 și 2 din anexa VII partea G.

În sensul primului paragraf, instalația de tratare autorizată furnizează informațiile enumerate la punctul 3 din anexa VII partea G.

- (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) Instalațiile de tratare autorizate evaluează [...] toate piesele și componentele care au fost îndepărtate de pe un vehicul scos din uz în temeiul articolului 30 alineatul (1), [...] 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.

[...]

Evaluarea se efectuează ținând seama în special de fezabilitatea tehnică a desfășurării proceselor menționate la primul paragraf și de cerințele privind siguranța vehiculelor.

[...]

- (2) [...] Instalațiile de tratare autorizate:

[...] (a) etichetează[...] piesele și componentele îndepărtate adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare în conformitate cu punctul 2 din anexa VII partea D;

[...] [...]

(b) asigură protecția corespunzătoare împotriva deteriorării în timpul transportului, încărcării și descărcării pieselor și componentelor;

(c) furnizează o copie a facturii sau a contractului aferent(ă) transferului pieselor sau componentelor în vederea reutilizării, refabricării sau recondiționării.

(3) Piese și componentele enumerate în anexa VII partea E nu se reutilizează, cu excepția cazului în care evaluarea tehnică efectuată confirmă faptul că utilizarea acestor piese și componente respectă cerințele aplicabile privind vehiculele, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/858. Aceste piese de schimb pot fi transferate către alt operator economic în vederea reutilizării numai dacă urmează să fie instalate de un operator de reparații și întreținere calificat.

(4) Piese și componentele care sunt evaluate ca fiind adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare nu sunt considerate deșeuri. Instalațiile de tratare autorizate pun la dispoziția autorităților naționale competente, la cerere, documentația care confirmă evaluarea efectuată, inclusiv atunci când piesele și componentele sunt transportate în scopul reutilizării, al refabricării sau al recondiționării.

(5) Dispozițiile prevăzute la alineatul (4) nu se aplică bateriilor îndepărtate dintr-un vehicul scos din uz cărora li se aplică Regulamentul 2023/1542.

Articolul 32

Comerțul cu piese și componente uzate, refabricate sau recondiționate

(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], orice [...] operator economic care [...] vinde piese de schimb și componente uzate, refabricate sau recondiționate [...]

[...] se asigură că piesele și componentele [...] conțin etichetarea în conformitate cu articolul 31 alineatul (2) litera (a).

[...].

- (2) În cazul vânzării de piese și componente uzate, refabricate sau recondiționate către consumatori, operatorii economici se asigură că aceste piese și componente își pot menține funcțiile și performanța necesare în condiții de utilizare normală și că respectă alte cerințe aplicabile bunurilor vândute în conformitate cu Directiva (UE) 2019/771.
- (3) Aceste cerințe se aplică indiferent de tehnica de comercializare utilizată, inclusiv prin intermediul platformelor online, astfel cum sunt definite la articolul 3 litera (i) din Regulamentul (UE) 2022/2065.

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[...].

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

- (2) Comisia monitorizează eficacitatea stimulentele 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 [...] adoptă măsurile necesare pentru atingerea de către producători sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul [...] 17, de către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, a următoarelor obiective [...] de îndeplinit de către operatorii de gestionare a deșeurilor:
- (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 [...] adoptă măsurile necesare astfel încât producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul [...] 17, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, să se asigure că operatorii de gestionare a deșeurilor ating un obiectiv anual de reciclare a materialelor plastice de cel puțin 30 % din greutatea medie totală a materialelor plastice din vehiculele scoase din uz [...]:
- [...] Greutatea plasticului reciclat și greutatea totală a materialelor plastice menționate la primul paragraf exclud elastomerii, materialele termorigide, altele decât spumele poliuretane utilizate pentru cașerare, și materialele plastice care conțin sau sunt contaminate cu orice substanță [...] menționată la articolul 7 din Regulamentul (UE) 2019/1021 atunci când sunt depășite pragurile din anexa IV la regulamentul respectiv.[...]

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] [...]fracțiile ușoare și grele rezultate din mărunțirea vehiculelor scoase din uz **care rămân după tratare**[...] și care conțin deșeuri neinerte[...] nu se acceptă într-un depozit de deșeuri dacă depășesc valorile-limită stabilite la punctul 2 literele (c) și (d) din anexa VII partea G.

Articolul 36

Transferurile de vehicule scoase din uz

- (1) Tratarea vehiculelor scoase din uz poate fi efectuată în afara statului membru în cauză sau în afara Uniunii, cu condiția ca transferul vehiculelor scoase din uz sau a deșeurilor produse în cursul tratării lor să fie în conformitate cu Regulamentul [...] (UE) 2024/1157.
- (1a) Pentru a face distincția între vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz, autoritățile competente ale statelor membre pot inspecta transferurile de vehicule rulate suspectate a fi vehicule scoase din uz din punctul de vedere al respectării cerințelor prevăzute la articolul 37 și în anexa I și pot monitoriza astfel de transferuri în consecință.
În cazul în care autoritățile competente dintr-un stat membru stabilesc că un transfer preconizat de vehicule rulate implică unul sau mai multe vehicule scoase din uz, costurile analizelor, inspecțiilor și depozitării corespunzătoare ale vehiculelor suspectate a fi vehicule scoase din uz pot fi imputate persoanelor care organizează transferul.
- (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

DISTINCȚIA DINTRE VEHICULELE RULATE ȘI VEHICULELE SCOASE DIN UZ [...]

SECȚIUNEA 1[...]

[...] *Articolul 37*

Distincția dintre vehiculele rulate și vehiculele scoase din uz

- (1) În scopul transferului dreptului de proprietate asupra unui vehicul rulat, proprietarul vehiculului [...] prezintă oricărei persoane fizice sau juridice interesate să dobândească dreptul de proprietate asupra vehiculului în cauză [...] o documentație care să ateste că [...] nu este un vehicul scos din uz. [...] Această documentație constă într-o evaluare în conformitate cu anexa I sau într-un certificat de inspecție tehnică valabil.

Primul paragraf nu se aplică atunci când dreptul de proprietate asupra vehiculelor aflate într-o stare tehnică conformă cerințelor este transferat de persoane fizice care nu sunt operatori economici, pentru alte vânzări decât cele încheiate prin intermediul contractelor la distanță sau al platformelor online.

Atunci când dreptul de proprietate asupra vehiculului este transferat de un operator economic, acesta păstrează documentația menționată la primul paragraf timp de cel puțin doi ani de la data transferului dreptului de proprietate.

- (2) În scopul transferului dreptului de proprietate asupra unui vehicul care a fost declarat pierdere economică totală, proprietarul vehiculului furnizează următoarea documentație, în plus față de cerințele prevăzute la alineatul (1):
- (a) o copie a istoricului daunelor pe baza evaluării efectuate de către compania de asigurări;
 - (b) o estimare a costurilor reparațiilor necesare pentru a readuce vehiculul la o stare tehnică suficientă pentru a trece inspecția tehnică auto în conformitate cu Directiva 2014/45/UE.
- (3) Fără a aduce atingere alineatului (1) al doilea paragraf, cerințele prevăzute la alineatele (1) și (2) se aplică indiferent de tehnica de comercializare utilizată, inclusiv prin intermediul licitațiilor specifice pentru operatorii economici, al contractelor la distanță sau al platformelor online.
- (4) Atunci când evaluează daunele produse unui vehicul accidentat, compania de asigurări sau orice alt expert din sectorul autovehiculelor care efectuează evaluarea în numele acesteia evaluează, de asemenea, dacă vehiculul este sau nu un vehicul scos din uz în conformitate cu anexa I.
- Companiile de asigurări [...] se asigură că autorităților competente li se furnizează cel puțin o dată pe an o listă cu:
- (a) numerele de identificare ale vehiculelor pentru toate vehiculele care au fost declarate pierderi economice totale, specificându-se inclusiv cele ale vehiculelor care sunt considerate vehicule scoase din uz în conformitate cu anexa I;
 - (b) numerele de identificare ale vehiculelor pentru toate vehiculele care au fost declarate pierderi tehnice totale.
- (5) În cazul în care există îndoieli cu privire la faptul că un vehicul rulat poate fi un vehicul scos din uz, autoritățile competente pot solicita proprietarului unui vehicul să prezinte o documentație care să ateste că vehiculul în cauză nu este un vehicul scos din uz. Această documentație constă într-o evaluare în conformitate cu anexa I sau într-un nou certificat de inspecție tehnică valabil.
- (5a) Atunci când adoptă măsurile de stabilire a cerințelor administrative și procedurale privind evaluarea în conformitate cu anexa I, statele membre pot, de asemenea, să specifice mai în detaliu criteriile de evaluare a costurilor reparațiilor.

- (6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 50 din prezentul regulament, pentru a modifica criteriile enumerate în partea A, partea B și partea C secțiunea 1 punctul 1 din anexa I, cu scopul de a stabili dacă un vehicul rulat este un vehicul scos din uz, [...]cu condiția ca progresele tehnologice înregistrate în domeniul trasabilității, al potențialului de reparare și al siguranței să justifice limitarea cazurilor în care vehiculul este considerat vehicul scos din uz.

SECȚIUNEA 2

[...]

[...]CAPITOLUL VA

EXPORTUL DE VEHICULE RULATE CĂTRE ȚĂRI TERȚE

Articolul 37a

Autoritatea competentă

- (1) Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente responsabile cu îndeplinirea obligațiilor prevăzute la prezentul capitol.
- (2) Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 12 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 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 prezentul [...] capitol.

- (2) Prezentul [...] capitol 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 [...] și
 - (b) [...] se află într-o stare tehnică conformă cerințelor la data depunerii declarației de export, cu excepția cazului în care au fost recunoscute drept vehicule de interes cultural special în conformitate cu partea C din anexa I la prezentul regulament [...] [...].
- (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 (3) sau se furnizează un certificat, astfel cum se menționează la punctul 1 ultimul paragraf din anexa I partea C.

- (5) Pentru a verifica conformitatea cu prezentul [...] capitol privind acordarea liberului de vamă pentru export unui vehicul rulat:
- (a) până când interconectarea menționată la articolul 45 alineatul (4) devine operațională, autoritățile vamale [...] pot face 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:
- [...] [...]
- (b) să facă obiectul unei înregistrări 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) [...]

Articolul 39

Verificarea automată a informațiilor privind statutul vehiculului

- (1) Înainte de acordarea liberului de vamă pentru export unui vehicul[...] rulat, autoritățile vamale verifică în mod electronic și automat, prin intermediul sistemelor electronice menționate la articolul 45 alineatul (4), dacă, pe baza numărului de identificare al vehiculului și a informațiilor privind statul membru în care a fost înmatriculat ultima dată, vehiculul [...] se află într-o stare tehnică conformă cerințelor [...]. **Această obligație nu se aplică în ceea ce privește vehiculele care au fost recunoscute drept vehicule de interes cultural special în conformitate cu partea C din anexa I la prezentul regulament.**

- (2) În cazul în care informațiile furnizate sau puse la dispoziția autorităților vamale nu corespund informațiilor din registrele naționale ale vehiculelor și din sistemele electronice naționale privind conformitatea tehnică în temeiul alineatului (1), autoritățile vamale nu acordă liberul de vamă pentru export vehiculului respectiv și informează [...] persoana fizică sau juridică în cauză prin intermediul sistemelor [...] lor.

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 [...] dispozițiile privind gestionarea riscurilor și controalele vamale prevăzute în 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 în [...] Regulamentul (UE) nr. 952/2013.
- (2) Pe lângă gestionarea riscurilor menționată la alineatul (1), odată ce interconectarea menționată la articolul 45 este operațională, [...] [...] sistemele electronice menționate la articolul 45 alineatul (1) conțin informații cu privire la respectarea sau nu de către un vehicul rulat care urmează să fie exportat a condițiilor specifice legate de protecția mediului sau de siguranța rutieră în conformitate cu alineatul (3) de la prezentul articol, iar autoritățile vamale verifică acest lucru în mod electronic și automat, prin intermediul interconectării menționate la articolul 45 alineatul (4) [...].
- (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 prezentului [...] capitol, autoritățile vamale suspendă acordarea liberului de vamă pentru exportul respectivului vehicul rulat, [...] informează imediat autoritățile competente desemnate în temeiul articolului 37a cu privire la suspendare și transmit toate informațiile relevante necesare pentru ca autoritățile competente să stabilească 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 desemnate în temeiul articolului 37a nu au solicitat autorităților vamale, în termen de patru zile lucrătoare de la începutul suspendării, să mențină suspendarea sau
 - (b) autoritățile competente desemnate în temeiul articolului 37a au informat autoritățile vamale cu privire la aprobarea acordării liberului de vamă pentru export în conformitate cu prezentul [...] capitol.
- (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) [...] Autoritățile vamale notifică în mod automat ieșirea vehiculului din Uniune prin intermediul interconectării menționate la articolul 45 alineatul (4) [...] autorității de înmatriculare a vehiculelor [...] din statul membru în care acesta a fost înmatriculat ultima dată [...]. Autoritatea de înmatriculare a vehiculelor înregistrează în registrul național al vehiculelor faptul că vehiculul a fost exportat către țara terță.

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 prezentul [...] capitol, 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.
- (3) În cazul în care autoritatea competentă ajunge la concluzia că un vehicul rulat pentru care acordarea liberului de vamă a fost suspendată este un vehicul scos din uz, se aplică Regulamentul (UE) 2024/1157.

Articolul 44

Cooperarea între autorități și schimbul de informații

- (1) Autoritățile competente ale statelor membre își acordă reciproc asistență pentru punerea în aplicare a prezentului [...] capitol 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 prezentul [...] capitol.

