2026/1738

24.7.2026

REGULAMENTUL (UE) 2026/1738 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 8 iulie 2026

privind cerințele de circularitate pentru proiectarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 și (UE) 2023/1542 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 14-36 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 European [1],

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară [2],

întrucât:

(1) Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind 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 până în 2050 cel târziu și în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pentru ca politicile Uniunii privind produsele să contribuie la reducerea emisiilor de carbon la nivel mondial, este necesar să se asigure că produsele comercializate și vândute în Uniune sunt obținute, fabricate și tratate la sfârșitul ciclului de viață într-un mod sustenabil.

[1] JO C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
[2] Poziția Parlamentului European din 18 iunie 2026 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 29 iunie 2026.

(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 până în 2050. Aceasta va reduce emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul autovehiculelor legate de etapa de utilizare a vehiculelor. Industria autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu primar, oțel și materiale plastice, în legătură cu fabricarea de vehicule noi introduse pe piața Uniunii. Acest lucru poate avea un impact semnificativ asupra mediului, legat de energia necesară pentru extracția și prelucrarea acestor materiale. Amprenta de mediu legată de fabricarea de vehicule noi ar putea crește odată cu electrificarea continuă a parcului auto, creșterea continuă a numărului de vehicule, creșterea continuă a dimensiunii și a greutății vehiculelor, precum și ca urmare a utilizării pe scară mai largă și a complexității mai mari a sistemelor electronice în modelele viitoare, ambele necesitând o cantitate considerabilă de materii prime critice și strategice și de metale prețioase, cum ar fi cuprul și pământurile rare. Aceste schimbări au drept rezultat faptul că etapa de producție ar putea avea o amprentă de mediu mai mare decât etapa de utilizare a vehiculelor, precum și faptul că industria europeană ar putea deveni tot mai dependentă de importurile de materii prime critice și tot mai vulnerabilă la perturbări ale aprovizionării, în detrimentul competitivității sale. În plus, cerințele actuale din dreptul Uniunii privind gestionarea deșeurilor au ca rezultat o recuperare sub nivelul optim a resurselor provenite de la vehiculele scoase din uz și există un potențial ridicat de creștere a cantității și a calității pieselor, componentelor și materialelor care urmează să fie reparate, reutilizate, refabricate, recondiționate, reechipate sau reciclate provenite de la vehiculele aflate în etapa de utilizare și de la vehiculele scoase din uz. Pentru a aborda aceste efecte asupra mediului și pentru a contribui la decarbonizarea sectorului și a susține competitivitatea mărind reziliența industriei autovehiculelor, este necesar să se îmbunătățească funcționarea pieței unice și să se consolideze tranziția industriei autovehiculelor către o economie circulară. Acest lucru este în concordanță cu Comunicarea Comisiei din 11 martie 2020 privind un nou Plan de acțiune privind economia circulară – Pentru o Europă mai curată și mai competitivă, care a solicitat o revizuire a normelor actuale pentru a promova modele de afaceri mai adecvate din punctul de vedere al circularității, prin corelarea aspectelor legate de proiectare cu tratarea la sfârșitul ciclului de viață, prin analizarea normelor privind conținutul obligatoriu de materiale reciclate pentru anumite materiale și prin îmbunătățirea eficienței reciclării. Acest lucru este în concordanță și cu Regulamentul (UE) 2024/1252 al Parlamentului European și al Consiliului ([3]). Consiliul și Parlamentul European 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 Consiliului ([4]) stabilește cerințe armonizate privind tratarea vehiculelor scoase din uz și obiective privind reutilizarea și reciclarea, precum și 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/CE 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 menționată nu a abordat suficient de mult aspecte importante legate de colectarea vehiculelor scoase din uz și că aceasta nu mai era adaptată pentru a asigura o calitate ridicată a tratării acestor vehicule.

([3]) Regulamentul (UE) 2024/1252 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 aprilie 2024 de instituire a unui cadru pentru asigurarea aprovizionării sigure și durabile cu materii prime critice și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 și (UE) 2019/1020 (JO L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) Directiva 2005/64/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([5]) 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 faza de sfârșit al ciclului de viață. Cu toate acestea, Directiva 2005/64/CE 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 2005/64/CE.

(6) Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului ([6]) 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 respectiv. Este deci necesar să se stabilească dispoziții și cerințe privind circularitatea vehiculelor aflate 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, clauzele de salvgardare și sancțiunile, se aplică omologărilor de tip emise în conformitate cu cerințele prezentului regulament.

(7) Este important să se facă distincția între omologările de tip existente și noile omologări de tip. Așadar, este necesar să se clarifice ce dispoziții se aplică noilor tipuri de vehicule în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858. Ar trebui deci să se precizeze că modificările aduse omologării de tip nu necesită sistematic o extindere a omologării de tip în temeiul regulamentului respectiv.

(8) 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, etapa de producție a vehiculelor, evaluarea stării vehiculului și exportul de vehicule utilizate. Pentru a contribui la realizarea obiectivelor de păstrare, protejare și îmbunătățire a calității mediului, de protejare a sănătății umane și de utilizare prudentă și rațională a resurselor naturale, este esențial să se stabilească norme privind gestionarea vehiculelor scoase din uz, ținând seama de proiectarea vehiculului, precum și măsuri menite să prevină dezmembrarea ilegală, cum ar fi o mai bună trasabilitate în cazul transferului de proprietate asupra vehiculelor utilizate. Prin urmare, cea mai eficientă modalitate de a facilita tranziția sectorului autovehiculelor către o economie circulară este de a stabili un cadru de reglementare uniform la nivelul Uniunii, care să acopere într-un mod integrat și coerent proiectarea, fabricarea, introducerea pe piață în Uniune și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Acest lucru este, de asemenea, esențial pentru dezvoltarea pieței Uniunii pentru materiile prime secundare care sunt incluse în vehiculele noi introduse pe piață, precum și pentru a evita barierele în calea comerțului și denaturarea concurenței, pentru a asigura claritatea juridică și pentru a îmbunătăți performanțele de mediu ale tuturor operatorilor economici implicați în proiectarea, producția și tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață. Pentru a atinge obiectivele respective , Directivele 2000/53/CE și 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).

(9) 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 regiunilor respective.

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(10) Directivele 2000/53/CE și 2005/64/CE se aplică numai vehiculelor de pasageri (M_1) și vehiculelor utilitare ușoare (N_1), care reprezintă aproximativ 85 % din totalul vehiculelor înmatriculate în Uniune. Celelalte vehicule, și anume vehiculele cu două și trei roți, cvadriciclurile, camioanele, autobuzele și remorcile, nu fac obiectul niciunei legislații a Uniunii privind proiectarea ecologică și gestionarea acestora în faza de sfârșit al ciclului de viață. Prin urmare, pentru a asigura un cadru cuprinzător de circularitate pentru toate vehiculele înmatriculate în Uniune, inclusiv tratarea lor rațională din punct de vedere ecologic, precum și pentru a preveni fragmentarea pieței unice, prezentul regulament ar trebui să se aplice nu numai vehiculelor din categoriile M_1 și N_1, ci și, parțial, anumitor vehicule din categoria L , vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Există o lipsă de informații cuprinzătoare cu privire la tratarea acestor vehicule la sfârșitul ciclului de viață în Uniune, ceea ce împiedică aplicarea aceluiași regim în cazul lor ca și cel aplicabil vehiculelor din categoriile M_1 și N_1 la intrarea în vigoare a prezentului regulament. Cu toate acestea, cerințele privind colectarea vehiculelor scoase din uz, predarea obligatorie a acestora la instalații de tratare autorizate în vederea tratării, precum și depoluarea lor, îndepărtarea obligatorie a anumitor piese și componente pentru reutilizare și reciclare înainte de mărunțire și condițiile de depozitare a deșeurilor neinerte provenite din mărunțire ar trebui să se aplice vehiculelor din categoria L și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O). Pentru a facilita tratarea acestor vehicule scoase din uz, constructorii 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 categoriilor de vehicule respective, acoperind costurile de colectare și de depoluare a acestora la sfârșitul ciclului de viață.

(11) Întrucât nu toate statele membre impun înmatricularea vehiculelor din categoriile L1e, L2e sau L6e, este necesar să se dea statelor membre posibilitatea de a scuti respectivele categorii de vehicule de cerințele privind înmatricularea.

(12) Problemele legate de exportul de vehicule utilizate se referă nu numai la vehiculele de pasageri (M_1) și vehiculele utilitare ușoare (N_1), ci și, după cum arată studiile, la vehiculele mai mari. Prin urmare, aceste dispoziții ar trebui să se aplice și vehiculelor grele și remorcilor acestora (M_2, M_3, N_2, N_3 și O).

(13) Vehiculele proiectate și construite sau adaptate pentru uzul exclusiv al forțelor armate, precum și vehiculele proiectate și construite pentru uzul forțelor armate, al apărării civile, al unităților de pompieri, al forțelor de ordine publică și al serviciilor medicale de urgență ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Aceste vehicule îndeplinesc funcții operaționale speciale și li se aplică anumite cerințe tehnice, iar proiectarea, construcția și utilizarea lor diferă considerabil de cele ale vehiculelor pentru transportul rutier general. Prin urmare, nu ar fi potrivit să li se aplice acestor vehicule cerințele generale de circularitate pentru proiectarea vehiculelor și gestionarea vehiculelor scoase din uz, iar excluderea lor din domeniul de aplicare al prezentului regulament este în concordanță cu caracterul special al funcțiilor lor.

(14) Pentru a păstra patrimoniul cultural al Europei, vehiculele de interes istoric ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament și nu ar trebui supuse obligațiilor legate de transferul de proprietate sau de export sau cerințelor privind sfârșitul ciclului de viață. La fel, vehiculele recunoscute de un stat membru ca prezentând un interes cultural deosebit ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Aceasta se poate aplica, de exemplu, vehiculelor aflate în posesia colecționarilor sau a muzeelor, vehiculelor construite la comandă sau vehiculelor de curse, cu condiția ca autoritățile competente să le recunoască interesul cultural deosebit relevant. Cu toate acestea, cerințele prezentului regulament, cum ar fi, de exemplu, cerințele de proiectare circulară, ar trebui să se aplice vehiculelor respective înainte ca acestea să fie considerate vehicule de interes istoric sau vehicule de interes cultural deosebit. În plus, atunci când statele membre nu consideră că vehiculele respective sunt vehicule de interes istoric sau de interes cultural deosebit, ele intră din nou sub incidența prezentului regulament și ar trebui să li se aplice cerințe precum obligațiile asociate transferului de proprietate, exporturilor sau sfârșitului ciclului de viață.

(15) Pentru a evita sarcinile administrative excesive și a avea siguranța că domeniul de aplicare al prezentului regulament acoperă nevoile pieței interne, și alte tipuri de vehicule, cum ar fi vehiculele din categoriile L fabricate în serii mici sau anumite biciclete concepute pentru pedalare din categoriile $L1_e$-A și $L1_e$-B ar trebui să rămână în afara domeniului de aplicare al prezentului regulament.

(16) 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 din categoriile M_1 și N_1, costurile de colectare, depoluare și îndepărtare obligatorie a pieselor și a componentelor și tratare 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, ar trebui să se aplice doar un set redus de norme. Dispozițiile privind substanțele care prezintă motive de îngrijorare din vehicule ar trebui să se aplice și vehiculelor cu destinație specială din categoriile M_1 și N_1, astfel cum este cazul în temeiul Directivei 2000/53/CE. Alte piese ale unui vehicul cu destinație specială care au fost omologate de tip în cadrul omologării de tip în mai multe etape ar trebui să fie acoperite în aceeași măsură ca și categoria vehiculului în cauză. Vehiculele cu destinație specială din toate categoriile, cu excepția categoriilor M_1 și N_1, care sunt produse de mici constructori nu ar trebui să intre sub incidența prezentului regulament.

(17) Autorulotele și rulotele sunt diferite de vehiculele sau remorcile convenționale, deoarece funcția lor primară este de a servi drept locuință mai degrabă decât mijloc de transport. Aceste rulote sunt construite cu componente care nu sunt destinate autovehiculelor, cum ar fi lemn, mobilier, sisteme de alimentare cu apă și sistemele electrice de uz casnic, care nu sunt vizate de unitățile de reciclare a vehiculelor. Multe rulote rămân permanent într-un loc, servind drept case de vacanță utilizate pentru cazarea sezonieră, și rămân funcționale decenii întregi. Având în vedere destinația lor specială, compoziția materială deosebită și utilizarea lor permanentă, rulotele ar trebui excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament. Autorulotele, care sunt adesea neînmatriculate, nu ar trebui clasificate vehicule scoase din uz atât timp cât continuă să fie folosite ca locuințe. Autorulotele au în vehiculele lor de bază piese și componente care sunt folosite și în alte vehicule și ar trebui deci să fie supuse acelorași obligații după ce autorulotele nu mai sunt folosite pe post de locuințe.

(18) 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 orientări cu privire la acest aspect, evaluarea rămâne problematică. Prin urmare, este necesar să se prevadă criterii precise și obligatorii din punct de vedere juridic care să permită să se determine că un vehicul este scos din uz. Aceste criterii ar trebui să fie utilizate de către toate autoritățile competente, toți operatorii economici și proprietarii de vehicule care au de a face cu vehicule scoase din uz. Cu toate acestea, este necesar, de asemenea, să se prevadă excepțări pentru a se menține posibilitatea ca statele membre să stabilească situații în care anumite vehicule nu ar trebui să intre sub incidența prezentului regulament din cauza statutului lor de vehicule de interes cultural deosebit atâta timp cât își păstrează acest statut. În plus, autoritățile competente ale unui stat membru ar trebui să poată excepta un vehicul de la statutul de vehicul scos din uz, la cererea proprietarului acestuia, atunci când vehiculul în cauză a fost reparat.

(19) 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.

(20) Abordarea proiectării tuturor vehiculelor introduse pe piața Uniunii, precum și a fazei 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, constructorii 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. Metodologia respectivă 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. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei în scopul instituirii acestei metodologii, luând în considerare standardul internațional ISO 22628:2002. Până la stabilirea metodologiei menționate, gradele de reutilizare, reciclare și recuperare ar trebui să se calculeze în continuare în conformitate cu standardul internațional ISO 22628:2002, ca în Directiva 2005/64/CE. Comisia ar trebui să se străduiască să se asigure că metodologia relevantă a CEE-ONU (Comisia Economică pentru Europa a ONU) este actualizată în consecință pentru a nu prezenta incoerențe cu metodologia Uniunii și pentru a reduce sarcina constructorilor.

(21) Lanțul de aprovizionare din sectorul autovehiculelor include mulți furnizori, inclusiv multe întreprinderi mici și mijlocii (IMM) care își desfășoară activitatea în diferite regiuni și au structuri organizatorice diverse. Deși constructorii ar trebui să colecteze informații despre materialele utilizate în vehicule din întregul lanț de aprovizionare și să stabilească și să aplice proceduri de verificare a corectitudinii acestor informații, aceștia ar trebui să țină seama de capacitățile IMM. Deseori IMM au resurse administrative limitate, mai puține instrumente tehnice și, în unele cazuri, nu dispun de sisteme consacrate care să genereze sau să verifice informații detaliate despre mediu sau compoziția materială. Aceste constrângeri pot afecta disponibilitatea și exhaustivitatea informațiilor pe care IMM sunt în măsură să le transmită. În consecință, atunci când se evaluează procedurile de colectare și verificare a informațiilor furnizorilor ale constructorilor, ar trebui să se țină seama așa cum se cuvine de situațiile particulare ale IMM din lanțul de aprovizionare.

(22) Asigurarea posibilității de reparare al vehiculelor pe întreaga durată de viață a acestora este un pilon fundamental al unei economii cu adevărat sustenabile și circulare în domeniul autovehiculelor. Vehiculele nu ar trebui clasificate prematur ca fiind scoase din uz dacă sunt încă reparabile, deoarece acest lucru ar genera deșeuri inutile, ar crea ineficiențe economice și le-ar impune o sarcină nejustificată proprietarilor de vehicule.

(23) 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”, 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 mediului sau asupra sănătății umane, pe parcursul întregului lor ciclu de viață.

(24) 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 este permis să fie utilizate astfel de substanțe în anumite aplicații. Prezentul regulament ar trebui să preia normele existente respective. Cu toate acestea, pentru a asigura coerența legislației privind substanțele chimice, restricțiile privind introducerea pe piață și utilizarea altor substanțe în vehicule ar trebui să fie abordate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ([7]). În mod similar, restricțiile privind utilizarea substanțelor reglementate în Regulamentul (UE) 2019/1021 al Parlamentului European și al Consiliului ([8]) ar trebui respectate pe baza dispozițiilor regulamentului respectiv.

(25) Pentru a înlesni respectarea prezentului regulament și a oferi îndrumări cu privire la prezența substanțelor care prezintă motive de îngrijorare în vehicule și în piesele și componentele acestora, inclusiv a substanțelor care împiedică reutilizarea și reciclarea materialelor sau care au efecte adverse asupra sănătății sau asupra mediului, este oportun ca Comisia să efectueze o evaluare și o cartografiere a acestor substanțe. În acest scop, Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Produse Chimice instituită în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1907/2006 (denumită în continuare „agenția"), ar trebui să pregătească un raport privind prezența în vehicule a substanțelor care prezintă motive de îngrijorare. Raportul respectiv ar trebui să identifice măsura în care aceste substanțe împiedică reutilizarea și reciclarea sau influențează negativ sănătatea sau mediul, fără a repeta evaluările care sunt deja obligatorii în temeiul altor acte legislative ale Uniunii. Bazându-se pe constatările sale, Comisia ar trebui să aibă în vedere și să ia măsuri subsecvente adecvate, inclusiv, după caz, adoptarea de acte delegate pentru a stabili cerințe de informare și restricții aplicabile substanțelor care prezintă motive de îngrijorare ce influențează negativ reutilizarea și reciclarea materialelor din motive care nu au de-a face în principal cu siguranța chimică.

(26) 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) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului ([9]). 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.

(27) Pentru a ține seama de progresele științifice și tehnice, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din TFUE 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 mediului și a sănătății umane pe parcursul întregului ciclu de viață al vehiculelor. Înainte de a adopta un astfel de act delegat, Comisia ar trebui să consulte experții și părțile interesate relevante pentru a ține seama de efectele socioeconomice și de efectele asupra mediului și a sănătății umane. 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 ar trebui să asiste Comisia în această evaluare.