- (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) Până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia adoptă 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.

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

CAPITOLUL VI

ASIGURAREA RESPECTĂRII LEGISLAȚIEI ȘI CONFORMITATEA

Articolul 45a

Obligații pentru anumite platforme online

- (13) În scopul respectării articolului 30 alineatul (1) literele (d) și (e) din Regulamentul (UE) 2022/2065, furnizorii de platforme online care intră sub incidența capitolului III secțiunea 4 din Regulamentul (UE) 2022/2065 și care le permit consumatorilor să încheie contracte la distanță cu producătorii obțin următoarele informații de la producătorii care oferă vehicule consumatorilor situați în Uniune, înainte de a le permite să le utilizeze serviciile:
- (a) informații privind înregistrarea, în conformitate cu articolul 19, a producătorilor în statul membru în care se află consumatorul și numărul (numerele) de înregistrare al (ale) producătorului în registrul respectiv;
 - (b) o autocertificare din partea producătorului prin care acesta se angajează să ofere numai produse sau servicii care respectă normele aplicabile ale dreptului Uniunii, inclusiv o autocertificare din partea producătorului prin care să confirme că oferă numai vehicule pentru care cerințele privind răspunderea extinsă a producătorilor, menționate la articolul 16 din prezentul regulament, sunt respectate în statul membru în care se află consumatorul.

Articolul 46

Inspecțiile

- (0) În scopul asigurării respectării prezentului regulament, statele membre stabilesc strategii de inspecție menite să detecteze activitățile ilegale în domeniul colectării, al tratării și al exportului de vehicule scoase din uz și de piese și componente ale acestora. Aceste strategii prevăd acțiunile menționate la alineatele (1), (2) și (3) din prezentul articol.
- (1) În scopul asigurării respectării prezentului regulament, statele membre efectuează inspecții asupra:
- (a) instalațiilor de tratare autorizate;
 - (b) [...]/punctelor de colectare;
 - (c) altor instalații și operatori economici, care [...] ar putea fi implicați în colectarea, tratarea și exportul vehiculelor scoase din uz sau în vânzarea de piese de schimb și componente uzate.
- (2) [...] Numărul total de activități suspectate a fi ilegale și de entități care funcționează în mod legal și care fac obiectul inspecției în fiecare an calendaristic se calculează ca reprezentând cel puțin 10 % din operatorii enumerați la alineatul (1) literele (a) și ([...])b[...].
- (3) Statele membre efectuează, de asemenea, inspecții privind exportul de vehicule rulate pentru a verifica respectarea articolelor 36 și 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 eficiente 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

Sanțiuni

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 [...]/18 alineatul (1), a articolului 22 alineatele (1) și (2), a articolelor 23 și 24, a articolului 25 alineatele (1) și (2), a articolelor [...]27-32 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.

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) greutatea totală [...] și, după caz, cantitatea de piese, de componente și de materiale 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 greutății 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, inclusiv cazul măruntirii combinate a vehiculelor scoase din uz cu alte deșeuri menționate la articolul 28 și în partea G punctul 1 din anexa VII;
- (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 până la [OP: a se introduce data = ultima zi a lunii care urmează după 30 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament] 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 (2b), articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (2b), 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 22 alineatul (4), articolul 27 alineatul (4/...), [articolul 37 alineatul (6)] [...], [...] articolul 40 alineatul (3) și articolul 55 alineatul (2a) 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 (2b), articolul 5 alineatul (4), articolul 6 alineatul (2b), 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 22 alineatul (4), articolul 27 alineatul (4/.../), [articolul 37 alineatul (6)] [...], [...] articolul 40 alineatul (3) și articolul 55 alineatul (2a) 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 legislație.
- (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 (2b), al articolului 5 alineatul (4), al articolului 6 alineatul (2b), 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 22 alineatul (4), al articolului 27 alineatul (4/.../), [al articolului 37 alineatul (6)] [...], [...] al articolului 40 alineatul (3) și al articolului 55 alineatul (2a) 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:
- (a) comitetul instituit prin articolul 39 din Directiva 2008/98/CE[...];
- (b) Comitetul tehnic pentru autovehicule, atunci când actul de punere în aplicare se referă la producător;

- (c) Comitetul de inspecție tehnică, atunci când actul de punere în aplicare se referă la conectarea registrelor naționale ale vehiculelor și a registrelor naționale ale inspecțiilor tehnice.

[...] Aceste comitete reprezintă [...] comitete 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. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă actul de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

CAPITOLUL VIII

MODIFICĂRI

Articolul 52

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2023/1542

Anexa I la Regulamentul (UE) 2023/1542 se modifică în conformitate cu anexa XII la prezentul regulament. Rubricile 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) și 16 din anexa II la Directiva 2000/53/CE nu se aplică.

Articolul 53

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2019/1020 și Regulamentului (UE) 2024/1252

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

- (2) Regulamentul (UE) 2024/1252 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2, punctul (43) se elimină.
2. La articolul 2, punctul (44) se modifică după cum urmează:

„«mijloc de transport ușor» înseamnă orice vehicul cu roți ușor care poate fi acționat numai de motorul electric sau de o combinație de motor și de propulsie umană, inclusiv trotinete electrice, biciclete electrice și vehicule omologate de tip [...] din categoriile L_{1e} și L_{2e}, cu excepția vehiculelor omologate de tip din categoriile L_{3e}-L_{7e}, astfel cum sunt definite în Regulamentul 168/2013;”

3. La articolul 28, alineatul (1) se modifică după cum urmează:

„(1) Începând cu doi ani de la data intrării în vigoare a actului de punere în aplicare menționat la alineatul (2), orice persoană fizică sau juridică ce introduce pe piață dispozitive de imagistică prin rezonanță magnetică, generatoare de energie eoliană, roboți industriali, [...] mijloace de transport ușoare, generatoare de răcire, pompe de căldură, motoare electrice, inclusiv în cazul în care motoarele electrice sunt integrate în alte produse, mașini automate de spălat rufe, uscătoare de rufe cu tambur, cuptoare cu microunde, aspiratoare sau mașini de spălat vase, se asigură că produsele respective poartă o etichetă vizibilă, perfect lizibilă și indelebilă care indică”

4. La articolul 28, alineatul (10) se modifică după cum urmează:

„(10) De la 24 mai 2029, prezentul articol se aplică în cazul dispozitivelor de imagistică prin rezonanță magnetică, [...] și al mijloacelor de transport ușoare [...], inclusiv [...] al vehiculelor omologate de tip din categoriile L_{1e} și L_{2e}, astfel cum sunt definite în Regulamentul 168/2013.”

5. La articolul 28, alineatul (11) se modifică după cum urmează:

„Prezentul articol nu se aplică categoriilor de vehicule specificate în [OP: a se introduce Regulamentul privind vehiculele scoase din uz]:

[...][...][...]”

6. La articolul 29, alineatul (6) se modifică după cum urmează:

„În cazul dispozitivelor de imagistică prin rezonanță magnetică [...] și al mijloacelor de transport ușoare [...], inclusiv [...] al vehiculelor omologate de tip din categoriile L_{1e} și L_{2e}, astfel cum sunt definite în Regulamentul 168/2013, cerințele prevăzute la alineatele (1) și (5) se aplică după cinci ani de la data intrării în vigoare a actului delegat menționat la alineatul (2).”

7. La articolul 29, alineatul (7) se modifică după cum urmează:

„Prezentul articol nu se aplică categoriilor de vehicule specificate în [OP: a se introduce Regulamentul privind vehiculele scoase din uz]:

[...][...][...]”

8. Articolele 40 și 41 și articolul 49 alineatul (2) se elimină.

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2018/858 și Regulamentului (UE) 168/2013

Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858 și anexa II la Regulamentul (UE) 168/2013 [...] 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, [...] la vehiculele din categoriile M₂, M₃, N₂, N₃ și O, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858, la vehiculele din categoriile L_{1e}, L_{2e}, 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 cu destinație specială din categoriile M₂, M₃, N₂, și N₃ [...], astfel cum sunt definite la articolul [...] 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858;

- (a1) necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al prezentului regulament, în special al dispozițiilor capitolului Va, 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;
- (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;
- (c1) necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al prezentului regulament în ceea ce privește nivelurile-țintă de reciclare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 34, la categoriile de vehicule cărora nu li se aplică articolul 34 în temeiul prezentului regulament;
- (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;
- (f) măsura în care problema vehiculelor dispărute a fost soluționată și necesitatea de a include măsuri suplimentare care să abordeze problema trasabilității vehiculelor;
- (g) cerințele privind conținutul de plastic reciclat, inclusiv **obiectivele și obligațiile** pentru instalațiile de reciclare din Uniune și din afara acesteia, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatele (1c) și (2), [...]și necesitatea revizuirii [...] pe această bază. Pentru a asigura coerența și alinierea, această evaluare ține cont totodată de evoluțiile în ceea ce privește oțelul și aluminiul, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (3) și în alte acte legislative relevante ale UE, cum ar fi Regulamentul (UE) 2025/40 sau Regulamentul (UE) 2024/1781;
- (h) măsura privind mecanismul de alocare a costurilor pentru vehiculele care devin vehicule scoase din uz într-un alt stat membru, prevăzută la articolul 22 și necesitatea revizuirii acesteia.

(2a) 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 stadiul dezvoltării tehnologice și performanța de mediu a conținutului de materiale plastice de origine biologică din vehicule, ținând seama de criteriile de sustenabilitate prevăzute la articolul 29 din Directiva (UE) 2018/2001.

(2b) Dacă este cazul și pe baza revizuirii respective, Comisia prezintă o propunere legislativă pentru:

(i) a stabili cerințe de sustenabilitate pentru materiile prime de origine biologică din materialele plastice utilizate în vehicule;

(ii) a stabili obiective pentru creșterea gradului de utilizare a materiilor prime de origine biologică la fabricarea materialelor plastice utilizate în vehicule;

(iii) a evalua în ce măsură acest lucru poate fi combinat cu obiectivele stabilite la articolul 6 alineatul (1) sau adăugat la acestea;

(iv) a modifica, după caz, definiția materialelor plastice de origine biologică prevăzută la articolul 3 alineatul (1) punctul 43.

Acest lucru nu aduce atingere articolului 7a din Regulamentul (UE) 2019/631.

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 [...]24 de 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], în pofida articolului 52 din prezentul 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];

(b1) articolul 6 alineatul (3) primul paragraf și anexa I, 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.

(4) Prin derogare de la articolul 8 alineatul (2), până la [72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], în cazul în care prezenta dispoziție face trimitere la articolul 4, o astfel de trimitere se interpretează ca trimitere la articolul 5 din Directiva 2005/64.

Prin derogare de la articolul 8 alineatul (2), până la [72 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], în cazul în care prezenta dispoziție face trimitere la articolul 5, o astfel de trimitere se interpretează ca trimitere la articolul 6 alineatul (2) din Directiva 2005/64.

Articolul 56a

Aplicabilitatea în cazul Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord

- (1) Articolele 15-30, articolele 33-35 și articolul 36 alineatul (2) nu se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.
- (2) Articolul 14 se aplică numai în legătură cu articolele 31-32 și articolul 36 alineatul (1) Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.
- (3) Articolul 46 alineatul (1) litera (a) și articolul 46 alineatul (2) nu se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.
- (4) Articolul 47 alineatele (1) și (2) nu se aplică în privința prevenirii tratării ilegale a vehiculelor scoase din uz Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.
- (5) Articolul 47 alineatul (2) nu se aplică în privința schimbului de informații relevante despre instalațiile de tratare autorizate Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.
- (6) Articolul 48 nu se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord în privința articolului 15 alineatul (1), a articolului 16, a articolului 19 alineatul (1), a articolului 22 alineatele (1) și (2), a articolului 23, a articolului 24, a articolului 25 alineatele (1) și (2) și a articolelor 26-30, 34 și 35.
- (7) Articolul 49 alineatul (1) literele (c), (d), (f), litera (g) punctele (iii), (iv) și (v), literele (h), (i), (j), (k), (l) și (m) și articolul 49 alineatul (3) litera (n) nu se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.

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) Se aplică de la [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după [...]24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Cu toate acestea, articolul 54 se aplică de 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].

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

ANEXE

la Propunerea de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind cerințele de circularitate pentru proiectarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz, de modificare a Regulamentelor (UE) 2018/858 și 2019/1020 și de abrogare a Directivelor 2000/53/CE și 2005/64/CE

ANEXA I

CRITERII PENTRU A DETERMINA DACĂ UN VEHICUL [...] ESTE UN VEHICUL SCOS
DIN UZ

Prezenta anexă stabilește criteriile pentru a determina dacă un vehicul este un vehicul scos din uz și se aplică după cum urmează:

1. Partea A stabilește criteriile de evaluare a ireparabilității unui vehicul. În cazul în care sunt îndeplinite unul sau mai multe criterii, vehiculul este considerat un vehicul scos din uz.

Pentru a determina dacă vehiculul este sau nu un vehicul scos din uz, un expert independent din sectorul autovehiculelor evaluează dacă vehiculul îndeplinește criteriile din anexa I partea A. Statele membre pot întocmi o listă exhaustivă de experți independenți din sectorul autovehiculelor care să efectueze aceste evaluări.

2. În cazul în care nu se aplică niciunul dintre criteriile din partea A, vehiculul este evaluat și în raport cu criteriile din partea B. În cazul în care se aplică unul sau mai multe dintre criteriile din partea B, este necesară o analiză suplimentară pentru a determina dacă vehiculul poate fi reparat suficient, în termen de doi ani de la evaluare, pentru a obține un certificat de inspecție tehnică în conformitate cu Directiva 2014/45/UE în statul membru în care vehiculul a fost înmatriculat înainte de efectuarea reparației.

În cazul în care evaluarea stabilește că vehiculul nu poate fi reparat în această perioadă, acesta este considerat vehicul scos din uz. În cazul în care evaluarea stabilește că vehiculul poate fi reparat în această perioadă, acesta nu este considerat vehicul scos din uz. În cazul în care, în termen de doi ani de la respectiva evaluare tehnică, proprietarul vehiculului nu furnizează autorității competente un certificat de inspecție tehnică în conformitate cu Directiva 2014/45/UE, vehiculul este considerat vehicul scos din uz.

Pentru a determina dacă vehiculul este sau nu un vehicul scos din uz, un expert independent din sectorul autovehiculelor evaluează vehiculul în conformitate cu alineatul (2) primul paragraf. Statele membre pot stabili o listă de experți independenți din sectorul autovehiculelor care să efectueze aceste evaluări.

3. Un vehicul care îndeplinește criteriile din partea A sau partea B nu este un vehicul scos din uz atât timp cât îndeplinește criteriile din partea C.

PARTEA A

CRITERII DE EVALUARE A [...] VEHICULELOR SCOASE DIN UZ

1. Un vehicul este [...] [...] [...] un vehicul scos din uz atunci când îndeplinește unul sau mai multe dintre următoarele criterii:
- (a) a fost tăiat în bucăți [...] [...] [...];
 - (b) are unul sau mai multe puncte de intrare [...] sudate sau închise cu spumă izolatoare;
 - (c) a fost [...] ars până în punctul în care compartimentul motorului sau habitacul este complet distrus;
 - (d) a fost scufundat în apă până la un nivel aflat deasupra tabloului de bord;
 - (e) una sau mai multe dintre următoarele componente ale vehiculului nu sunt reparabile sau substituibile din punct de vedere tehnic [...]:
 - (i) componentele de cuplare la sol (cum ar fi pneurile și roțile), suspensia, direcția, frânarea și componentele de comandă ale acestora;

- (ii) elementele de fixare și articulațiile scaunelor;
- (iii) airbaguri, dispozitive de pretensionare, centuri de siguranță și componentele de operare periferice ale acestora;
- (iv) corpul și șasiul vehiculului;

(f) componentele sale structurale și de siguranță prezintă defecte tehnice care sunt ireversibile și care le fac de neînlocuit, cum ar fi învechirea metalelor, ruperi multiple ale grundurilor sau coroziune perforantă excesivă;

(g) reparația acestuia necesită înlocuirea [...] caroseriei sau a ansamblului șasiului, ceea ce duce la pierderea identității inițiale a vehiculului;

(h) a fost predat pentru tratare la un punct de colectare autorizat sau la o instalație de tratare autorizată ori i s-a eliberat un certificat de distrugere;

(i) a fost declarat pierdere tehnică totală de către o companie de asigurări, pe baza evaluării tehnice efectuate de un expert din sectorul autovehiculelor;

(j) îi lipsesc mijloacele care să permită identificarea sa, în special numărul de identificare al vehiculului.

(2) [...]

(3) [...]

PARTEA B

LISTĂ [...] DE CRITERII ORIENTATIVE PENTRU VEHICULELE SCOASE DIN UZ

Se vor evalua următoarele criterii [...]:

- (b) [...] proprietarul [...] vehiculului nu este cunoscut sau vehiculul este abandonat;
- (c) nu a fost supus inspecției tehnice naționale obligatorii de mai mult de doi ani de la data la care aceasta a fost solicitată ultima dată sau nu a fost asigurat timp de cel puțin doi ani;
- (d) nu este protejat în mod corespunzător împotriva deteriorării în timpul depozitării, al transportului, al încărcării și al descărcării; [...]

- (e) [...] a fost declarat pierdere economică totală de către o companie de asigurări;
- (f) costurile reparațiilor necesare pentru a readuce vehiculul respectiv la o stare tehnică care ar fi suficientă pentru a obține un certificat de inspecție tehnică în conformitate cu Directiva 2014/45/UE și valoarea sa actuală depășesc valoarea de piață estimată după reparații a acestuia;
- (g) a fost scufundat în apă până la un nivel aflat sub tabloul de bord, iar motorul sau sistemul electric a fost deteriorat;
- (h) una sau mai multe uși nu sunt atașate la vehicul;
- (i) combustibilul său sau vaporii de combustibil proveniți de la acesta sunt evacuați, ceea ce prezintă un risc de incendiu și explozie;
- (j) s-a scurs gaz din sistemul său de gaz lichid, ceea ce prezintă un risc de incendiu și explozie;
- (k) lichidele sale de funcționare (combustibil, lichid de frână, antigel, soluție electrolitică acidă a bateriei, lichid de răcire) au fost evacuate, ceea ce prezintă un risc de poluare a apei;
- (l) componentele sistemului său de frânare și de direcție sunt excesiv de uzate; [...]
- (m) repararea sa necesită înlocuirea motorului sau a cutiei de viteze sau
- (n) a fost dezmembrat.

PARTEA C

CRITERII PRIVIND EXCEPTAREA VEHICULELOR SCOASE DIN UZ

SECȚIUNEA 1

VEHICULE DE INTERES CULTURAL SPECIAL

1. Autoritățile competente din statul membru de înmatriculare a unui vehicul sau unul dintre organismele de autorizare desemnate ale acestuia pot recunoaște un vehicul ca fiind de interes cultural special atunci când acesta îndeplinește toate criteriile următoare:

- (a) valoarea sau statutul său istoric ori cultural unic a fost documentat de proprietarul vehiculului sau de autoritățile competente ale statului membru în care este înmatriculat un vehicul sau este un vehicul unic modificat ori construit la comandă care a fost omologat individual în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858 sau cu dreptul intern;
- (b) proprietarul vehiculului este cunoscut și poate fi identificat;
- (c) părțile vehiculului pot fi identificate printr-un număr de serie sau printr-un alt mijloc de identificare furnizat de producător ori atribuit de autoritatea competentă;
- (d) vehiculul poate fi identificat prin numărul de identificare al vehiculului (VIN) sau prin numărul de serie ori printr-un alt mijloc de identificare furnizat de producător sau atribuit de autoritatea competentă;

La cererea proprietarului vehiculului, în scopul unui export și înainte de orice export, autoritățile competente din statul membru de înmatriculare eliberează un certificat prin care se recunoaște că un vehicul este de interes cultural special în cazul în care sunt îndeplinite criteriile menționate mai sus.

2. Proprietarul vehiculului se asigură că:

- (a) vehiculul este protejat în mod corespunzător împotriva deteriorării în timpul depozitării, al transportului, al încărcării și al descărcării;
- (b) vehiculul este menținut și manipulat într-un mod rațional din punct de vedere ecologic, în conformitate cu dreptul Uniunii sau cu dreptul intern;
- (c) certificatul menționat la alineatul (1) se furnizează sau se pune la dispoziția autorităților vamale, la cerere.

3. Conformitatea vehiculului cu criteriile de la punctele 1 și 2 se verifică cel puțin o dată la cinci ani sau în cazul unei schimbări a proprietarului.

SECȚIUNEA 2

ALTE EXCEPTĂRI

1. Autoritățile competente din statul membru de înmatriculare a unui vehicul sau unul dintre organisme de autorizare desemnate ale acestuia pot excepta un vehicul care este considerat vehicul scos din uz în conformitate cu partea A sau partea B, atunci când vehiculul în cauză face obiectul restaurării, la cererea proprietarului unui vehicul.

Proprietarul vehiculului prezintă autorităților competente un plan de restaurare, specificând inclusiv capacitățile tehnice și financiare necesare, pentru a readuce vehiculul la o stare tehnică suficientă pentru a obține un certificat de inspecție tehnică în conformitate cu Directiva 2014/45/UE. Planul de restaurare este aprobat de un expert independent din sectorul autovehiculelor.

Autoritățile competente pot aproba exceptarea în cazul în care vehiculul poate fi readus în termen de cinci ani la o stare tehnică suficientă pentru a trece inspecția tehnică auto în conformitate cu Directiva 2014/45/UE. În cazul în care autoritățile competente consideră că planul de restaurare nu furnizează suficiente informații care să demonstreze că vehiculul poate fi readus la starea necesară, acestea pot solicita proprietarului vehiculului să revizuiască planul de restaurare.

2. Proprietarul vehiculului se asigură că:
- (a) vehiculul este protejat în mod corespunzător împotriva deteriorării în timpul depozitării, al transportului, al încărcării și al descărcării;
 - (b) vehiculul este menținut și manipulat într-un mod rațional din punct de vedere ecologic, în conformitate cu dreptul Uniunii sau cu dreptul intern;
3. În cazul în care, în termen de cinci ani de la depunerea planului de restaurare, proprietarul vehiculului nu furnizează un certificat de inspecție tehnică în conformitate cu Directiva 2014/45/UE, autoritatea competentă declară vehiculul respectiv ca fiind vehicul scos din uz și solicită proprietarului să îl predea unei instalații de tratare autorizate sau unui punct de colectare, fără întârzieri nejustificate. Autoritățile competente pot prelungi perioada de restaurare cu termene succesive de cinci ani. Fiecare prelungire se bazează pe un plan de restaurare actualizat, care este aprobat de un expert independent din sectorul autovehiculelor.
4. Costurile legate de restaurare și de evaluările efectuate de experții independenți din sectorul autovehiculelor sunt suportate de proprietarul vehiculului.

ANEXA II

CALCULAREA GRADELOR DE REUTILIZARE, RECICLARE ȘI RECUPERARE

În sensul prezentei anexe, „vehicul de referință” înseamnă versiunea din cadrul unui tip de vehicul identificată de către autoritatea de omologare, după consultarea producătorului și în conformitate cu criteriile prevăzute în partea A din anexa II, ca fiind cea mai problematică din punct de vedere al reutilizării, reciclării și recuperării.

PARTEA A

1. Se specifică materialele prezente în vehicul, precum și ponderile și locurile în care se află acestea, împreună cu orice informații relevante necesare pentru calcularea corectă a gradelor de reciclare și recuperare.
2. Masele se exprimă în kg cu o zecimală. Gradele se calculează în procente cu o zecimală, apoi se rotunjesc după cum urmează:
 - (a) în cazul în care cifra care urmează după virgulă este între 0 și 4, totalul se rotunjește prin lipsă;
 - (b) în cazul în care cifra care urmează după virgulă este între 5 și 9, totalul se rotunjește prin adaos.
3. În scopul alegerii vehiculelor de referință, se va ține seama de următoarele criterii:
 - (a) tipul caroseriei;
 - (b) nivelele amenajărilor disponibile;
 - (c) echipamentul opțional disponibil care poate fi montat sub responsabilitatea producătorului.

4. În cazul în care autoritatea de omologare și producătorul nu reușesc să identifice împreună cea mai problematică versiune din cadrul unui tip de vehicul, în ceea ce privește reutilizarea, reciclarea și recuperarea, se alege un vehicul de referință:
 - (a) pentru fiecare „tip de caroserie”, astfel cum este definit în partea C punctul 2 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858 în cazul vehiculelor din categoria M₁;
 - (b) pentru fiecare „tip de caroserie”, respectiv furgon, șasiu-cabină, autocamionetă etc., în cazul vehiculelor din categoria N₁.
5. Pentru verificarea materialelor și a maselor pieselor componente, producătorul pune la dispoziția autorității de omologare vehiculele și părțile componente considerate necesare de către aceasta.

PARTEA B

1. Pentru a fi considerate reutilizabile, componentele sau piesele trebuie să poată fi îndepărtate rapid și nedistructiv.
2. Masa totală a pieselor, componentelor și materialelor reutilizabile este considerată ca fiind 100 % reutilizabilă, reciclabilă și recuperabilă.
3. Piese și componentele enumerate în partea B punctele 1 și 2 din anexa VII sunt considerate ca fiind 0 % reutilizabile și 100 % reciclabile și recuperabile. Piese și componentele enumerate în partea E din anexa VII sunt considerate ca fiind 0 % reutilizabile și 100 % reciclabile și recuperabile. Metodologia garantează că, în cazul în care modificarea anexei VII are ca rezultat extinderea listei de piese și componente enumerate în partea E din anexa respectivă, aceste piese și componente nou adăugate sunt considerate ca fiind 0 % reutilizabile și 100 % reciclabile și recuperabile.
4. Calculul gradelor de reutilizare, reciclare și recuperare este coerent cu strategia privind circularitatea, reflectând progresul tehnologic în domeniul tehnologiilor de tratare la sfârșitul ciclului de viață.

ANEXA III

CONDIȚIILE ȘI VALORILE CONCENTRAȚIILOR MAXIME PENTRU PREZENȚA PLUMBULUI, A MERCURULUI, A CADMIULUI ȘI A CROMULUI HEXAVALENT ÎN MATERIALE, PIESE ȘI COMPONENTE

Într-un material omogen, se tolerează o concentrație maximă de plumb, crom hexavalent și, respectiv, mercur de până la 0,1 % în greutate și o concentrație maximă de cadmiu de până la 0,01 % în greutate.

Piese de schimb introduse pe piață după 1 iulie 2003 care sunt folosite pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2003, cu excepția maselor de echilibrare pentru roți, a periilor de grafit pentru motoare electrice și a garniturilor de frână, sunt exceptate de la dispozițiile articolului 5 alineatul (2) din prezentul regulament.