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) Regulamentul (UE) 2023/1542 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 iulie 2023 privind bateriile și deșeurile de baterii, de modificare a Directivei 2008/98/CE și a Regulamentului (UE) 2019/1020 și de abrogare a Directivei 2006/66/CE (JO L 191, 28.7.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) Pentru a spori circularitatea în sectorul autovehiculelor, vehiculele ar trebui să fie proiectate și fabricate progresiv astfel încât să încorporeze materiale reciclate în locul materiilor prime primare, păstrând totodată performanțele în materie de siguranță ale vehiculelor. Utilizarea materialelor reciclate permite o utilizare mai eficientă a materialelor din punctul de vedere al resurselor, decarbonizează producția și reduce impactul negativ asupra mediului legat de utilizarea materiilor prime primare. Circularitatea sporită pentru vehiculele fabricate în țări terțe care sunt introduse pe piața Uniunii va contribui, de asemenea, la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel mondial, inclusiv în Uniune. Aceasta întărește, de asemenea, autonomia strategică și competitivitatea Uniunii prin reducerea dependențelor de materii prime și de energie legate de aprovizionarea cu materii prime primare, în special prin contribuția pe care o aduce la păstrarea în Uniune a materiilor prime critice valoroase și, în același timp, prin consolidarea pieței materiilor prime secundare. Deși nu există cerințe privind utilizarea de conținut reciclat la nivel mondial, numeroși constructori 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 constructori. Cerințele ar trebui să se aplice tuturor constructorilor care intenționează să introducă vehicule pe piața Uniunii, inclusiv prin piețe online, indiferent de locul în care își au sediul. Recunoscând importanța lanțurilor valorice globale în sectorul autovehiculelor, prezentul regulament ar trebui să permită aprovizionarea cu materii prime secundare din afara Uniunii.

(29) 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 scopul respectiv, 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 treptat. Din acest obiectiv privind conținutul reciclat de materiale plastice din tipurile de vehicule respective, 20 % ar trebui atins prin includerea materialelor plastice reciclate provenind de la vehiculele scoase din uz. Selectarea materialelor plastice cărora li se aplică aceste obiective se face pe baza tipurilor reciclabile de materiale plastice menționate în studiul pe această temă al Centrului Comun de Cercetare, studiu intitulat „Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive” (Către obiective privind conținutul de materiale plastice reciclate din autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi – Propuneri tehnice și analiza impactului în contextul revizuirii Directivei VSU) și în evaluarea impactului prezentului regulament. În aceste documente, materialele termorigide, altele decât spumele de poliuretan din scaune și elastomerii, nu sunt luate în considerare la calcularea obiectivelor, având în vedere că materialele termorigide sunt deosebit de greu de reciclat. Mulți elastomeri, multe materiale termorigide și materiale reticulate corespund definiției polimerului, menționată în definiția materialelor plastice prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 1907/2006. Elastomerilor, inclusiv elastomerilor termoplastici, care pot fi transformați prin reprocesare în materiale termoplastice, li se aplică obiectivele privind conținutul reciclat pentru materialele plastice prevăzute de prezentul regulament. Cu toate acestea, sunt avute în vedere obiective privind conținutul de elastomeri reciclați din pneuri, deoarece pneurile sunt un produs prioritar în temeiul Regulamentului (UE) 2024/1781 al Parlamentului European și al Consiliului ([10]) și, așadar, nu intră sub incidența prezentului regulament. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a acestei obligații, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare a ponderilor de materiale plastice reciclate din deșeurile postconsum și din deșeurile postconsum prezente în vehiculele scoase din uz. Pentru a da posibilitatea de a recurge la alte metode de reciclare decât reciclarea mecanică, printre care și reciclarea chimică, și pentru a contribui la atingerea obiectivelor privind conținutul reciclat, este necesar să se stabilească norme suplimentare pentru calcularea, verificarea și raportarea conținutului de plastic reciclat. În astfel de cazuri, este necesar să se introducă așa-numita contabilizare a bilanțului masic, în concordanță cu metodologiile de contabilizare a bilanțului masic aplicabile reciclării materialelor plastice, ținând seama de caracteristicile tehnologiilor de reciclare dedicate materialelor plastice, cum ar fi deșeurile eterogene mărunțite provenite de la autovehicule. Atunci când faptul că anumite materiale plastice reciclate nu sunt disponibile sau au prețuri mult prea mari face prea greu să se respecte procentele minime, Comisia ar trebui să fie împuternicită să completeze prezentul regulament prin stabilirea unor derogări temporare de la obiectivele privind conținutul de plastic reciclat.

([10]) Regulamentul (UE) 2024/1781 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică pentru produsele sustenabile, de modificare a Directivei (UE) 2020/1828 și a Regulamentului (UE) 2023/1542 și de abrogare a Directivei 2009/125/CE (JO L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

(30) Promovarea utilizării de materiale plastice reciclate în vehicule se bazează pe premisa că conținutul reciclat în sine a fost produs într-un mod sustenabil din punctul de vedere al mediului, astfel încât amprenta de carbon să fie redusă și economia circulară să fie încurajată. În acest scop, este necesar să fie 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 Uniune sau în afara ei.

(31) Condițiile aplicabile materialelor reciclate în țări terțe, inclusiv cerințele de audit, ar trebui să se aplice numai de la 14 august 2030, 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 Parlamentului European și Consiliului până la 14 august 2028.

(32) Pentru a atinge obiectivele de integrare a conținutului reciclat prevăzute în prezentul regulament, Comisia ar trebui să publice, până la 14 august 2032, o trecere în revistă a stadiului dezvoltării tehnologice și a performanței de mediu a plasticului de origine biologică și a elastomerilor derivați din reprocesarea anvelopelor de la vehicule și, după caz, să prezinte o propunere legislativă care să conțină cerințe și obiective în materie de sustenabilitate.

(33) Sectorul autovehiculelor este unul dintre cei mai mari utilizatori de oțel, iar utilizarea actuală a oțelului reciclat în vehiculele noi rămâne scăzută. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon legate de producția de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, ar trebui să se stabilească o pondere minimă de oțel reciclat din deșeuri de oțel postconsum și, după caz, de deșeuri feroase, care să fie folosită în vehiculele noi. Competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui, așadar, să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri de oțel postconsum și, după caz, de deșeuri feroase, inclusiv categorii de produse plate și de produse lungi din oțel carbon și, eventual, oțel inoxidabil, care să fie prezentă și încorporată în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv, inclusiv efectele asupra altor sectoare care utilizează oțelul și asupra emisiilor mondiale de gaze cu efect de seră. Este important să se facă distincție între diferitele categorii de produse din oțel din vehicul, deoarece acestea sunt produse folosind tehnologii diferite care au diverse constrângeri de utilizare a deșeurilor feroase, în funcție de măsura în care tolerează un anumit conținut de cupru și alte elemente reziduale. În vederea suplimentării anumitor elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unei metodologii de calculare și de verificare a ponderii de oțel recuperat din deșeurile de oțel postconsum și, după caz, din deșeuri feroase, prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

(34) Sectorul autovehiculelor este și unul dintre cei mai mari utilizatori de aluminiu, reprezentând peste 40 % din cererea totală din Uniune, iar utilizarea este în creștere. În prezent, gradul de utilizare a aluminiului reciclat în vehiculele noi este scăzut. Pentru a contribui la reducerea amprentei de carbon aferente producției de vehicule noi și pentru a sprijini tranziția industriei autovehiculelor către neutralitatea climatică, a reduce consumul de energie și costurile cu energia și a mări reziliența prin reducerea dependențelor de livrările de materii prime primare, este oportun să se utilizeze mai mult aluminiu reciclat în vehicule. În acest scop, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de aluminiu și de aliaje ale acestuia reciclate din deșeuri postconsum în tipurile de vehicule și, dacă este cazul, din deșeuri preconsum, care să fie prezente și încorporate în tipurile de vehicule. Stabilirea unui obiectiv viitor ar trebui să fie precedată de un studiu specific realizat de Comisie, care să acopere toți factorii tehnici, de mediu și economici relevanți legați de fezabilitatea acestui obiectiv. În vederea suplimentării anumitor elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unei metodologii de calculare și de verificare a ponderii de aluminiu și de aliaje ale acestuia recuperate din deșeurile postconsum și, după caz, din deșeuri preconsum, prezente în tipul de vehicul și încorporate în acesta.

(35) 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 magneziu și aliajele acestuia.

(36) În vederea stimulării piețelor subdezvoltate ale materiilor prime secundare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unei ponderi minime de magneziu și de aliaje ale acestuia, de neodim, de disprosiu, de praseodim, de terbiu, de samariu, de nichel, de cobalt sau de bor reciclate din deșeuri postconsum care să fie prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acestea. În vederea suplimentării anumitor elemente neesențiale ale prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unei metodologii de calculare și de verificare a ponderilor acestor materiale reciclate din deșeuri postconsum și, după caz, din deșeuri preconsum, prezente în tipul de vehicul. 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 pentru fracțiunile de deșeuri 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 primară.

(37) În conformitate cu cerințele Regulamentului (UE) 2024/1252 și având în vedere că este necesar să se stabilească în prezentul regulament dispoziții privind conținutul reciclat din vehicule și informații privind îndepărtarea pieselor și componentelor care conțin materiale cu magneți permanenți din vehicule, 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 legate de informare privind îndepărtarea unor astfel de piese și componente în temeiul prezentului regulament în cele pentru alte piese și componente. Se aplică obligațiile referitoare la etichetare de la articolul 28 din Regulamentul (UE) 2024/1252.

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

(39) Sistemul de omologare de tip prevăzut în Regulamentul (UE) 2018/858 impune constructorilor să își construiască vehiculele, sistemele, componentele și unitățile tehnice separate în conformitate cu un tip de vehicul omologat. Pentru a se asigura că constructorii 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 constructorii 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 Comisiei ([11]), care standardizează documentele și informațiile care urmează să fie incluse în dosarul informativ și, prin urmare, specifică cerințele administrative pentru omologarea de tip.

(40) Pentru a se asigura că constructorii 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 vehiculelor, aceștia ar trebui să elaboreze o strategie cuprinzătoare privind circularitatea. Strategia privind circularitatea ar trebui elaborată la nivelul constructorului și actualizată o dată la cinci ani. Ar trebui furnizate copii autorităților de omologare de tip și Comisiei. Deși se furnizează autorităților de omologare de tip, strategia privind circularitatea nu ar trebui să fie legată de procesul de omologare de tip. Pentru a asigura o supraveghere și un control mai ample, Comisia ar trebui să pună la dispoziția publicului strategiile constructorilor privind circularitatea, precum și versiunile actualizate ale acestora, acordând atenția cuvenită protejării oricăror informații confidențiale. Comisia ar trebui să elaboreze și să publice, cel puțin o dată la șase ani, un raport cu privire la circularitatea sectorului autovehiculelor pe baza strategiilor privind circularitatea transmise de constructori, printre alte informații.

(41) 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, constructorii 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.

(42) Accesul la informații actualizate și comunicarea în timp util între constructori 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, constructorii ar trebui să ofere operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informații, inclusiv prin intermediul instrumentelor existente folosite de industria autovehiculelor, care să permită îndepărtarea în condiții de siguranță a anumitor piese, componente și materiale prezente într-un vehicul. Constructorii nu ar trebui să fie obligați să furnizeze astfel de informații operatorilor de reparații și întreținere atunci când informațiile respective au fost deja puse la dispoziție în temeiul altor acte legislative ale Uniunii. Informațiile ar trebui să ghideze operatorii de gestionare a deșeurilor, editorii de informații tehnice și operatorii de reparații și întreținere cu privire la măsurile necesare pentru a accesa și a îndepărta bateriile pentru vehicule electrice și ansamblurile de baterii aferente, inclusiv cu privire la instrumentele sau tehnologiile care permit descărcarea lor în condiții de siguranță, și cu privire la motoarele pentru tracțiune electrică. Informațiile ar trebui, de asemenea, să ofere instrucțiuni clare cu privire la utilizarea instrumentelor sau a tehnologiilor pentru accesarea și îndepărtarea respective. Ar trebui să contribuie la identificarea, localizarea și îndepărtarea pieselor, a componentelor și a materialelor care ar trebui să fie depoluate și îndepărtate de pe vehicul înainte de mărunțire, precum și a pieselor și a componentelor care conțin materiile prime critice din magneții permanenți menționate în Regulamentul (UE) 2024/1252. Constructorii ar trebui, de asemenea, să pună la dispoziția serviciilor de urgență informații cu îndrumări privind măsurile de salvare și intervenție în caz de urgență. Este important să se respecte pe deplin drepturile de proprietate intelectuală, veghind ca accesul la informații tehnice să nu compromită tehnologiile protejate sau secretele comerciale. Acest lucru ar trebui să se realizeze prin intermediul platformelor de comunicare stabilite de constructori, iar informațiile ar trebui să fie furnizate gratuit, excluzând costurile administrative neprohibitive. Autoritățile de omologare de tip ar trebui să verifice dacă constructorii au prezentat informațiile solicitate. Ținând seama de necesitatea de a susține reechiparea vehiculelor ca modalitate de a reduce emisiile, de a prelungi durata de viață a vehiculelor și de a promova sustenabilitatea, constructorii ar trebui și să asigure o cooperare corespunzătoare cu operatorii de reechipare.

([11]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) Ar trebui să se garanteze accesul operatorilor de pe piața pieselor de schimb la informații privind îndepărtarea pieselor și a componentelor de pe vehiculele scoase din uz, inclusiv în vederea înlocuirii viitoare a acestor piese și componente, pentru a proteja posibilitatea de alegere a consumatorilor și pentru a asigura utilizarea eficientă a resurselor. Așadar, este necesar ca operatorilor de gestionare a deșeurilor și editorilor de informații tehnice să li se comunice informațiile necesare pentru îndepărtarea în siguranță și eficace a acestor piese și componente de pe vehiculele scoase din uz. În plus, aceste informații ar trebui transmise operatorilor care desfășoară activități ce presupus repararea și întreținerea vehiculelor, atunci când aceștia nu pot fi considerați operatori de gestionare a deșeurilor și numai în cazurile în care această transmitere de informații nu este deja reglementată de alte acte legislative ale Uniunii.

(44) 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 constructorilor să li se solicite să furnizeze informații care să permită operatorilor profesioniști din domeniul gestionării deșeurilor și operatorilor de reparații și întreținere 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.

(45) Constructorii 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 Comisiei ([12]), 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 TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei, specificând modul în care ar trebui etichetate piesele și componentele vehiculelor.

(46) Pentru a facilita tratarea vehiculelor la sfârșitul ciclului de viață, constructorii 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 Regulamentele (UE) 2023/1542, (UE) 2024/1781 și (UE) 2024/1257 ([13]) ale Parlamentului European și ale Consiliului. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei pentru stabilirea 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. Atunci când stabilește normele pentru pașaportul digital de circularitate al vehiculului, Comisia ar trebui să țină seama de necesitatea de a asigura un nivel ridicat de securitate și confidențialitate, inclusiv a datelor privind exploatarea unui vehicul, pentru a preveni amenințările cibernetice.

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

([13]) 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 (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(47) 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 mediului și a sănătății umane 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 la facilitarea funcționării pieței materiilor prime secundare.

(48) 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.

(49) Atunci când producătorii sau organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor încheie contracte cu instalații de tratare autorizate în scopul îndeplinirii obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, aceste contracte ar trebui să respecte principiile dreptului concurenței și nu ar trebui să includă dispoziții care au scopul sau efectul de a restricționa sau de a denatura concurența, în special în înțelesul articolelor 101 și 102 din TFUE. Astfel de contracte ar trebui să fie echitabile, transparente și să nu conțină termeni și condiții discriminatorii. Pentru a facilita respectarea acestor cerințe, statele membre ar trebui să poată furniza un model de contract.

(50) 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 Consiliului ([14]), este oportun să se stabilească la nivelul Uniunii cerințe privind responsabilitățile constructorilor în ceea ce privește gestionarea vehiculelor scoase din uz. Producătorilor ar trebui să le fie aplicabilă răspunderea extinsă a producătorilor pentru vehiculele pe care le-au pus la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru 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.

(51) Pentru a facilita monitorizarea respectării de către producători a obligațiilor care le revin în materie de răspundere extinsă a producătorilor, statele membre ar trebui să instituie un registru al producătorilor sau să folosească unul existent. Cerințele de înmatriculare ar trebui să fie armonizate în întreaga Uniune pentru a facilita înmatricularea, în special în cazul în care producătorii pun la dispoziție vehicule în diferite state membre. Registrul ar trebui să fie utilizat și 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.

([14]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) În temeiul articolului 30 din Regulamentul (UE) 2022/2065 al Parlamentului European și al Consiliului ([15]), furnizorii de platforme online care le permit consumatorilor să încheie contracte la distanță cu comercianții se asigură că comercianții pot utiliza respectivele platforme online pentru a promova mesaje privind produsele sau serviciile ori pentru a oferi produse sau servicii consumatorilor situați în Uniune doar dacă, înainte de utilizarea platformelor în scopurile respective, furnizorii platformelor au obținut anumite informații, dacă sunt aplicabile în cazul comerciantului. În acest context, vehiculele constituie produse. Registrul producătorilor instituit în temeiul prezentului regulament poate constitui un registru public în scopul respectării articolului 30 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (UE) 2022/2065. O autocertificare a comerciantului care se angajează să ofere numai produse sau servicii care respectă normele aplicabile ale dreptului Uniunii în temeiul articolului 30 alineatul (1) litera (e) din Regulamentul (UE) 2022/2065 poate acoperi, de asemenea, cerințele privind răspunderea extinsă a producătorilor prevăzute în prezentul regulament. În cele din urmă, în sensul articolului 30 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2022/2065, atunci când informațiile din registrul producătorilor nu sunt accesibile publicului, statele membre ar trebui să se asigure că furnizorilor de platforme online li se acordă acces gratuit la informațiile respective, astfel încât să depună toate eforturile pentru a evalua dacă informațiile sunt fiabile și complete.

(53) În cazul în care producătorul introduce pentru prima dată vehicule pe piață pe teritoriul unui stat membru în care producătorul nu este stabilit, producătorul respectiv ar trebui să desemneze un reprezentant autorizat pentru răspunderea extinsă a producătorului. Atunci când 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.

(54) Producătorii ar trebui să poată alege dacă își vor exercita obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor în mod individual sau colectiv, prin intermediul organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care își asumă răspunderea în numele lor. Cu toate acestea, statele membre ar trebui să poată solicita ca un producător să fie reprezentat de o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor. În astfel de cazuri, statul membru nu ar trebui să impună producătorilor să fie reprezentați de o anumită organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, deoarece ar trebui să existe flexibilitate în ceea ce privește numărul de organizații care implementează răspunderea extinsă a producătorilor care pot fi prezente într-un stat membru. Acest lucru ar trebui să fie valabil și în statele membre cu organizații care implementează răspunderea extinsă a producătorilor gestionate de stat, care pot face obiectul unor mecanisme mai specifice în temeiul dreptului intern. Deși cadrele juridice ale statelor membre permit structuri de guvernanță diferite, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar trebui, în principiu, să acționeze pentru a se asigura că taxele colectate de la producători sunt utilizate exclusiv pentru îndeplinirea obligațiilor legate de colectarea și tratarea vehiculelor scoase din uz, pentru organizarea și finanțarea obligațiilor de gestionare a deșeurilor. Toate 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 o situație în care operatorii de gestionare a deșeurilor ar fi dezavantajați în deciziile luate în cadrul schemelor de răspundere extinsă a producătorilor, de exemplu organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor ar putea, cel puțin o dată pe an, să organizeze o consultare structurată cu părțile interesate și să publice pe site-ul lor web un raport de sinteză privind consultarea respectivă, care să prezinte principalele observații primite, alături de o explicație a modului în care s-a ținut seama de aceste observații. Operatorilor de gestionare a deșeurilor ar trebui să li se acorde statutul de observator în cadrul organelor de conducere ale organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, și anume în comitetele lor executive, pentru a îmbunătăți guvernanța și eficiența generală a sistemului, respectând în același timp necesitatea de a evita conflictele de interese. În plus, operatorii de gestionare a deșeurilor ar trebui selectați de organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor printr-o procedură nediscriminatorie bazată pe criterii transparente de atribuire.