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
<i>Plumbul ca element de aliere</i>		
1(a). Oțel pentru prelucrări mecanice și componente din oțel galvanizat în șarjă prin cufundare la cald în loturi, cu conținut de plumb de până la 0,35 % în greutate		
1(b). Table din oțel galvanizate continuu, cu conținut de plumb de până la 0,35 % în greutate	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
2(a). Aluminiiu pentru prelucrări mecanice, cu conținut de plumb de până la 2 % în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2005	
2(b). Aluminiiu cu conținut de plumb de până la 1,5 % în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2008	
2(c)(i). Aliaje de aluminiiu pentru prelucrări mecanice, cu conținut de plumb de până la 0,4 % în greutate	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2028 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
2(c)(ii). Aliaje de aluminiiu care nu sunt incluse la rubrica 2(c)(i), cu conținut de plumb de până la 0,4 % în greutate (2)	<u>Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2027 și piese de schimb pentru aceste vehicule</u> [...]	

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
<u>2(c)(iii). Plumb în aliaje turnate de aluminiu, cu conținut de plumb de până la 0,3 % în greutate, cu condiția ca acesta să rezulte din reciclarea deșeurilor de aluminiu cu plumb</u>	<u>Vehicule omologate de tip după 31 decembrie 2026 și piese de schimb pentru aceste vehicule</u>	
3. Aliaje de cupru cu conținut de plumb de până la 4 % în greutate	(/.../1)	
4(a). Carcase de lagăr și bucșe	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2008	
4(b). Carcase de lagăr și bucșe în motoare, transmisii și compresoare de aer condiționat	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2011	
<i>Plumb și compuși ai plumbului în componente</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
6. Amortizoare de vibrații	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
7(a). Agenți de vulcanizare și stabilizatori pentru elastomerii utilizați în furtunurile de frână, furtunurile pentru combustibil, furtunurile pentru ventilare și piesele din elastomeri/metal ale șasiului și ale suporturilor motorului	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2005	
7(b). Agenți de vulcanizare și stabilizatori pentru elastomerii utilizați în furtunurile de frână, furtunurile pentru combustibil, furtunurile pentru ventilare, piesele din elastomeri/metal ale șasiului și ale suporturilor motorului, cu conținut de plumb de până la 0,5 % în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2006	
7(c). Lianți pentru elastomerii utilizați în aplicații de transmisie, cu conținut de plumb de până la 0,5 % în greutate	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2009	
<i>Plumbul din aliajele de sudură sau din învelișurile protectoare ale aplicațiilor electrice și electronice menționate în următoarele subrubrici</i>		

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
8(a). Plumbul din aliajele de sudură pentru lipirea componentelor electrice și electronice pe plăcile de circuite electronice și plumbul din finisajele de pe bornele componentelor, altele decât condensatorii electrolitici cu aluminiu, de pe contactele componentelor și de pe plăcile de circuite electronice	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X([.../ 3])
8(b). Plumbul din aliajele de sudură utilizate în aplicații electrice, altele decât sudura pe plăcile de circuite electronice sau pe sticlă	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2011 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X([.../ 3])
8(c). Plumbul din finisajele de pe bornele condensatorilor electrolitici cu aluminiu	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2013 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X([.../ 3])
8(d). Plumbul utilizat la sudura pe sticlă în senzori de flux de masă de aer	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2015 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X([.../ 3])

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
8(e). Plumbul din aliajele de sudură cu temperatură ridicată de topire (și anume aliajele de plumb cu conținut de plumb de cel puțin 85 % în greutate)	(1)	X(/.../ 3)
8(f)(i). Plumbul din sistemele conforme de conectori cu pini	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2017 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X(/.../ 3)
8(f)(ii). Plumbul din sistemele conforme de conectori cu pini, altele decât aria de joncțiune a conectorilor cablurilor vehiculului	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2024 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X(/.../ 3)
8(g)(i). Plumbul din aliajele de sudură utilizate pentru realizarea unei conexiuni electrice viabile între purtător și pastila semiconductoare în capsulele de circuite integrate tip „flip chip”	Vehicule omologate de tip înainte de 1 octombrie 2022 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X(/.../ 3)

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a exceptării	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
8(g)(ii). Plumbul din aliajele de sudură utilizate pentru realizarea unei conexiuni electrice viabile între purtător și pastila semiconductoare în capsulele de circuite integrate tip „flip chip”, în cazul în care conexiunea electrică respectivă îndeplinește oricare dintre următoarele condiții: (1) un nod tehnologic semiconductor de 90 nm sau mai mare; (2) un substrat de 300 mm² sau mai mare în orice nod tehnologic semiconductor; (3) carcase suprapuse cu substraturi de 300 mm² sau mai mari sau substraturi (interposers) din siliciu de 300 mm² sau mai mari.	[...]/Vehicule omologate de tip [...] <u>înainte de 1 [...] ianuarie 2030</u> și piese de schimb pentru aceste vehicule	X([.../ 3)
8(h). Plumbul din aliajele de sudură utilizate pentru fixarea disipatorilor de căldură la radiator în ansamblurile de semiconductori de putere cu un cip cu zona de proiecție de cel puțin 1 cm² și densitatea curentului nominal de cel puțin 1 A/mm² de suprafață din siliciu a cipului	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X([.../ 3)

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
8(i). Plumbul din aliajele de lipit utilizate în aplicații electrice pe sticlă, cu excepția lipirii pe sticlă laminată	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X([.../ 3])
8(j). Plumbul din aliajele de lipit utilizate pe sticlă laminată	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2020 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X([.../ 3])
8(k). Plumbul din sudurile aplicațiilor termice care utilizează un curent cu o intensitate minimă de 0,5 A per sudură pe un singur geam din sticlă laminată cu o grosime maximă de 2,1 mm. Această excepție nu se referă la sudurile contactelor integrate în polimerul intermediar	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2024 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X([.../ 3])
9. Scaune de supapă	Ca piese de schimb pentru tipurile de motoare proiectate înainte de 1 iulie 2003	

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
10(a). Componente electrice și electronice care conțin plumb, inserate în sticlă sau materiale ceramice, în matrice de sticlă sau de ceramică, în materiale vitroceramice sau în matrice vitroceramică. Această excepție nu se referă la utilizarea plumbului în: (i) sticla becurilor și glazura bujiilor; (ii) materialele ceramice dielectrice ale componentelor de la rubricile 10(b), 10(c) și 10(d).		X([...]/ 4) (pentru alte componente decât cele piezoelectrice din motoare)
10(b). Plumbul din materialele ceramice dielectrice pe bază de PZT (titanat-zirconat de plumb) din condensatori care fac parte din circuite integrate sau din semiconductori discreți		
10(c). Plumbul din materialele ceramice dielectrice ale condensatorilor cu o tensiune nominală mai mică de 125 V c.a. sau 250 V c.c.	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2016 și piese de schimb pentru aceste vehicule	

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
10(d). Plumbul din materialele ceramice dielectrice ale condensatorilor care compensează deviațiile legate de temperatură ale senzorilor din sistemele sonar cu ultrasunete	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2017 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
11. Inițiatori pirotehnici	Vehicule omologate de tip înainte de 1 iulie 2006 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
12. Materiale termoelectrice care conțin plumb, utilizate în aplicații electrice la vehicule pentru reducerea emisiilor de CO ₂ prin recuperarea căldurii gazelor de eșapament	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2019 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
<i>Crom hexavalent</i>		
13(a). Acoperiri anticorozive preventive	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2007	

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
13(b). Acoperiri anticorozive preventive pentru ansamblurile șurub-piuliță ale șasiului	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2008	
14. Crom hexavalent ca agent anticoroziv, cu o concentrație de până la 0,75 % în greutate în soluția de răcire, utilizat în sistemul de răcire din oțel-carbon al frigiderelor cu absorbție: (a) concepute să funcționeze integral sau parțial cu dispozitive de încălzire electrice, cu o putere de intrare utilizată medie < 75 W, în condiții de utilizare constantă; (b) concepute să funcționeze integral sau parțial cu dispozitive de încălzire electrice, cu o putere de intrare utilizată medie ≥ 75 W, în condiții de utilizare constantă; (c) concepute să funcționeze integral cu dispozitive de încălzire neelectrice.	Pentru (a): Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2020 și piese de schimb pentru aceste vehicule Pentru (b): Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2026 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
<i>Mercur</i>		

Materiale, piese și componente omogene	Domeniul de aplicare și data de expirare a excepției	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (4) litera (d)
15(a). Lămpi cu descărcare pentru faruri	Vehicule omologate de tip înainte de 1 iulie 2012 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
15(b). Tuburi fluorescente utilizate la panourile de afișaj	Vehicule omologate de tip înainte de 1 iulie 2012 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X
[...]		
[...]	[...]	

Note la tabel:

1. Această excepție se revizuieste în 2030 în conformitate cu articolul 54 alineatul (2).
2. Se aplică aliajelor de aluminiu în care plumbul nu este introdus în mod intenționat, ci este prezent ca urmare a utilizării de aluminiu reciclat.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Se dezmembrează dacă, în corelație cu rubrica 10(a), se depășește un prag mediu de 60 de grame per vehicul. În sensul prezentei note, nu se iau în considerare dispozitivele electronice care nu sunt instalate de fabricant pe linia de producție.

[...]/4. Se dezmembrează dacă, în corelație cu rubricile 8(a)-8(k), se depășește un prag mediu de 60 de grame per vehicul. În sensul prezentei note, nu se iau în considerare dispozitivele electronice care nu sunt instalate de fabricant pe linia de producție.

ANEXA IV

STRATEGIA PRIVIND CIRCULARITATEA

PARTEA A

ELEMENTE ALE STRATEGIEI PRIVIND CIRCULARITATEA

1. O descriere fără caracter tehnic a acțiunilor planificate pentru a se asigura că vehiculele aparținând categoriei de vehicul îndeplinesc în continuare cerințele legale menționate la articolele 4-7 pe tot parcursul producției lor.
2. O descriere fără caracter tehnic a procedurilor puse în aplicare de producător pentru:
 - a. colectarea datelor relevante de-a lungul întregului lanț de aprovizionare;
 - b. examinarea și verificarea informațiilor primite de la furnizori;
 - c. reacționarea în mod adecvat în cazurile în care datele primite de la furnizori indică un risc de nerespectare a cerințelor în temeiul articolului 4, 5 sau 6.
3. Informații referitoare la ipotezele privind tehnologiile existente de tratare a vehiculelor scoase din uz, privind dezmembrarea și reutilizarea pieselor și a componentelor, progresele tehnologice relevante în ceea ce privește tehnologiile de tratare a vehiculelor scoase din uz și investițiile în astfel de tehnologii în ceea ce privește capacitatea, la data depunerii cererii de omologare de tip, pe care producătorul le-a utilizat pentru a calcula posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare în conformitate cu articolul 4 pentru tipul de vehicul.
4. Informații privind ponderea conținutului reciclat din vehicule, astfel cum se menționează la articolele 6 și 10.
5. O listă a acțiunilor pe care producătorul se angajează să le întreprindă pentru a se asigura că tratarea vehiculelor scoase din uz aparținând [...] categoriei în cauză se efectuează în conformitate cu prezentul regulament, cu un accent deosebit pe:
 - (a) măsurile destinate să faciliteze îndepărtarea pieselor indicate în partea C din anexa VII;
 - (b) măsurile care contribuie la dezvoltarea tehnologiilor de reciclare a materialelor utilizate în vehicule, pentru care aceste tehnologii nu sunt disponibile publicului larg la scară comercială în momentul depunerii cererii de omologare de tip;

- (c) monitorizarea modului în care piesele, componentele și materialele conținute în vehiculele aparținând [...] categoriei de vehicul sunt reutilizate, reciclate și recuperate în practică;
 - (d) măsurile de abordare a provocărilor generate de utilizarea materialelor și a tehnicilor care împiedică dezmembrarea ușoară sau care fac ca reciclarea să fie foarte dificilă, de exemplu adezivi sau materiale ranforsate cu fibre;
 - (e) măsurile de promovare a reutilizării pieselor și a componentelor.
6. O descriere a naturii și a formei acțiunilor menționate la punctul 5, de exemplu investițiile în cercetare și dezvoltare, investițiile în dezvoltarea tehnologiilor sau a infrastructurii de reciclare și modul în care a cooperat cu operatorii de gestionare a deșeurilor implicați în reutilizarea, reciclarea și recuperarea vehiculelor și în îndepărtarea pieselor acestora.
7. O descriere a modului în care va fi evaluată eficacitatea acțiunilor menționate la punctul 6.

Înainte ca articolele 4-7 să devină aplicabile, strategia privind circularitatea explică modul în care producătorul respectă cerințele privind circularitatea prevăzute în Directiva 2005/64/CE verificate în timpul procesului de omologare de tip, în special articolul 5 din directiva respectivă, precum și cerințele prevăzute în Directiva 2000/53/CE, în special articolul 4 alineatul (2) din directiva respectivă.

PARTEA B

URMĂRIREA ȘI ACTUALIZAREA STRATEGIEI PRIVIND CIRCULARITATEA

1. Producătorii furnizează o actualizare a strategiei privind circularitatea cel puțin o dată la cinci ani.
2. Strategia actualizată privind circularitatea include următoarele:
 - (a) o descriere a modului în care au fost întreprinse acțiunile menționate în partea A punctul 6 și, în cazul în care una sau mai multe acțiuni indicate în strategie nu au fost efectuate, o explicație a motivelor respective;
 - (b) o evaluare a eficacității acțiunilor menționate în partea A punctul 6;
 - (c) o descriere a modului în care acțiunile menționate în partea A punctul 6 au fost sau vor fi luate în considerare la proiectarea noilor tipuri de vehicule.