([15]) Regulamentul (UE) 2022/2065 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 octombrie 2022 privind o piață unică pentru serviciile digitale și de modificare a Directivei 2000/31/CE (Regulamentul privind serviciile digitale) (JO L 277, 27.10.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) 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.

(56) Contribuția financiară a producătorilor ar trebui să acopere, de asemenea, costul campaniilor educaționale menite să informeze populația și să crească gradul de colectare a vehiculelor scoase din uz, precum și instituirea sistemului de notificare pentru eliberarea și transferul certificatelor de distrugere și colectarea și raportarea datelor către autoritățile competente. 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.

(57) 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 ar trebui utilizate în special în cazurile în care producătorii în cauză devin insolvabili sau își încetează definitiv activitatea.

(58) Atunci când un producător își exercită obligațiile în materie de răspundere extinsă a producătorilor în mod colectiv, în cadrul unei organizații 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 constructorii 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. În vederea evitării denaturării pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește completarea prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care ar trebui aplicate criteriile de modulare a contribuțiilor financiare plătite organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

(59) Atunci când au pus în aplicare Directiva 2000/53/CE, anumite state membre au 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. Aceste state membre ar trebui să poată folosi în continuare structurile și sistemele respective, cu condiția ca acestea să respecte prezentul regulament.

(60) 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 în statul membru în care vehiculul devine un vehicul scos din uz poate fi identificat un producător în înțelesul prezentului regulament, producătorul respectiv ar trebui să acopere costurile de colectare și tratare aferente. Cu toate acestea, întrucât nu este întotdeauna posibil să se identifice un producător în statul membru în care vehiculul devine vehicul scos din uz după ce a trecut o frontieră, este, de asemenea, necesar să se introducă norme privind un mecanism transfrontalier de alocare a costurilor, care ar trebui să se aplice numai în această situație specifică și numai pentru vehiculele din categoriile M_1 și N_1. Aceste norme ar trebui să garanteze că costurile de colectare și tratare suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor din statul membru în care vehiculul devine vehicul scos din uz sunt acoperite. Obligațiile care decurg din mecanismul de alocare transfrontalieră a costurilor, inclusiv numirea unor reprezentanți autorizați în fiecare stat membru, nu ar trebui să se aplice importatorilor sau distribuitorilor, pentru a evita sarcina administrativă pentru astfel de operatori. Fiecare constructor de vehicule din categoriile M_1 și N_1 ar trebui să fie obligat să numească un reprezentant autorizat pentru mecanismul transfrontalier în fiecare stat membru, să informeze autoritățile competente cu privire la desemnări și să instituie mecanisme de cooperare transfrontalieră cu operatorii de gestionare a deșeurilor relevanți. Constructorii ar trebui să poată mandata o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor să acționeze ca reprezentant autorizat al acestora pentru mecanismul transfrontalier. Pentru constructorii stabiliți în afara Uniunii, ar trebui să fie posibilă numirea reprezentantului unic menționat la articolul 13 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/858 pentru îndeplinirea obligațiilor pentru mecanismul transfrontalier și instituirea mecanismului de cooperare transfrontalieră. Introducerea unui astfel de mecanism transfrontalier contribuie la crearea unor condiții de concurență echitabile între instalațiile de tratare autorizate din întreaga Uniune.

(61) În vederea asigurării respectării acestor obligații și a evitării denaturării pieței unice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea unor norme detaliate suplimentare privind obligațiile producătorilor, ale statelor membre și ale operatorilor de gestionare a deșeurilor și privind caracteristicile mecanismelor transfrontaliere.

(62) O condiție prealabilă esențială pentru tratarea corectă a vehiculelor scoase din uz este ca toate vehiculele scoase din uz să fie colectate. Prezentul regulament ar trebui, pin urmare, să impună anumite obligații legate de colectare în primul rând producătorilor și, în al doilea rând, statelor membre. Producătorii ar trebui să se asigure că toate vehiculele scoase din uz pe care le-au introdus pe piață pe teritoriul unui stat membru sunt colectate. În acest scop, producătorii sau organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor 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 de colectare 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 și să asigure disponibilitatea adecvată a instalațiilor de tratare sau a punctelor de colectare autorizate. Sistemele ar trebui, de asemenea, să permită colectarea tuturor mărcilor de vehicule scoase din uz, precum și a deșeurilor de piese provenite din repararea vehiculelor.

(63) 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. Cu toate acestea, 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.

(64) 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, cu excepția cazului în care lipsesc componente esențiale, cum ar fi motorul pentru tracțiune electrică, motorul sau mai multe piese mari ale caroseriei, pentru a limita activitățile ilegale de dezmembrare. În cazul în care bateria pentru vehicule electrice 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, predarea gratuită a vehiculelor scoase din uz ar putea fi legată de furnizarea de 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.

(65) Instalația de tratare autorizată ar trebui să elibereze un certificat de distrugere ultimului proprietar al vehiculului la predarea vehiculului scos din uz. Acest lucru este necesar pentru a asigura o supraveghere adecvată a gestionării vehiculelor scoase din uz. Cerințele minime pentru astfel de certificate sunt stabilite în prezent în Decizia 2002/151/CE a Comisiei ([16]), iar conținutul acestei decizii ar trebui să fie inclus în prezentul regulament, cu adaptările necesare. Astfel de certificate ar trebui să fie eliberate în format electronic ultimilor proprietari ai vehiculelor scoase din uz și furnizate de instalațiile de tratare autorizate autorităților competente din statul membru, printr-o procedură de notificare electronică în scopul anulării înmatriculării vehiculului. Sistemul electronic de notificare ar trebui să permită transmiterea certificatului de distrugere și furnizarea unei copii a notificării electronice ultimului proprietar al vehiculului, precum și oricărui operator economic care acționează în numele proprietarului respectiv.

([16]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) 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.

(67) 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 societățile de asigurare sunt implicate în declararea lor ca pierderi tehnice sau economice totale, societatea de asigurări sau orice alt expert din sectorul autovehiculelor care acționează în numele acesteia ar trebui, de asemenea, să evalueze dacă vehiculul este sau nu un vehicul scos din uz în conformitate cu prezentul regulament. În cazul vehiculelor abandonate, autoritățile competente ar trebui să stabilească norme pentru a declara vehiculul ca vehicul scos din uz și să acționeze în continuare în conformitate cu prezentul regulament. Vehiculele abandonate ar putea include, de exemplu, vehicule lăsate nesupravegheate sau în mod ilegal pe proprietatea publică sau vehicule care au fost parcate pe o proprietate privată fără consimțământul proprietarului acesteia sau vehicule care nu au fost revendicate după notificarea proprietarului vehiculului de către autoritățile competente.

(68) 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 Consiliului ([17]). În scopul respectării cerințelor de îndepărtare, a cerințelor de calitate și a obiectivelor de valorificare materială, tratarea completă a unui vehicul scos din uz poate fi efectuată, fără a fi necesar, de un singur operator de gestionare a deșeurilor sau în cadrul unei singure instalații.

(69) 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.

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

(71) 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 cursul acestei etape, 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. Agenții frigorifici ar trebui tratați în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/573 al Parlamentului European și al Consiliului ([18]). În plus, piesele, componentele și materialele care conțin plumb, cadmiu, mercur și crom hexavalent ar trebui să fie îndepărtate de pe vehiculul scos din uz, pentru a se evita efectele negative asupra oamenilor sau asupra mediului.

([17]) Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale și emisiile generate de creșterea animalelor (prevenirea și controlul integrat al poluării) (JO L 334, 17.12.2010, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) Regulamentul (UE) 2024/573 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 februarie 2024 privind gazele fluorurate cu efect de seră, de modificare a Directivei (UE) 2019/1937 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 517/2014 (JO L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) Pentru a asigura o punere în aplicare corespunzătoare a Regulamentului (UE) 2023/1542, toate bateriile încorporate în vehicule urmează să fie îndepărtate separat de pe un vehicul scos din uz și depozitate într-o zonă desemnată în vederea tratării ulterioare.

(73) 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 în cadrul unui proces de dezmembrare manuală ori al unui proces de dezasamblare semiautomată sau automată într-un mod nedistructiv. Ar trebui să fie posibilă abaterea de la cerința privind îndepărtarea nedistructivă obligatorie a pieselor și componentelor, atunci când o instalație de tratare autorizată demonstrează că dezmembrarea manuală sau dezasamblarea semiautomată sau automată într-un mod nedistructiv implică costuri economice disproporționate care nu pot fi compensate de veniturile preconizate din reutilizarea, refabricarea sau recondiționarea acestor piese și componente. În acest caz, ar trebui să fie posibil ca aceste piese și componente să fie îndepărtate în mod distructiv în scopul separării materialelor relevante înainte de mărunțire. Piesele și componentele pot fi scutite în totalitate de îndepărtarea obligatorie dacă sunt desemnate ca atare în prezentul regulament, dacă instalația de tratare autorizată demonstrează că tehnologiile post-mărunțire separă materialele din piesele și componentele în cauză la fel de eficient ca procesele manuale, semiautomate sau automate și că sunt îndeplinite criteriile și valorile-limită din prezentul regulament. Pentru a ține seama de progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea anexei relevante.

(74) 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.

(75) 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, cu condiția ca ultimul proprietar al vehiculului să furnizeze o documentație care dovedește că bateria a fost manipulată de un operator profesionist în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542.

(76) Recunoscând potențialul refabricării și al recondiționării în sectorul autovehiculelor, precum și contribuția acestora la economia circulară, este necesar să se ofere claritate juridică pentru operatorii economici implicați în acest sector. Prin urmare, ar trebui clarificat faptul că piesele și componentele îndepărtate de pe un vehicul scos din uz sau în urma operațiunilor de reparare și întreținere, care sunt adecvate pentru reutilizarea imediată sau refabricarea sau recondiționarea ulterioară de către operatori profesioniști, nu ar trebui să fie considerate deșeuri. Pentru a respecta ierarhia deșeurilor și pentru a stimula utilizarea circulară a pieselor de schimb, nu ar trebui restricționat transferul acestor piese și componente, cu excepția bateriilor, între operatorii economici. Piesele și componentele îndepărtate de pe vehiculele scoase din uz 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, să fie adecvate pentru refabricare sau recondiționare ulterioară. Piesele și componentele care nu sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare ar trebui să fie considerate deșeuri, iar exportul lor ar trebui să facă obiectul Regulamentului (UE) 2024/1157 al Parlamentului European și al Consiliului ([19]). Autoritățile naționale competente ar trebui să fie în măsură să solicite o documentație din partea instalației de tratare autorizate care a îndepărtat piesa sau componenta în cauză, în cazul în care instalația de tratare autorizată respectivă confirmă, printr-o evaluare specifică, adecvarea tehnică a pieselor și a componentelor relevante pentru refabricare, recondiționare sau reutilizare.

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

(77) În evaluarea sa privind Directiva 2000/53/CE, Comisia a constatat că piesele de schimb și componentele uzate sunt oferite publicului de către furnizori neidentificați și provin adesea din activități ilegale. Prin urmare, ar trebui să se stabilească noi cerințe privind comercializarea pieselor și a componentelor uzate, refabricate sau recondiționate. Aceste piese și componente ar trebui, în primul rând, să fie marcate cu o etichetă care să indice denumirea componentei sau a piesei și datele de contact ale instalației de tratare autorizate care a îndepărtat componenta sau piesa și să fie protejate în mod corespunzător împotriva deteriorării în timpul transportului, încărcării și descărcării pieselor și componentelor. Instalația de tratare autorizată care a îndepărtat componenta sau piesa ar trebui să aibă la dispoziție o copie a facturii sau a contractului referitor la transferul acestor părți, în cazul în care autoritatea competentă solicită această documentație.

(78) 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 Consiliului ([20]). Directiva respectivă impune ca bunurile vândute să fie în conformitate cu contractul de vânzare și prevede răspunderea vânzătorului și măsurile reparatorii de care pot beneficia consumatorii în caz de neconformitate, cum ar fi repararea sau înlocuirea gratuită a bunurilor. Întrucât piesele și componentele îndepărtate adecvate pentru reutilizare sau piesele și componentele recondiționate constituie bunuri de ocazie în înțelesul 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 această 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.

(79) 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. Astfel de 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 excepția cazului în care evaluarea tehnică efectuată demonstrează conformitatea acestora cu cerințele aplicabile privind vehiculele. Respectivele piese ar trebui să fie montate numai de un operator calificat de reparații și întreținere a vehiculelor.

(80) Pentru a încuraja dezvoltarea și buna funcționare a pieței pieselor și componentelor reutilizabile, recondiționate și refabricate, precum și reechiparea vehiculelor în Uniune, statele membre ar trebui să fie încurajate să ofere stimulente la nivel național pentru 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, precum și reechiparea vehiculelor. Stimulentele respective ar trebui să se reflecte în programele de prevenire a generării de deșeuri pe care statele membre sunt obligate să le instituie în temeiul articolului 29 din Directiva 2008/98/CE. 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.

(81) 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, prezentul regulament ar trebui să alinieze definiția reciclării la Directiva 2008/98/CE, excluzând rambleierea din domeniul său de aplicare.

(82) 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 obiectivului de reutilizare și reciclare de 85 % și obiectivului de reutilizare și recuperare de 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 obiectivul actual privind reutilizarea și reciclarea de 85 %, precum și obiectivul privind reutilizarea și recuperarea de 95 % din vehiculele scoase din uz, astfel cum au fost stabilite prin Directiva 2000/53/CE și pe baza definiției reciclării din directiva respectivă. Greutatea plasticului reciclat și greutatea totală a materialelor plastice pentru obiectivul specific de reciclare a materialelor plastice ar trebui să excludă elastomerii, materialele termorigide, altele decât spumele poliuretanice utilizate pentru căptușire, și materialele plastice care conțin orice substanță menționată la articolul 7 din Regulamentul (UE) 2019/1021 sau sunt contaminate cu o asemenea substanță atunci când sunt depășite pragurile din anexa IV la regulamentul respectiv.

([20]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) 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, ar trebui să se permită ca vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora să fie prelucrate într-o instalație de mărunțire în combinație cu alte deșeuri, cum ar fi deșeurile de ambalaje și deșeurile de echipamente electrice și electronice, numai dacă sunt îndeplinite criterii specifice și cerințele de calitate pentru fracțiile de ieșire.

(84) 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, atunci când fracțiunile care conțin deșeuri neinerte nu depășesc valorile-limită stabilite în prezentul regulament.

(85) Vehiculele scoase din uz sunt clasificate ca deșeuri periculoase și nu pot fi exportate în țări care nu sunt membre ale OCDE. Ar trebui să fie în continuare posibil ca vehiculele scoase din uz depoluate să fie tratate în afara Uniunii, cu condiția ca respectivele vehicule scoase din uz depoluate să fie transferate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1157.

(86) 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 mediului și a sănătății umane prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1157.

(87) 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 utilizate și vehiculele scoase din uz. Proprietarul unui vehicul care intenționează să transfere dreptul de proprietate asupra unui vehicul utilizat în cadrul Uniunii ar trebui, în anumite situații, să aibă obligația de a prezenta o documentație din care să reiasă că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. Respectiva documentație ar trebui să demonstreze că vehiculul este într-o stare tehnică conformă cerințelor sau să furnizeze o evaluare în conformitate cu prezentul regulament, care conține criteriile pentru a determina dacă un vehicul este un vehicul scos din uz. Evaluarea respectivă ar trebui să fie efectuată succesiv, de la criterii obligatorii la criterii orientative. De îndată ce este îndeplinit un criteriu obligatoriu, vehiculul în cauză ar trebui să fie considerat vehicul scos din uz. Dacă nu sunt îndeplinite criteriile obligatorii, ar trebui să fie verificate criteriile orientative. Dacă se aplică unul din respectivele criterii orientative, ar fi necesară o evaluare tehnică suplimentară cu scopul de a determina reparațiile necesare pentru a obține un certificat de inspecție tehnică. Pe baza respectivei evaluări tehnice, proprietarul vehiculului ar trebui să aibă posibilitatea de a decide dacă vehiculul ar trebui să fie scos din uz. Dacă, în termen de cinci ani de la evaluarea tehnică respectivă, proprietarul vehiculului nu obține un certificat de inspecție tehnică, vehiculul în cauză ar trebui să fie considerat vehicul scos din uz. Pe durata celor cinci ani, evaluarea tehnică ar trebui să constituie documentația care dovedește că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. Evaluarea pentru scoaterea din uz ar trebui să fie efectuată de un expert independent din sectorul autovehiculelor, dar ar fi la latitudinea fiecărui stat membru 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 evita sarcinile excesive pentru persoanele fizice care nu sunt operatori economici și a viza în primul rând situația majorității vehiculelor potențial scoase din uz, cerința privind documentația ar trebui să se aplice acestor proprietari de vehicule numai în circumstanțe specifice. Aceste cazuri ar trebui să vizeze vânzările de vehicule care au fost declarate ca fiind o pierdere economică totală de către o societate de asigurări sau în cazul cărora vânzarea este încheiată în întregime prin intermediul unei platforme online, fără predarea fizică a vehiculului între vânzător și cumpărător sau orice persoană care acționează în numele acestora.

(88) Este necesar să se garanteze că, în cazul în care o societate de asigurări sau orice expert din sectorul autovehiculelor care acționează în numele acesteia efectuează o evaluare a daunelor unui vehicul implicat într-un accident, această evaluare cuprinde, în special, o verificare a faptului dacă vehiculul se califică drept vehicul scos din uz, în conformitate cu criteriile stabilite în prezentul regulament. Pentru a combate activitățile ilegale și a garanta identificarea corespunzătoare a vehiculelor scoase din uz, autoritățile competente ale statelor membre ar trebui să fie împuternicite, în cazul în care au îndoieli cu privire la statutul unui vehicul utilizat, să solicite o documentație de la proprietarul vehiculului pentru a confirma că vehiculul nu este un vehicul scos din uz. Această documentație ar trebui să constituie fie o evaluare pentru scoaterea din uz efectuată în conformitate cu prezentul regulament, fie un certificat de inspecție tehnică valabil. Autoritățile competente pot folosi această prerogativă indiferent dacă vehiculul a fost sau nu implicat într-un accident. Această împuternicire se aplică, de asemenea, vehiculelor cu destinație specială, care altfel nu ar trebui să facă obiectul normelor care reglementează statutul vehiculelor. Statele membre ar trebui să poată excepta vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e de la normele privind statutul vehiculului de către statele membre în legislația națională. Competența de a adopta acte în temeiul articolului 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei cu scopul de a modifica criteriile din prezentul regulament pentru a stabili dacă un vehicul este un vehicul scos din uz prin eliminarea criteriilor conform cărora un vehicul este considerat vehicul scos din uz în cazul în care progresele tehnologice în domeniul trasabilității, al potențialului de reparare și al siguranței oferă o justificare suficientă pentru această eliminare.