3. În cazul unor modificări semnificative în proiectarea și producția tipului de vehicul, strategia actualizată privind circularitatea trebuie să pună un accent deosebit pe următoarele aspecte:
- (a) modificări în ceea ce privește utilizarea pieselor și a componentelor în vehiculele noi astfel încât acestea să fie ușor de dezmembrat în vederea reutilizării sau a reciclării de înaltă calitate;
 - (b) modificări în ceea ce privește utilizarea materialelor în vehiculele noi astfel încât acestea să fie ușor de reciclat;
 - (c) adoptarea unor caracteristici de proiectare pentru a aborda provocările generate de utilizarea materialelor și a tehnicilor care împiedică îndepărtarea ușoară sau care fac ca reciclarea să fie foarte dificilă, de exemplu adezivi, materiale plastice compozite sau materiale ranforsate cu fibre;
 - (d) modificări în ceea ce privește utilizarea materialelor reciclate în vehiculele noi, a pieselor și a componentelor refabricate sau recondiționate în vehicule, precum și compatibilitatea pieselor și a componentelor provenite de la alte tipuri de vehicule și
 - (e) modificări în ceea ce privește utilizarea substanțelor menționate la articolul 5 în vehiculele noi.

ANEXA V

CERINȚE DE INFORMARE PRIVIND ÎNDEPĂRTAREA ȘI ÎNLOCUIREA

1. Bateriile pentru vehicule electrice și bateriile pentru mijloace de transport ușoare (LMT) încorporate în vehicul:
 - (a) numărul;
 - (b) amplasarea;
 - (c) greutatea;
 - (d) tipul de compoziție chimică a bateriei;
 - (e) instrucțiuni pentru descărcarea în siguranță a bateriei;
 - (f) instrucțiuni tehnice privind îndepărtarea și înlocuirea, inclusiv succesiunea tuturor etapelor și a tipurilor de tehnici de îmbinare, fixare și etanșare;
 - (g) instrumente sau tehnologii necesare pentru accesul, îndepărtarea și înlocuirea bateriilor pentru vehicule electrice.
2. Motoarele pentru tracțiune electrică încorporate în vehicul:
 - (a) numărul;
 - (b) amplasarea;
 - (c) greutatea;
 - (d) tipurile de magneți permanenți prezenți în motoarele pentru tracțiune electrică, dacă aceștia aparțin următoarelor tipuri:
 - (i) neodim-fier-bor;
 - (ii) samariu-cobalt;
 - (iii) aluminiu-nichel-cobalt;
 - (iv) ferită.
 - (e) instrucțiuni tehnice privind îndepărtarea și înlocuirea, inclusiv succesiunea tuturor etapelor și a tipurilor de tehnici de îmbinare, fixare și etanșare;

- (f) instrumente sau tehnologii necesare pentru accesul, îndepărtarea și înlocuirea motoarelor pentru tracțiune electrică.
3. Componentele, piesele și materialele enumerate în partea B din anexa VII:
- (a) prezența substanțelor enumerate la articolul 5 alineatul (2), care trebuie să fie etichetate conform anexei III într-un vehicul;
 - (b) numărul;
 - (c) amplasarea;
 - (d) greutatea;
 - (e) instrucțiuni tehnice privind îndepărtarea, inclusiv succesiunea tuturor etapelor;
 - (f) disponibilitatea celor mai bune tehnici de tratare.
4. Componentele, piesele și materialele enumerate în partea C din anexa VII:
- (a) numărul;
 - (b) amplasarea;
 - (c) instrucțiuni tehnice privind îndepărtarea și înlocuirea, inclusiv succesiunea tuturor etapelor.
5. Componentele și piesele codificate digital ale unui vehicul:
- (a) numărul;
 - (b) amplasarea;
 - (c) instrucțiuni tehnice privind accesul, îndepărtarea și înlocuirea, inclusiv codificarea și software-ul necesare pentru activarea pieselor de schimb și a componentelor pentru a funcționa într-un alt vehicul;
 - (d) descrierea funcționalității, a interschimbabilității și a compatibilității cu anumite piese și componente ale altor mărci și modele;
 - (e) punctul de contact al producătorului pentru asistență tehnică.

ANEXA VI

CERINȚE DE ETICHETARE

1. Piese, componente și materiale din plastic provenind de la vehicule și având o greutate mai mare de 100 de grame:
 - (a) ISO 1043-1 Materiale plastice – simboluri și termeni abreviați. Partea 1: Polimeri de bază și caracteristicile speciale ale acestora;
 - (b) ISO 1043-2 Materiale plastice – simboluri și termeni abreviați. Partea 2: Materiale de umplură și ranforsare;
 - (c) ISO 11469 Materiale plastice – Identificarea generică și marcarea produselor din materiale plastice.
2. Piese, componente și materiale din pe bază de elastomeri provenind de la vehicule și având o greutate mai mare de 200 de grame, cu excepția pneurilor: ISO 1629 Cauciuc și latex – Nomenclatură.
3. Simbolurile „<” sau „>” folosite în standardele ISO se pot înlocui cu paranteze.

Informațiile de pe eticheta [...]/pieselor și componentelor vehiculelor care conțin materiale cu magneți permanenți se furnizează în conformitate cu articolul 28 din Regulamentul (UE) 2024/1252.

[...]

ANEXA VII

CERINȚE DE TRATARE

PARTEA A

CERINȚE MINIME PENTRU AMPLASAMENTELE DE DEPOZITARE ȘI DE TRATARE

1. Amplasamentele de depozitare, inclusiv amplasamentele de depozitare din punctele de colectare, pentru depozitarea vehiculelor scoase din uz, înainte de tratare, precum și a componentelor, a pieselor și a materialelor acestora trebuie:
 - (a) să dispună de suprafețe impermeabile prevăzute cu dispozitive de colectare a scurgerilor, decantoare și dispozitive de epurare-degresare;
 - (b) să dispună de echipamente pentru tratarea apei, inclusiv a apei de ploaie, în conformitate cu reglementările referitoare la mediu și sănătate;
 - (c) să dispună de depozitare adecvată pentru vehiculele scoase din uz și să stivuiască numai vehicule scoase din uz depoluate, cu excepția cazului în care se utilizează suporturi de stivuire, până la o înălțime corespunzătoare;
 - (d) să îndepărteze imediat fluidele și lichidele vehiculelor scoase din uz care prezintă scurgeri și să colecteze fluidele și lichidele scurse cu material absorbant.
2. Depozitarea se organizează astfel încât să se evite deteriorarea:
 - (a) componentelor și a pieselor care conțin lichidele și fluidele enumerate în partea B punctele 1 și 2 din prezenta anexă VII;
 - (b) componentelor, a pieselor și a materialelor enumerate în partea C din prezenta anexă VII.
3. Amplasamentele în care sunt tratate vehiculele scoase din uz și componentele, piesele și materialele acestora trebuie să dispună de:
 - (a) suprafețe impermeabile pentru zonele adecvate, prevăzute cu dispozitive de colectare a scurgerilor, decantoare și dispozitive de epurare-degresare;

- (b) depozite adecvate pentru piesele, componentele și materialele care au fost îndepărtate de pe vehiculul scos din uz, inclusiv depozite impermeabile pentru piesele, componentele și materialele care vin în contact cu uleiul;
 - (c) containere adecvate pentru depozitarea bateriilor (cu neutralizare electrolitică în același spațiu sau în altă parte), filtre și condensatoare care conțin PCB/PCT;
 - (d) rezervoare de depozitare separate adecvate pentru depozitarea separată a fluidelor vehiculelor scoase din uz: [...] combustibili, uleiuri (ulei de motor, ulei de cutie de viteze, ulei pentru sistemul de servodirecție, ulei de transmisie, ulei hidraulic), filtre de ulei, lichide de răcire, antigel, lichide de frână, [...] agenți frigorifici, fluide de eșapament diesel și orice alte [...] fluide sau gaze conținute de vehiculul scos din uz;
 - (e) echipamente pentru tratarea apei, inclusiv a apei de ploaie, în conformitate cu reglementările referitoare la mediu și sănătate;
 - (f) depozite adecvate pentru anvelope uzate, luând în considerare necesitatea de prevenire a incendiilor și a depozitării excesive în stive.
4. Instalațiile de tratare autorizate care au permisiunea să trateze vehiculele electrice trebuie să respecte cerințele prevăzute în anexa XII la Regulamentul (UE) 2023/1542 [...]. Instalațiile de tratare autorizate care acceptă vehicule electrice cu deteriorări suspectate ale bateriei pentru vehicule electrice evaluează aceste baterii în termen de 24 de ore de la livrare. Astfel de vehicule și de baterii se depozitează separat într-o zonă de carantină, astfel cum se menționează la alineatul (1). Zona de carantină este echipată cu instalații adecvate pentru a preveni, a detecta și a limita răspândirea incendiilor provocate de bateriile pentru vehicule electrice în alte zone, la alte vehicule electrice și la alte baterii.

PARTEA B

CERINȚE MINIME PENTRU DEPOLUARE

1. Următoarele fluide și lichide se îndepărtează din vehiculul scos din uz, cu excepția cazului în care acestea sunt necesare pentru reutilizarea pieselor în cauză:
- (a) combustibil;
 - (b) ulei de motor;
 - (c) ulei de transmisie;
 - (d) ulei de cutie de viteze;

(da) ulei pentru sistemul de servodirecție;

(e) ulei hidraulic;

(f) lichide de răcire;

(g) antigel;

(h) lichide de frână;

(i) [...] agenți frigorifici; [...]

(ia) fluide de eșapament diesel și

(j) orice alte [...] fluide sau gaze conținute de vehiculul scos din uz.

După îndepărtarea fluidelor și a lichidelor, se instalează bușoane de golire pentru a preveni scurgerile de resturi. Recipientele de colectare se etichetează pentru a indica tipul de lichid pe care îl conțin și se depozitează separat unele de altele într-un loc sigur, în conformitate cu partea A din prezenta anexă, pentru a preveni deversarea accidentală, scurgerile sau accesul neautorizat la acestea.

1a. Următoarele componente, piese și materiale se neutralizează:

- (a) sistemul e-Call;
- (b) părțile pirotehnice ale airbagurilor;
- (c) părțile pirotehnice ale centurilor de siguranță;
- (d) orice alte părți pirotehnice.

2. Următoarele componente, piese și materiale se îndepărtează de pe vehiculele scoase din uz:

- (a) airbagurile, rezervoarele de gaz petrolier lichefiat (GPL), rezervoarele de gaz natural comprimat (GNC), rezervoarele de hidrogen și orice alte piese și componente potențial explozive se neutralizează;
- (a1) filtrele de ulei;
- (b) [...] agenții frigorifici se tratează în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. [...] 2024/573;
- (c) componentele identificate ca având conținut de mercur se separă în timpul tratării într-un flux identificabil, care este imobilizat în condiții de siguranță și eliminat în conformitate cu articolul 17 din Directiva 2008/98/CE;
- (d) materialele care conțin substanțele menționate la articolul 5 alineatul (2), care trebuie etichetate în conformitate cu anexa III, se separă în timpul tratării într-un flux identificabil, care este imobilizat în condiții de siguranță și eliminat în conformitate cu articolul 17 din Directiva 2008/98/CE.

Toate piesele, componentele și materialele colectate în timpul depoluării se depozitează în recipiente desemnate. Recipientele de colectare se etichetează pentru a indica componentele, piesele și materialele conținute în acestea și se depozitează într-un loc sigur, în conformitate cu partea A, pentru a preveni deversarea accidentală, scurgerile sau accesul neautorizat la acestea.

3. Se înregistrează următoarele informații privind depoluarea vehiculelor scoase din uz:
- (a) [...] numărul total de vehicule scoase din uz tratate;
 - (b) [...] greutatea medie a vehiculelor scoase din uz înainte și după depoluare și îndepărtare;
 - (c) cantitatea totală [...] a fiecărui tip de [...] fluide, piese, componente sau materiale[...] depoluate;
 - (d) denumirea și datele de contact ale transportatorului de deșeuri, dacă este cazul;
 - (e) denumirea, datele de contact și procentul atins de reutilizare, recuperare, reciclare, valorificare energetică, incinerare sau eliminare al amplasamentului final de [...] tratare a [...] fluidelor, pieselor, componentelor sau materialelor colectate în timpul procesului de depoluare.