(89) Pentru a se asigura că piața internă nu este subminată și având în vedere că exportul de vehicule utilizate ridică provocări considerabile în materie de mediu și de sănătate publică, documentate de Programul Organizației Națiunilor Unite pentru Mediu, este oportun să se stabilească cerințe specifice privind exportul de vehicule utilizate. Astfel de cerințe ar trebui să se bazeze pe criterii obiective conform cărora un vehicul utilizat nu este un vehicul scos din uz și este într-o stare tehnică conformă cerințelor, în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([21]). Acest lucru ar trebui să garanteze că numai vehiculele utilizate care sunt adecvate pentru a circula pe drumurile Uniunii pot fi exportate către o țară terță . Pentru a permite autorităților vamale să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite la export, orice persoană care exportă un vehicul utilizat ar trebui să aibă obligația de a furniza autorităților respective numărul de identificare al vehiculului (VIN) și o declarație care să confirme că vehiculul utilizat nu este un vehicul scos din uz și că acesta este considerat ca fiind într-o stare tehnică conformă cerințelor.

(90) Este important să se instituie un mecanism prin care conformitatea vehiculelor utilizate 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 își transmită și să verifice în timp real informații cu privire la VIN și la starea de conformitate tehnică a vehiculelor utilizate care urmează să fie exportate. Având în vedere caracteristicile și funcționalitățile sale existente legate de partajarea, între autoritățile de înmatriculare a vehiculelor, a informațiilor referitoare la vehiculele înmatriculate în Uniune, MOVE-HUB, o platformă de schimb de mesaje, a fost dezvoltată de Comisie pentru schimbul de mesaje în vederea interconectării registrelor electronice naționale ale statelor membre. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a utiliza Sistemul de informații european privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS) pentru a se conecta la sistemul electronic MOVE-HUB. Platforma facilitează în prezent interconectarea următoarelor: registrele întreprinderilor de transport rutier (ERRU), a registrele permiselor de conducere (RESPER), registrele de formare a conducătorilor auto profesioniști (ProDriveNet), notificarea eșecurilor controalelor în trafic (RSI) și registrele cardurilor de tahograf ale conducătorilor auto (TACHOnet). Prin urmare, funcționalitățile MOVE-Hub ar trebui extinse în continuare pentru a permite transmiterea și verificarea informațiilor privind VIN și starea de conformitate tehnică a vehiculelor utilizate care urmează să fie exportate. Pentru a permite autorităților vamale să verifice în mod electronic și automat dacă un vehicul utilizat care urmează să fie exportat respectă cerințele de export, sistemul electronic operat de MOVE-HUB ar trebui să fie interconectat la mediul aferent ghișeului unic al UE pentru vămi, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2022/2399 al Parlamentului European și al Consiliului ([22]). 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 măsurile tehnice ale punerii în aplicare a acestui control ar fi stabilite în Regulamentul (UE) 2022/2399.

([21]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a cerințelor de export, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei pentru a dezvolta sistemele electronice necesare și pentru a le face operaționale cu sistemele naționale.

(92) Autoritățile competente din statele membre ar trebui să colaboreze pentru a asigura o punere în aplicare eficace a cerințelor care reglementează exportul de vehicule utilizate 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 legislația aplicabilă 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.

(93) Este important ca autoritățile vamale să poată efectua controale asupra vehiculelor utilizate care urmează să fie exportate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([23]). O parte semnificativă a vehiculelor utilizate 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 utilizat care urmează să fie exportat respectă cerințele respective, atunci când informațiile privind aceste cerințe sunt notificate oficial Comisiei de către țările terțe în cauză. Pentru a facilita conformitatea, Comisia ar trebui să publice și să actualizeze, pe un portal online dedicat, condițiile specifice notificate legate de protecția mediului sau de siguranța rutieră impuse de țări terțe. În vederea protejării mediului și a siguranței rutiere în țările terțe, competența de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește stabilirea acestor cerințe.

(94) Pentru a preveni riscul ca vehiculele să fie exportate fără documentele necesare care să indice VIN 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 de înscriere în evidențele declarantului și de autoevaluare prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 952/2013. Respectivele 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 utilizate.

(95) În evaluarea sa privind Directiva 2000/53/CE, Comisia a considerat lipsa cerințelor privind inspecțiile obligatorii drept o deficiență a acestei directive. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să impună statelor membre anumite obligații legate de detectarea activităților ilegale în domeniul colectării, al tratării și al exportului de vehicule scoase din uz și de piese și componente ale acestora, precum și să stabilească cerințe minime privind frecvența inspecțiilor, domeniul lor de aplicare și caracteristicile instalațiilor care fac obiectul acestor inspecții. Astfel, competitivitatea instalațiilor de tratare autorizate în raport cu operatorii ilegali ar fi protejată și s-ar asigura respectarea continuă a condițiilor de autorizare și a cerințelor privind colectarea și tratarea vehiculelor scoase din uz.

([23]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) Pentru a asigura aplicarea efectivă a prezentului regulament, este necesar ca statele membre să stabilească strategii de inspecție menite să detecteze activitățile ilegale de colectare, de tratare și de export de vehicule scoase din uz, precum și de piese și componente ale acestora. Aceste strategii ar trebui să prevadă acțiunile stabilite în prezentul regulament pentru a garanta conformitatea și a contribui la prevenirea practicilor ilegale în acest sector. Statele membre ar trebui să efectueze inspecții în fiecare an calendaristic. Aceste inspecții ar trebui să acopere atât entitățile care funcționează în mod legal, cât și activitățile suspectate a fi ilegale. Numărul minim de inspecții care urmează să fie efectuate anual în fiecare stat membru ar trebui să corespundă unui procent de cel puțin 10 % din instalațiile de tratare și punctele de colectare autorizate care își desfășoară activitatea în statul membru respectiv. Este necesar să fie accentuat 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.

(97) Statele membre ar trebui să instituie mecanisme de cooperare la nivel național și internațional, astfel încât inspecțiile să poată avea loc în mod eficient, cu scopul de a preveni și detecta mai ușor tratările și exporturile ilegale de vehicule scoase din uz și de a soluționa problema vehiculelor dispărute. Aceste mecanisme ar trebui să permită schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor, necesare pentru urmărirea vehiculelor și pentru a se verifica dacă acestea au fost tratate în mod corespunzător atunci când au ajuns în etapa de sfârșit al ciclului de viață. Pentru a încuraja cooperarea în întreaga Uniune cu privire la subiectele respective, Comisia și statele membre ar trebui să utilizeze în mod activ agențiile relevante existente, cum ar fi Agenția Uniunii Europene pentru Cooperare în Materie de Aplicare a Legii (Europol), instituită prin Regulamentul (UE) 2016/794 al Parlamentului European și al Consiliului ([24]), precum și rețelele de asigurare a respectării legii dedicate combaterii infracțiunilor împotriva mediului în întreaga Uniune.

(98) 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.

(99) 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 utilizate, 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 efective, proporționale și cu efect de descurajare.

(100) Stabilirea unor obligații de raportare este necesară pentru a asigura punerea în aplicare, monitorizarea și evaluarea corespunzătoare a legislației Uniunii și pentru a furniza părților informații actualizate privind transparența. Furnizarea unor date corecte și valabile este indispensabilă pentru ca Comisia să evalueze dacă măsurile prevăzute în prezentul 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 prezentului regulament. 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 urmează să fie 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, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei. Actele de punere în aplicare, care ar trebui să înlocuiască Decizia 2005/293/CE a Comisiei ([25]), ar trebui, de asemenea, să stabilească o metodologie de calculare și de verificare a îndeplinirii obiectivelor de reutilizare, reciclare și recuperare.

([24]) Regulamentul (UE) 2016/794 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Cooperare în Materie de Aplicare a Legii (Europol) și de înlocuire și de abrogare a Deciziilor 2009/371/JAI, 2009/934/JAI, 2009/935/JAI, 2009/936/JAI și 2009/968/JAI ale Consiliului (JO L 135, 24.5.2016, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) 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.

(102) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe de executare ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([26]).

(103) 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 legiferare ([27]). În special, pentru a 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.

(104) Anexa II la Regulamentul (UE) 2019/1020 al Parlamentului European și al Consiliului ([28]), care prevede lista legislației de armonizare a Uniunii fără dispoziții privind sancțiunile, ar trebui să fie 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.

(105) 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 ar trebui să fie modificat în consecință.

(106) Vehiculele dispărute au fost recunoscute ca fiind una dintre principalele provocări legate de punerea în aplicare a Directivei 2000/53/CE. Absența unui sistem eficient care să permită schimbul de informații în timp real între statele membre cu privire la statutul înmatriculării vehiculelor împiedică trasabilitatea și a fost identificată ca fiind un motiv pentru numărul mare de „vehicule dispărute" din Uniune. Pentru a soluționa această problemă, Comisia a propus o revizuire a Directivei 1999/37/CE a Consiliului ([29]) privind documentele de înmatriculare pentru vehicule. Revizuirea respectivă 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.