PARTEA C

ÎNDEPĂRTAREA OBLIGATORIE A PIESELOR ȘI A COMPONENTELOR DE PE VEHICULELE SCOASE DIN UZ

	<u>Exceptate în temeiul articolului 30 punctul 2, în cazul în care se aplică condițiile din anexa VII partea G</u>
1.a Bateriile pentru vehicule electrice, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 14 din Regulamentul (UE) 2023/1542, inclusiv sistemele lor de gestionare a bateriilor, încărcătoarele de la bord [...], carcasele sau învelișurile, dacă există; 1.b Bateriile LMT, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2023/1542, inclusiv sistemele lor de gestionare a bateriilor, încărcătoarele de la bordul vehiculelor electrice, carcasele sau învelișurile, dacă există;	
[...]/2. Bateriile SLI, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) 2023/1542 [...];	
2a Bateriile portabile, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 9 din Regulamentul (UE) 2023/1542;	
[...]/3. Motoarele pentru tracțiune electrică, inclusiv carcasele, generatoarele, alternatoarele și motoarele pentru ventilatoarele de răcire ale acestora, dacă există [...] [...];	
4. Blocurile de [...]motoare cu ardere internă [...];	X
5. Convertoarele catalitice;	
6. Cutiile de viteze, inclusiv unitățile de comandă;	X <u>În cazul unei exceptări, unității de comandă i se aplică nr. 20</u>
7. Cel puțin 70 % din toată sticla provenită de la parbrizele, lunetele și geamurile laterale din sticlă, inclusiv de la instalațiile de plafoane din sticlă;	
8. [...] Jantele;	
9. Anvelopele din cauciuc;	
10.[...];	

11. Părțile direct accesibile ale sistemului de informații și divertisment, inclusiv sistemul audio, sistemul de navigație (inclusiv unitățile de comandă și senzorii radar sau lidar, dacă există), precum și ale controlerelor multimedia, inclusiv afișajele cu o suprafață mai mare de 100 de centimetri pătrați;	
12. Farurile și stopurile, inclusiv dispozitivele de acționare ale acestora;	
13. Fasciculele principale de fire electrice, inclusiv cablurile de încărcare interne și externe, dacă există;	X
14. Sistemul de protecție în caz de coliziune, inclusiv [...] carcasele barelor de protecție, lonjeroanele de impact și cutiile de deformare controlată;	X
[...] Rezervoarele de combustibil din plastic;	
16. Schimbătoare de căldură;	
[...]	
[...]	
19. [...] Piese din material plastic ranforsat cu fibre de carbon;	
[...] 20. Componentele electrice și electronice: (a) invertoarele și convertoarele de c.c.-c.c. cu o tensiune electrică [...] de cel puțin 24 V sau cu o greutate mai mare de 1 kg de pe [...] vehiculele electrice; (b) circuitele imprimate care conțin plăci cu [...] un conținut deosebit de ridicat de metale prețioase; (c) panourile fotovoltaice cu o suprafață [...] mai mare de 0,2 [...] metri pătrați; (d) modulele de comandă și cutiile de supape pentru transmisia automată[...]; (e) senzorii de oxigen, radar și lidar, dacă există.	X
21. Sistemul e-Call;	
22. Ansambluri de pile de combustie.	

PARTEA D

REUTILIZAREA, REFABRICAREA ȘI RECONDIȚIONAREA PIESELOR ȘI A COMPONENTELOR

1. Evaluarea tehnică a pieselor și a componentelor îndepărtate:
 - (a) Pentru reutilizare:
 - (i) piesa sau componenta este funcțională;
 - (ii) este adecvată pentru a fi utilizată cu ușurință, în scopul principal pentru care a fost concepută.
 - (b) Pentru refabricare sau recondiționare:
 - (i) piesa sau componenta este completă;
 - (ii) o evaluare a deteriorării, a funcționalității sau a performanței reduse și a reparațiilor necesare pentru a readuce piesa sau componenta la o stare în care aceasta este adecvată pentru a fi utilizată;
 - (iii) nu există coroziune puternică.
2. Informații minime care trebuie furnizate pe etichetele pieselor și ale componentelor:
 - (a) denumirea componentei sau a piesei;
 - (b) trimiterea la numărul de identificare al vehiculului de pe care a fost îndepărtată componenta sau piesa și
 - (c) denumirea, adresa poștală, cu indicarea unui singur punct de contact și a unei adrese de e-mail, o adresă web, dacă este cazul, care să identifice [...] instalația de tratare autorizată care a îndepărtat componenta sau piesa.

PARTEA E

COMPONENTE ȘI PIESE CARE NU TREBUIE REUTILIZATE

1. Toate sistemele airbag, inclusiv perne de aer, elemente de acționare pirotehnice, unități de control electronic și senzori.
2. [...]
3. [...]
4. Sisteme automate sau neautomate de centuri de siguranță, inclusiv chingi, cataramă, retractoare, elemente de acționare pirotehnice.
5. Scaunele, în cazurile în care acestea încorporează sistemele de ancorare ale centurilor de siguranță și/sau airbaguri.
6. Mecanisme de blocare a direcției care acționează asupra coloanei de direcție.
7. Dispozitive de imobilizare, inclusiv transpondere și unitățile electronice de control.

PARTEA F

CERINȚE SPECIFICE PRIVIND TRATAREA PIESELOR, A COMPONENTELOR ȘI A MATERIALELOR ÎNDEPĂRTATE

1. Bateriile SLI se tratează în conformitate cu articolul 70 din Regulamentul (UE) 2023/1542 [...].
2. Bateriile pentru vehicule electrice se tratează în conformitate cu articolul 70 din Regulamentul (UE) 2023/1542 [...].
- 2a. Bateriile LMT se tratează în conformitate cu articolul 70 din Regulamentul (UE) 2023/1542.
- 2b. Bateriile portabile se tratează în conformitate cu articolul 70 din Regulamentul (UE) 2023/1542.

3. Materialele cu magneți permanenți care conțin neodim, disprosiu sau praseodim [...] [neodim-fier-bor (NdFeB)], astfel cum este definit la articolul 28 din Regulamentul (UE) 2024/1252 [...], cuprul din motoarele pentru tracțiune electrică, neadecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare, se îndepărtează în cazul în care procesul de îndepărtare poate fi efectuat de instalații de tratare autorizate fără costuri excesive. În cazul în care nu se înregistrează progrese tehnice în ceea ce privește reciclarea materialelor cu magneți permanenți cu NdFeB, motoarele pentru tracțiune electrică sau piesele acestora, care conțin materiale cu magneți permanenți, se depozitează și se etichetează în conformitate cu articolul 27 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2024/1252 [...]. În scopul reciclării viitoare, cerințele legate de depozitarea temporară din Directiva 1999/31/CE nu se aplică.
4. Componentele și piesele electronice îndepărtate, care nu fac obiectul reutilizării, al refabricării sau al recondiționării, și fracțiunile neferoase, inclusiv plăcile de circuite imprimate mărunțite, se tratează de către operatorii de tratare în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) din Directiva 2012/19/UE.
5. Sticla îndepărtată de pe vehiculul scos din uz se reciclează cel puțin în sticlă pentru recipiente, fibră de sticlă sau de calitate echivalentă.
6. Agenții frigorifici îndepărtați trebuie reciclați, regenerați sau distruși în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (UE) 2024/573.
7. Materialele plastice și fracțiunile de reziduuri se tratează în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (UE) 2019/1021 și cu anexa IV la acesta.
8. Anvelopele din cauciuc se prelucrează în conformitate cu ierarhia deșeurilor și cu cerințele generale prevăzute la articolul 4 din Directiva 2008/98/CE, acordând prioritate opțiunilor de prevenire care oferă cel mai bun rezultat ecologic global (incluzând reșaparea).
9. Materialele din aluminiu provenite de la schimbătoare de căldură, astfel cum se specifică în anexa VII partea C punctul 12, se depozitează și se reciclează separat de fracțiunile de aluminiu turnat și maleabil specificate în anexa VII partea G punctul 2(b).

PARTEA G

[...]CRITERII PENTRU MĂRUNȚIREA COMBINATĂ ȘI APLICAREA TEHNOLOGIILOR POSTMĂRUNȚIRE

1. Criterii pentru a permite mărunțirea vehiculelor scoase din uz, a pieselor, a componentelor și a materialelor acestora împreună cu alte deșeuri:
 - (a) deșeurile de echipamente electrice și electronice sunt tratate selectiv, în conformitate cu anexa VII la Directiva 2012/19/UE, înainte de a fi mărunțite împreună cu vehiculele scoase din uz;
 - (b) toate bateriile sunt îndepărtate din toate tipurile de deșeuri, astfel cum se specifică în Regulamentul (UE) 2023/1542, înainte de a fi mărunțite împreună cu vehicule scoase din uz;
 - (c) ambalajele din plastic sunt îndepărtate din deșeurile de ambalaje, iar deșeurile de ambalaje din metal, astfel cum se specifică în Regulamentul (UE) 2025/40[...], nu sunt încă sortate în familii specifice de aliaje înainte de a fi mărunțite împreună cu vehiculele scoase din uz;
 - (d) tratarea în comun a diferitelor fracțiuni de deșeuri nu cauzează deteriorarea calității fluxurilor de deșeuri rezultate în urma tratării, în comparație cu tratarea separată a fracțiunilor de deșeuri;
 - (e) contribuția individuală a fluxurilor de deșeuri mixte la fracțiile de ieșire poate fi determinată pentru cerințele de raportare aferente privind performanța de tratare a vehiculelor scoase din uz și pentru alte cerințe referitoare la alte fluxuri de deșeuri, cum ar fi Regulamentul (UE) 2023/1542, Regulamentul (UE) 2025/40[...], Directiva 2012/19/UE și Directiva 2008/58/CE.
2. Cerințe de calitate pentru fracțiile de ieșire:
 - a. conținutul total de cupru al fracțiunii principale de oțel nu depășește 0,25 % în greutate; începând de la [OP: a se introduce data = prima zi a lunii care urmează după 60 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament], conținutul total de cupru al fracțiunii principale de oțel nu depășește 0,15 % în greutate;

- b. alumiuniul se sortează cel puțin ca fracțiune de aliaje turnate, astfel cum este definită în standardul EN 1706:2020, și ca fracțiune de aliaje maleabile, astfel cum este definită în standardul EN 573-3:2019;
- c. fracțiunea grea rezultată din instalația de mărunțire după separarea aerului și separarea fierului se tratează ulterior cu scopul de a separa metalele feroase, neferoase, materialele plastice și alte materiale organice pentru reciclare sau recuperare. Reziduurile din aceste procese au un conținut de metal sub 1 % în greutate și, în conformitate cu Decizia 2003/33/CE a Consiliului, un conținut organic total sub 5 % în greutate; limita conținutului organic total de mai puțin de 5 % în greutate nu se aplică în cazul în care fracțiunea grea rezultată din instalația de mărunțire, selectată în mod corespunzător și recondiționată, este stabilă din punct de vedere biologic în conformitate cu legislația în vigoare;
- d. fracțiunea ușoară rezultată din instalația de mărunțire este supusă unui tratament suplimentar cu scopul de a separa metalele feroase, neferoase, materialele plastice și alte materiale organice pentru reciclare sau recuperare. Reziduurile din aceste procese au un conținut de metal sub 1 % în greutate și, în conformitate cu Decizia 2003/33/CE a Consiliului, un conținut organic total sub 5 % în greutate; limita conținutului organic total de mai puțin de 5 % în greutate nu se aplică în cazul în care fracțiunea ușoară rezultată din instalația de mărunțire, selectată în mod corespunzător și recondiționată, este stabilă din punct de vedere biologic în conformitate cu legislația în vigoare;

3. Documentația care trebuie furnizată pentru excepțiile de la obligația de a îndepărta piese, componente și materiale:

- (a) [...] o copie a contractului scris dintre instalația de tratare autorizată și instalația care efectuează operațiunile de mărunțire și utilizează sau subcontractează tehnologii de postmărunțire, inclusiv specificațiile privind calitatea materialelor secundare pregătite pentru reciclare și specificațiile tehnice urmate în prelucrarea fracțiunilor de tratare de la vehiculele scoase din uz;
- (b) [...] o documentație furnizată de un organism independent care să demonstreze calitatea și cantitatea fracțiunilor de tratare [...] pregătite pentru reciclare pentru o configurație de tratare reprezentativă [...];

- (c) [...] orice alt tip de documentație care să demonstreze că materialele provenite de la vehiculele scoase din uz [...] nu au o calitate și o cantitate mai scăzute în comparație cu calitatea și cantitatea componentelor și a pieselor care au fost îndepărtate separat înainte de mărunțire, în conformitate cu cerințele stabilite în partea C.

ANEXA VIII

INFORMAȚII PENTRU ÎNREGISTRAREA ÎN REGISTRUL PRODUCĂTORILOR

1. Informații care trebuie furnizate de producător sau de reprezentantul său [...] autorizat pentru răspunderea extinsă a producătorilor:
 - (a) numele și denumirile comerciale (dacă sunt disponibile) sub care producătorul își desfășoară activitatea în statul membru și adresa producătorului, inclusiv codul poștal și localitatea, strada și numărul, țara, numărul de telefon, dacă este cazul, adresa de internet și adresa de e-mail, indicând un punct de contact unic;
 - (b) codul național de identificare al producătorului, inclusiv numărul din registrul comerțului sau numărul de înregistrare oficial echivalent, și numărul de identificare fiscală european sau național;
 - (c) categoriile de vehicule pe care producătorul intenționează să le pună la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru;
 - (d) informații privind modul în care producătorul își îndeplinește responsabilitățile prevăzute la articolul 16, inclusiv informații în scris cu privire la următoarele:
 - (i) măsurile instituite de producător pentru a îndeplini obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor prevăzute la articolele 16 și 20;
 - (ii) măsurile instituite pentru a îndeplini obligația de colectare prevăzută la articolul 23 în ceea ce privește cantitatea de vehicule pe care producătorul o pune la dispoziție pe piața din statul membru și
 - (iii) sistemul care asigură fiabilitatea datelor raportate autorităților competente;
 - (e) o declarație a producătorului sau, după caz, a reprezentantului [...] autorizat al producătorului pentru răspunderea extinsă a producătorilor sau pentru organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, în care se afirmă că informațiile furnizate sunt adevărate.

2. Informații care trebuie furnizate, pe lângă informațiile enumerate la punctul 1, în cazul în care este desemnată o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor pentru a îndeplini obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor:
- (a) denumirea și datele de contact, inclusiv codul poștal și localitatea, strada și numărul, țara, numărul de telefon, adresa de internet și de e-mail și codul național de identificare al organizației care implementează răspunderea extinsă a producătorilor;
 - (b) numărul din registrul comerțului sau un număr de înregistrare oficial echivalent, precum și numărul de identificare fiscală european sau național ale organizației care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și
 - (c) mandatul producătorului reprezentat.
3. Informații care trebuie furnizate, pe lângă informațiile enumerate la punctul 1, de către organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor în cazul unei autorizații în conformitate cu articolul [...] 17 alineatul (1):
- (a) denumirea și datele de contact, inclusiv codul poștal și localitatea, strada și numărul, țara, numărul de telefon, adresa de internet și adresa de e-mail ale producătorilor reprezentați;
 - (b) mandatul fiecărui producător reprezentat, dacă este cazul;
 - (c) în cazul în care organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor reprezintă mai mulți producători, aceasta indică separat modul în care fiecare producător reprezentat îndeplinește responsabilitățile prevăzute la articolul 16.
4. În cazul în care obligațiile prevăzute la articolul 16 sunt îndeplinite în numele unui producător de către un reprezentant desemnat pentru răspunderea extinsă a producătorilor care reprezintă mai mult de un producător, reprezentantul respectiv furnizează, pe lângă informațiile enumerate la punctul 1, denumirea și datele de contact pentru fiecare producător reprezentat în parte.

ANEXA IX

[...] CERTIFICATUL DE DISTRUGERE

Eliberat în temeiul articolului 25 din Regulamentul [...] al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de circularitate pentru proiectarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz.

1.	Unitatea sau întreprinderea care eliberează acest certificat	
1.1	Denumire	
1.2	Adresă	
1.3	Număr de telefon	
1.4	E-mail (dacă există)	
1.5	Număr de înregistrare sau de identificare*	
2.	Autoritatea competentă care a eliberat o autorizație pentru unitatea sau întreprinderea menționată la punctul 1	
2.1	Stat membru	
2.2	Denumire	
2.3	Adresă	
3.	Certificatul de distrugere	
3.1	Data eliberării	
3.2	Număr	
4.	Informații privind vehiculul pentru care se eliberează acest certificat de distrugere	
4.1	Simbol de naționalitate	
4.2	(A) Număr de înmatriculare**	
4.3	(J) Categorie**	
4.4	(D.1) Marcă**	
4.5	(D.3) Denumire comercială**	
4.6	(E) Număr de identificare al vehiculului**	
4.7	Numărul certificatului de înmatriculare	
5.	Informații privind proprietarul vehiculului	
5.1	(C.2.1) Numele de familie sau denumirea comercială**	

5.2	(C.2.2) Alt(e) nume <u>**</u>	
5.3	(C.2.3) Adresă <u>**</u>	
5.4	Număr de telefon	
5.5	E-mail (dacă există)	
6.	Comentarii	
* La această cerință se poate renunța în cazul în care sistemul național de înregistrare sau de identificare nu prevede un astfel de număr. <u>** Coduri comunitare armonizate, astfel cum sunt menționate în Directiva 1999/37/CE.</u>		

5. [...]
6. [...]
7. [...]
8. [...]
9. [...]
10. [...]

ANEXA X

MODIFICĂRI ADUSE REGULAMENTULUI (UE) 2018/858 ȘI REGULAMENTULUI (UE) 168/2013

1. Anexa II la Regulamentul (UE) nr. 2018/858 se modifică după cum urmează:

(19)

(1) În partea I, rubrica G13 se înlocuiește cu următorul text:

(20) „

G13	Circularitatea	Regulamentul [OP: a se introduce numărul prezentului regulament]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
-----	----------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

”;

Apendicele 1 se modifică după cum urmează:

(a) în tabelul 1, rubrica G13 se înlocuiește cu următorul text: „

G13	Circularitatea	Regulamentul [OP: a se introduce numărul prezentului regulament]	nu se aplică Cu toate acestea, se aplică partea E din anexa VII privind interzicerea reutilizării părților componente specificate.
-----	----------------	--	---

(b) în tabelul 2, rubrica G13 se înlocuiește cu următorul text: „

G13	Circularitatea	Regulamentul [OP: a se introduce numărul prezentului regulament]	nu se aplică Cu toate acestea, se aplică partea E din anexa VII privind interzicerea reutilizării părților componente specificate.
-----	----------------	--	---

”;

În apendicele 2, punctul 4 se modifică după cum urmează:

(a) în tabelul „Partea I: Vehicule din categoria M1”, rubrica 59 se înlocuiește cu următorul text: „

59	Regulamentul [OP: a se introduce numărul prezentului regulament] (Circularitatea)	Cerințele regulamentului respectiv nu se aplică.
----	---	--

”;

- (b) în tabelul „Partea II: Vehicule din categoria N1”, rubrica 59 se înlocuiește cu următorul text:

”

59	Regulamentul [OP: a se introduce numărul prezentului regulament] (Circularitatea)	Cerințele regulamentului respectiv nu se aplică.
----	---	--

Partea III se modifică după cum urmează:

- (a) în appendicele 1, rubrica 59 se înlocuiește cu următorul text: „

59	Circularitatea	Regulamentul [OP: a se introduce numărul prezentului regulament]	Nu se aplică	Nu se aplică		
----	----------------	--	--------------	--------------	--	--

- (b) în appendicele 2, rubrica 59 se înlocuiește cu următorul text:

59	Circularitatea	Regulamentul [OP: a se introduce numărul prezentului regulament]	Nu se aplică			Nu se aplică					
----	----------------	--	--------------	--	--	--------------	--	--	--	--	--

- (c) în appendicele 3, rubrica 59 se înlocuiește cu următorul text:

59	Circularitatea	Regulamentul [OP: a se introduce numărul prezentului regulament]	Nu se aplică
----	----------------	--	--------------

- (d) în appendicele 4, rubrica 59 se înlocuiește cu următorul text:

59	Circularitatea	Regulamentul [OP: a se introduce numărul prezentului regulament]	Nu se aplică			Nu se aplică					
----	----------------	--	--------------	--	--	--------------	--	--	--	--	--

2. Anexa II la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 se modifică după cum urmează:

În secțiunea C1 din tabelul din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, rubrica 15a se înlocuiește cu următorul text:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Cerințe privind circularitatea	Regulamentul (UE) 2024/1252 al Parlamentului European și al Consiliului (*1)	x	x	x								
15b	18	Cerințe privind circularitatea	[OP: a se introduce prezentul Regulament (UE) 2025/XXXX privind vehiculele scoase din uz]				x	x	x	x	x	x	x	x

ANEXA XI

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

2. Directiva 2000/53/CE

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Prezentul regulament</i>
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 alineatul (1)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 1
Articolul 2 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 2
Articolul 2 alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 22
Articolul 2 alineatul (4)	Articolul 3 alineatul (2) litera (a)
Articolul 2 alineatul (5)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 16
Articolul 2 alineatul (6)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 5
Articolul 2 alineatul (7)	Articolul 3 alineatul (2) litera (a)
Articolul 2 alineatul (8)	Articolul 3 alineatul (2) litera (a)
Articolul 2 alineatul (9)	Articolul 3 alineatul (2) litera (a)
Articolul 2 alineatul (10)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 35
Articolul 2 alineatul (11)	-
Articolul 2 alineatul (11) litera (a)	-
Articolul 2 alineatul (11) litera (b)	-
Articolul 2 alineatul (11) litera (c)	-
Articolul 2 alineatul (11) litera (d)	-
Articolul 2 alineatul (12)	-

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Prezentul regulament</i>
Articolul 2 alineatul (13)	-
Articolul 3 alineatul (1)	Articolul 2 alineatul (1) litera (a)
Articolul 3 alineatul (2)	-
Articolul 3 alineatul (3)	-
Articolul 3 alineatul (4)	Articolul 2 alineatul (2) litera (a) și alineatul (5)
Articolul 3 alineatul (5)	Articolul 2 alineatul (1) litera (c) și alineatele (5) și (6)
Articolul 4 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1) litera (b)	Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1) litera (c)	Articolul 6
Articolul 4 alineatul (2) litera (a)	Articolul 5 alineatele (2) și (3)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (i)	Articolul 5 alineatul (4) litera (a)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (ii)	Articolul 5 alineatul (4) litera (b)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (ii)	Articolul 5 alineatul (4) litera (c)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (iv)	Articolul 5 alineatul (4) litera (d)
Articolul 4 alineatul (2) litera (c)	--
Articolul 5 alineatul (1) prima liniuță	Articolul 23 alineatele (1) și (2) litera (c)
Articolul 5 alineatul (1) a doua liniuță	Articolul 23 alineatul (2) litera (b)
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 23 alineatul (4) primul paragraf și al doilea paragraf litera (c)
Articolul 5 alineatul (3) primul paragraf	Articolul 25

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Prezentul regulament</i>
Articolul 5 alineatul (3) al doilea paragraf	--
Articolul 5 alineatul (3) al treilea paragraf	--
Articolul 5 alineatul (4) primul paragraf	Articolul 24 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (4) al doilea paragraf	Articolul 16 și articolul 20 alineatul (1) litera (a)
Articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf	Articolul 24 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (4) al patrulea paragraf	--
Articolul 5 alineatul (5) primul paragraf	Articolul 25 alineatul (1) și anexa IX
Articolul 5 alineatul (5) al doilea paragraf	Articolul 25 alineatul (5)
Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 27 alineatele (1) și (3)
Articolul 6 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 15 alineatul (1)
Articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf	--
Articolul 6 alineatul (3) primul paragraf	Articolul 30 alineatul (1) și anexa VII partea C
Articolul 6 alineatul (3) al doilea paragraf	Articolul 29 alineatul (1)
Articolul 6 alineatul (4)	Articolul 15 alineatul (2)
Articolul 6 alineatul (5)	Articolul 27 alineatul (5)
Articolul 6 alineatul (6)	Articolul 27 alineatul (4)
Articolul 7 alineatul (1)	Articolul 33 alineatul (1)
Articolul 7 alineatul (2) litera (a)	--
Articolul 7 alineatul (2) litera (b)	Articolul 34 alineatul (1) literele (a) și (b)
Articolul 7 alineatul (2) al doilea paragraf	--

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Prezentul regulament</i>
Articolul 7 alineatul (2) al treilea paragraf	Articolul 49 alineatul (5)
Articolul 7 alineatul (3)	--
Articolul 7 alineatul (4)	--
Articolul 7 alineatul (5)	--
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 12 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 12 alineatul (3)
Articolul 8 alineatul (3)	Articolul 11 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (4)	Articolul 11 alineatele (1) și (2)
Articolul 9 alineatul (1a) primul paragraf	Articolul 49 alineatul (1) litera (j)
Articolul 9 alineatul (1a) al doilea paragraf	Articolul 49 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 9 alineatul (1a) al treilea paragraf	Articolul 49 alineatul (1) al treilea paragraf
Articolul 9 alineatul (1b)	Articolul 49 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (1c)	--
Articolul 9 alineatul (1d)	Articolul 49 alineatul (5)
Articolul 9 alineatul (2)	Articolul 9
Articolul 9a alineatul (1)	Articolul 50 alineatul (1)
Articolul 9a alineatul (2)	Articolul 50 alineatul (2)
Articolul 9a alineatul (3)	Articolul 50 alineatul (3)
Articolul 9a alineatul (4)	Articolul 50 alineatul (4)
Articolul 9a alineatul (5)	Articolul 50 alineatul (5)
Articolul 9a alineatul (6)	Articolul 50 alineatul (6)

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Prezentul regulament</i>
Articolul 10 alineatul (1)	--
Articolul 10 alineatul (2)	--
Articolul 10 alineatul (3)	--
Articolul 10a	Articolul 55
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 51 alineatul (1)
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 51 alineatul (2)
Articolul 12 alineatul (1)	Articolul 57 alineatul (1)
Articolul 12 alineatul (2)	Articolul 57 alineatul (2)
Articolul 12 alineatul (3)	--
Articolul 13	--
Anexa I	Anexa VII
Anexa II	Anexa III

3. Directiva 2005/64/CE

<i>Directiva 2005/64/CE</i>	<i>Prezentul regulament</i>
Articolul 1 primul paragraf	Articolul 1
Articolul 1 al doilea paragraf	--
Articolul 2	Articolul 2 alineatul (1) litera (a)
Articolul 3 litera (a)	Articolul 2 alineatul (2) litera (a)
Articolul 3 litera (b)	Articolul 2 alineatul (2) litera (b)
Articolul 3 litera (c)	Articolul 2 alineatul (2) litera (c)
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 1
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 3 alineatul (2) litera (b)
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 3
Articolul 4 alineatul (4)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 2
Articolul 4 alineatul (5)	Anexa II
Articolul 4 alineatul (6)	Articolul 3 alineatul (2) litera (b) coroborat cu articolul 3 alineatul (1) punctul 1
Articolul 4 alineatul (7)	Articolul 3 alineatul (2) litera (b)
Articolul 4 alineatul (8)	Articolul 3 alineatul (2) litera (b)
Articolul 4 alineatul (9)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 5
Articolul 4 alineatul (10)	Articolul 3 alineatul (2) litera (a)
Articolul 4 alineatul (11)	--
Articolul 4 alineatul (12)	Articolul 3 alineatul (2) litera (a)

Articolul 4 alineatul (13)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 4
Articolul 4 alineatul (14)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 6
Articolul 4 alineatul (15)	Articolul 3 alineatul (1) punctul 7
Articolul 4 alineatul (16)	--
Articolul 4 alineatul (17)	--
Articolul 4 alineatul (18)	Articolul 9
Articolul 4 alineatul (19)	--
Articolul 4 alineatul (20)	--
Articolul 5 alineatul (1)	--
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 8 alineatul (1) a doua teză
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 8 alineatul (4)
Articolul 5 alineatul (4)	Articolul 24
Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 5 alineatul (8)
Articolul 6 alineatul (3)	Articolul 11
Articolul 6 alineatul (4)	--
Articolul 6 alineatul (5)	--
Articolul 6 alineatul (6)	--
Articolul 6 alineatul (7)	--
Articolul 6 alineatul (8)	--
Articolul 7 litera (a)	Anexa VII partea E

Articolul 7 litera (b)	Anexa VII partea E
Articolul 8	--
Articolul 9	--
Articolul 10 alineatul (1)	--
Articolul 10 alineatul (2)	--
Articolul 10 alineatul (3)	--
Articolul 10 alineatul (3)	--
Articolul 10 alineatul (4)	--
Articolul 11 alineatul (1)	--
Articolul 11 alineatul (2)	--
Articolul 12	--
Articolul 13	--
Anexa I	Articolul 4 alineatul (1)
Anexa II	--
Anexa III	--
Anexa VII	--
Anexa V	Anexa VII partea E
Anexa VI	--

ANEXA XII

MODIFICĂRI ADUSE REGULAMENTULUI (UE) 2023/1542

Tabelul din anexa I la Regulamentul (UE) 2023/1542 se modifică după cum urmează:

Coloana 1 Denumirea substanței sau a grupului de substanțe	Coloana 2 Condiții de restricționare
Mercur Nr. CAS 7439-97-6 Nr. CE 231-106-7 și compușii acestuia	Bateriile, încorporate sau nu în aparate, în mijloace de transport ușoare sau în alte vehicule, nu trebuie să conțină mai mult de 0,0005 % mercur (exprimat în mercur metalic) în greutate.
2. Cadmiu Nr. CAS 7440-43-9 Nr. CE 231-152-8 și compușii acestuia	1. Bateriile portabile, încorporate sau nu în aparate, în mijloace de transport ușoare sau în alte vehicule, nu trebuie să conțină mai mult de 0,002 % cadmiu (exprimat în cadmiu metalic) în greutate. <u>2. Bateriile pentru vehicule electrice și bateriile SLI, încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, nu trebuie să conțină mai mult de 0,01 % cadmiu (exprimat în cadmiu metalic) în greutate în material omogen.</u> <u>3. Punctul 2 nu se aplică bateriilor pentru vehicule electrice utilizate ca piese de schimb pentru vehicule electrice, inclusiv pentru vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE)</u>

Coloana 1 Denumirea substanței sau a grupului de substanțe	Coloana 2 Condiții de restricționare
	<u>2018/858, introduse pe piață înainte de 31 decembrie 2008.</u>
3. Plumb Nr. CAS 7439-92-1 Nr. CE 231-100-4 și compușii acestuia	1. Începând cu 18 august 2024, bateriile portabile, încorporate sau nu în aparate, nu trebuie să conțină mai mult de 0,01 % plumb (exprimat în plumb metalic) în greutate. 2. Restricția prevăzută la punctul 1 nu se aplică bateriilor tip pastilă zinc-aer portabile până la 18 august 2028. <u>3. Bateriile portabile încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, nu trebuie să conțină mai mult de 0,1 % plumb (exprimat în plumb metalic) în greutate în material omogen.</u> <u>4. Punctul 3 nu se aplică bateriilor portabile încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, sau utilizate ca piese de schimb pentru acestea, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858 și omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2024.</u> <u>5. Bateriile pentru vehicule electrice încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, nu trebuie să conțină mai mult de 0,1 % plumb</u>

Coloana 1 Denumirea substanței sau a grupului de substanțe	Coloana 2 Condiții de restricționare
	<u>(exprimat în plumb metalic) în greutate în material omogen.</u> <u>6. Punctul 5 nu se aplică:</u> <u>Bateriilor pentru vehicule electrice încorporate în vehicule din categoriile M1 și N1 sau utilizate ca piese de schimb pentru acestea, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858 și omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2019</u> <u>Bateriilor pentru vehicule electrice încorporate în vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, sau utilizate ca piese de schimb pentru acestea, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858 și omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2024</u> <u>7. Bateriile SLI încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, nu trebuie să conțină mai mult de 0,1 % plumb (exprimat în plumb metalic) în greutate în material omogen.</u> <u>8. Punctul 7 nu se aplică:</u> <u>(i) bateriilor SLI utilizate în aplicațiile de 12 V pentru vehicule, inclusiv pentru vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858;¹</u>

¹ Această exceptare va fi revizuită în 2030.

Coloana 1 Denumirea substanței sau a grupului de substanțe	Coloana 2 Condiții de restricționare
	<u>(ii) bateriilor SLI utilizate în aplicațiile de 24 V în vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858;²</u> <u>(iii) bateriilor SLI încorporate în alte aplicații decât cea vizată de punctele 8(i) și (ii) în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, care sunt omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2024.</u>
<u>4. Crom hexavalent Nr. CAS 18540-29-9 Nr. CE 606-053-1 și compușii acestuia</u>	<u>Bateriile încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M1 și N1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, nu trebuie să conțină mai mult de 0,1 % crom hexavalent (exprimat în crom hexavalent metalic) în greutate în material omogen.</u>

² Această exceptare va fi revizuită în 2030.

ANEXA XIII

CERINȚE PENTRU CERTIFICATORI ȘI AUDITORI ȘI CRITERII DE ÎNDEPLINIT DE INSTALAȚIILE CARE EFECTUEAZĂ PRODUCȚIA DE MATERIALE RECICLATE

PARTEA A

Cerințe detaliate pentru părțile terțe care efectuează audituri

1. O parte terță care efectuează audituri în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) trebuie să fie independentă de furnizor, de constructor sau de persoana implicată în producția de materiale reciclate și în producția instalației controlate. În acest scop, această parte ar trebui să fie în măsură să dovedească faptul că:
 - a. nu este parte a acestor entități sau nu se află sub controlul lor;
 - b. a stabilit și aplică proceduri care îi garantează imparțialitatea, inclusiv: (i) evaluarea permanentă a riscurilor la adresa imparțialității sale; (ii) identificarea, eliminarea și atenuarea riscurilor la adresa imparțialității care rezultă din presiuni financiare, comerciale și de altă natură; (iii) evaluarea riscului la adresa imparțialității care rezultă din relațiile personalului său;
 - c. este structurată și gestionată într-un mod care îi asigură independența și imparțialitatea, inclusiv: (i) este clar identificabilă în cadrul entității juridice, dacă entitatea juridică desfășoară și activități care nu au legătură cu inspecțiile; (ii) dispune de norme de raportare privind activitatea de audit efectuată; (iii) personalul său are responsabilități clar identificabile în ceea ce privește efectuarea auditurilor.
2. Se consideră că o parte terță care efectuează audituri în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) are calificările corespunzătoare în domeniul auditurilor și al tratării deșeurilor dacă dispune de suficient personal calificat, direct sau prin subcontractare, care este format periodic și dacă personalul său implicat în efectuarea acestor audituri are experiență profesională atestată în toate domeniile enumerate în continuare: (a) efectuarea de audituri ale instalațiilor de tratare a deșeurilor; (b) operațiuni de tratare a deșeurilor; (c) sisteme de management de mediu și de management al securității și sănătății în muncă; (d) producția de materiale reciclate.

3. Pentru a demonstra conformitatea cu criteriile menționate la punctele 1 și 2, organismul de evaluare a conformității care efectuează audituri sau certificări face trimitere la certificarea sa în conformitate cu standardele Uniunii sau cu standarde echivalente recunoscute la nivel internațional care sunt relevante pentru efectuarea auditurilor, cum ar fi ISO 19011:2018 sau ISO/IEC 17020:2012.

PARTEA B

CRITERII PENTRU A DEMONSTRA CĂ MATERIALELE RECICLATE AU FOST PRODUSE ÎNTR-O INSTALAȚIE CARE ÎNDEPLINEȘTE CERINȚELE DE PROTECȚIE A SĂNĂTĂȚII UMANE, A CLIMEI ȘI A MEDIULUI PREVĂZUTE ÎN DREPTUL UNIUNII SAU CERINȚE ECHIVALENTE CU ACESTEA [ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 6 ALINEATUL (1c)]

1. Auditul menționat la articolul 6 alineatul (2) verifică dacă instalația implicată în producția de materiale reciclate îndeplinește următoarele condiții în cadrul operațiunilor sale efective:
- a. respectă cerințele de reciclare a deșeurilor și își desfășoară activitățile în conformitate cu legislația națională aplicabilă privind protecția mediului;
 - b. este proiectată, construită și operată într-un mod care garantează siguranța și protecția mediului și, în special, dispune de procesele necesare, de tehnologia de gestionare a deșeurilor, de organizarea și infrastructura adecvate pentru reciclarea deșeurilor respective:
 - ba. deșeurile sale de plastic provin dintr-o țară care respectă standarde echivalente cu cele ale țărilor Uniunii Europene în ceea ce privește protecția mediului și securitatea lucrătorilor și își desfășoară activitatea în țara respectivă în conformitate cu criteriile definite la punctul 4 din prezenta parte;
 - c. instituie și exploatează sisteme de management și de monitorizare, precum și proceduri și tehnici al căror scop este să prevină, să reducă, să minimizeze și, în măsura în care este posibil, să elimine: (i) riscurile la adresa sănătății și a securității lucrătorilor în cauză și a populației din vecinătatea instalației și (ii) efectele adverse asupra mediului cauzate de activitățile sale (în special prin luarea de măsuri adecvate pentru a monitoriza și a combate poluarea);

- d. asigură trasabilitatea tuturor deșeurilor primite și tratate în cadrul instalației, inclusiv documentarea tuturor deșeurilor reziduale rezultate din activitățile sale și transferul acestora numai către instalații de gestionare a deșeurilor care sunt autorizate să trateze astfel de deșeuri reziduale;
- e. a luat măsuri care urmăresc economisirea energiei și limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră legate de activitățile sale;
- f. a instituit și este în măsură să furnizeze evidențe ale activităților sale de gestionare a deșeurilor din ultimii cinci ani; dacă o instalație este în exploatare de mai puțin de cinci ani, a instituit și este în măsură să furnizeze evidențe ale activităților sale de gestionare a deșeurilor de când a început să fie exploatată;
- g. nu a fost condamnată pentru desfășurarea de activități ilegale legate de gestionarea deșeurilor în ultimii cinci ani.

2. La verificarea conformității unei instalații cu criteriile de mai sus și cu cerințele de la articolul 6 alineatul (1b), partea terță care efectuează auditul sau certificarea ia în considerare, ca punct de referință și, după caz, următoarele:

- a. cerințe specifice privind tratarea anumitor deșeuri și calcularea cantității de deșeuri tratate, care sunt obligatorii în temeiul legislației Uniunii, precum și privind contabilizarea cantităților de materiale reciclate produse;
- b. concluziile privind cele mai bune tehnici disponibile, adoptate pentru anumite activități în temeiul Directivei 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale.

3. Numele și datele de contact ale persoanelor care au efectuat auditurile sunt indicate în mod clar în rapoartele de audit.

4. Auditorii verifică dacă deșeurile de plastic sunt tratate într-un mod echivalent cu standardele UE și dacă acestea provin dintr-o țară cu un cadru cuprinzător de gestionare a deșeurilor care acoperă întregul său teritoriu și care demonstrează capacitatea și disponibilitatea acestora de a garanta o gestionare rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor, ținând seama în special de următoarele criterii:
- a. măsurile puse în aplicare și planificate pentru a asigura gestionarea rațională din punct de vedere ecologic a deșeurilor pe teritoriul său, cum ar fi introducerea unui sistem de răspundere extinsă a producătorilor sau a unui sistem echivalent de punere în aplicare a principiului „poluatorul plătește”;
 - b. măsurile puse în aplicare și planificate pentru a crește proporția de materiale plastice reciclate postconsum din vehicule, precum și indicatorii pentru monitorizarea acestor măsuri;
 - c. măsurile puse în aplicare și planificate pentru a crește proporția de materiale plastice reciclate postconsum încorporate în vehiculele introduse pe piața națională, precum și indicatorii pentru monitorizarea acestor măsuri.

PARTEA C

CRITERII PENTRU A DEMONSTRA CĂ MATERIALELE RECICLATE AU FOST PRODUSE ÎN CONFORMITATE CU CERINȚELE DE LA ARTICOLUL 6 ALINEATELE (1), (1a) ȘI (1b)

Auditul menționat la articolul 6 alineatul (2) verifică dacă instalația implicată în producția de materiale reciclate îndeplinește următoarele condiții în cadrul operațiunilor sale efective:

1. Instalația este în măsură să furnizeze dovezi că produce materiale reciclate din deșeuri postconsum. În cazul în care instalația produce și materiale derivate din deșeuri preconsum sau din materii prime, aceasta este în măsură să demonstreze că face o distincție clară între diferitele tipuri de materiale. Instalația se asigură că furnizează numai materiale reciclate din deșeuri postconsum, ca o condiție pentru ca aceste materiale să fie contabilizate ca parte a obiectivelor stabilite la articolul 6;

2. O instalație care produce materiale reciclate din deșeuri postconsum provenite de la vehicule scoase din uz sau de la vehicule reparate este în măsură să demonstreze că deșeurile respective au fost colectate separat și că nu au fost amestecate cu materiale de altă origine înainte de sosirea lor în instalație și pe parcursul întregului proces de reciclare.
-