([26]) Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

([27]) JO L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

([28]) Regulamentul (UE) 2019/1020 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 privind supravegherea pieței și conformitatea produselor și de modificare a Directivei 2004/42/CE și a Regulamentelor (CE) nr. 765/2008 și (UE) nr. 305/2011 (JO L 169, 25.6.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

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

(107) 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, printre altele, o evaluare a dispozițiilor privind proiectarea vehiculelor noi, inclusiv obiectivele privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare, privind 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 dispozițiilor aplicabile vehiculelor din categoria L, vehiculelor grele, vehiculelor care sunt omologate de tip în cadrul omologării de tip în mai multe etape și autorulotelor, inclusiv rulotelor care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. 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 și să evalueze măsura în care a fost soluționată problema vehiculelor dispărute, inclusiv estimările privind numărul de vehicule dispărute și impactul măsurilor privind exportul de vehicule utilizate, precum și necesitatea de a include măsuri suplimentare care să abordeze problema trasabilității vehiculelor. În acest sens, evaluarea respectivă ar trebui să analizeze eficacitatea, interoperabilitatea și fiabilitatea sistemelor naționale de înmatriculare a vehiculelor și schimbul transfrontalier de informații pentru asigurarea identificării exacte, a stării și a trasabilității vehiculelor pe parcursul întregului lor ciclu de viață. 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 a elastomerilor derivați din reprelucrarea pneurilor de la vehiculele noi și ar putea prezenta o propunere legislativă pentru a stabili obiective relevante, după caz. Pentru elastomerii derivați din reprelucrarea pneurilor, ar trebui să se acorde prioritate evaluării măsurii în care aceștia pot fi integrați în obiectivele existente privind conținutul de plastic reciclat.

(108) 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.

(109) Mai mult, Comisia ar trebui să evalueze, pe baza declarațiilor făcute de constructori, dacă aceștia sunt pe drumul cel bun în ceea ce privește respectarea obiectivelor privind plasticul reciclat. Evaluarea ar trebui să examineze în special disponibilitatea tehnologiilor adecvate de reciclare a plasticului, disponibilitatea unei cantități suficiente de plastic reciclat, nivelul de calitate a plasticului reciclat comparativ cu nivelul de siguranță necesar și dificultățile tehnice și economice în atingerea obiectivului. După caz, evaluarea ar trebui să fie însoțită de o propunere legislativă a Comisiei de modificare a dispozițiilor relevante din prezentul regulament.

(110) 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.

(111) 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 să fie amânată.

(112) 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 excepțările de la aceste restricții. Totuși, regulamentul stabilește norme mai clare cu privire la modul în care urmează să fie verificată respectarea acestor restricții, precum și a altor cerințe privind circularitatea, în cursul procesului de omologare de tip. Pentru a se asigura că constructorii 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 din prezentul regulament devin aplicabile, pentru a asigura continuitatea și pentru a garanta că vehiculele introduse pe piața Uniunii nu conțin aceste substanțe, în cazurile care nu sunt prevăzute în directiva respectivă.

(113) Prezentul regulament prevede, de asemenea, dispoziții privind răspunderea extinsă a producătorilor mai clare decât cele prevăzute în 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 din prezentul regulament devin aplicabile, pentru a asigura continuitatea în ceea ce privește finanțarea de către producători a costurilor de colectare a vehiculelor scoase din uz.

(114) 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 lor ar trebui amânată. Dispozițiile corespunzătoare din Directiva 2000/53/CE ar trebui să rămână în vigoare până când cerințele din prezentul regulament devin aplicabile, pentru a asigura continuitatea în ceea ce privește tratarea vehiculelor scoase din uz.

(115) Pentru a asigura continuitatea, obligațiile prevăzute de Directiva 2000/53/CE privind raportarea și obligațiile conexe privind transmiterea datelor către Comisie ar trebui să rămână în vigoare până la adoptarea de către Comisie a noilor norme de calcul și a noilor formate de raportare în temeiul prezentului regulament.

(116) Aplicarea tuturor dispozițiilor privind vehiculele din categoria L și vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O ar trebui să fie amânată pentru a le 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.

(117) Din motive de claritate, raționalitate și simplificare, întrucât normele privind omologarea de tip a 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. În acest fel, li se oferă suficient timp constructorilor 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 de tip să pună în aplicare noile norme.

(118) 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 mediului și a sănătății umane, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere nevoia de armonizare, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este 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 obiectivelor respective.

(119) La 1 februarie 2020, Regatul Unit s-a retras din Uniunea Europeană. Acordul de retragere ([30]) 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 Consiliului ([31]) 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 și a devenit aplicabil Protocolul privind Irlanda/Irlanda de Nord (denumit în continuare „Cadrul Windsor") ([32]), 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 directivei menționate 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:

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 să fie verificate la omologarea de tip a vehiculelor, precum și cerințe de informare și etichetare pentru piese, componente și materiale 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 utilizate din Uniune către țări terțe.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică:

(a) vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile M_1 și N_1 astfel cum sunt menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (i) și litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;

(b) începând cu 1 septembrie 2029, vehiculelor cu destinație specială și vehiculelor cu destinație specială scoase din uz în sensul definiției de la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858, din categoriile M_1 și N_1;

(c) începând cu 1 septembrie 2031, vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O, astfel cum sunt menționate la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858;

(d) începând cu 1 septembrie 2031, vehiculelor cu destinație specială și vehiculelor cu destinație specială scoase din uz în sensul definiției de la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858, din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O;

(e) începând cu 1 septembrie 2031, vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoria L, astfel cum sunt menționate la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([33]).

([30]) Acordul 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

([32]) 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).

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

(2) În pofida alineatului (1), prezentul regulament nu se aplică:

(a) vehiculelor fabricate în serie mică în sensul definiției de la articolul 3 punctul 30 din Regulamentul (UE) 2018/858;

(b) vehiculelor din categoria L fabricate în serie mică, astfel cum sunt menționate la articolul 42 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

(c) vehiculelor concepute și fabricate sau adaptate pentru a fi utilizate exclusiv de forțele armate, astfel cum sunt menționate la articolul 2 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (UE) 2018/858;

(d) vehiculelor concepute și construite pentru a fi folosite de către forțele armate, serviciile de protecție civilă, cele de combatere a incendiilor, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență, astfel cum sunt menționate la articolul 2 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

(e) vehiculelor de interes istoric în sensul definiției de la articolul 3 punctul 7 din Directiva 2014/45/UE, inclusiv pieselor și componentelor lor identificabile, necesare pentru activitățile de întreținere a acestora și pentru păstrarea statutului lor istoric în perioada în care aceste vehicule sunt considerate vehicule de interes istoric;

(f) vehiculelor de interes cultural special pe perioada în care aceste vehicule sunt recunoscute oficial ca atare de autoritățile competente și în conformitate cu procedura stabilită în anexa II la prezentul regulament;

(g) rulotelor astfel cum sunt menționate la punctul 5.6 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858;

(h) vehiculelor cu destinație specială în sensul definiției de la articolul 3 punctul 31 din Regulamentul (UE) 2018/858, din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O, care sunt fabricate de un constructor mic;

(i) bicicletelor concepute pentru pedalat din categoria L1-A, astfel cum sunt menționate la rubrica 9 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 168/2013, sau din categoria L1-B, astfel cum sunt menționate la punctul 1.1.2 din anexa XIX la Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 al Comisiei ([34]).

(3) În pofida alineatului (1) litera (c), următoarele dispoziții nu se aplică vehiculelor și vehiculelor scoase din uz din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O:

(a) articolul 4 privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor;

(b) articolul 5 privind cerințele referitoare la substanțele din vehicule;

(c) articolul 6 privind conținutul minim de material reciclat din vehicule;

(d) articolul 8 privind obligațiile generale;

(e) articolul 9 privind strategia de circularitate;

([34]) Regulamentul delegat (UE) nr. 3/2014 al Comisiei din 24 octombrie 2013 de completare a Regulamentului (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de siguranță în funcționare a vehiculului pentru omologarea vehiculelor cu două sau trei roți și a cvadriciclurilor (JO L 7, 10.1.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

(f) articolul 10 privind declarația referitoare la conținutul reciclat prezent în vehicule;

(g) articolul 12 privind etichetarea pieselor, a componentelor și a materialelor prezente în vehicule;

(h) articolul 13 referitor la pașaportul digital de circularitate al vehiculului;

(i) articolul 21 privind modularea taxelor;

(j) articolul 22 privind mecanismul de alocare a costurilor pentru vehiculele care devin vehicule scoase din uz în alt stat membru;

(k) articolul 33 privind obiectivele de reutilizare, reciclare și recuperare;

(l) articolul 35 alineatul (2) privind transferurile de vehicule scoase din uz.

(4) În pofida alineatului (1) litera (e), următoarele dispoziții nu se aplică vehiculelor sau vehiculelor scoase din uz din categoria L:

(a) articolul 4 privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor;

(b) articolul 5 privind cerințele referitoare la substanțele din vehicule;

(c) articolul 6 privind conținutul minim de material reciclat din vehicule;

(d) articolul 9 privind strategia de circularitate;

(e) articolul 10 privind declarația referitoare la conținutul reciclat prezent în vehicule;

(f) articolul 13 referitor la pașaportul digital de circularitate al vehiculului;

(g) articolul 21 privind modularea taxelor;

(h) articolul 22 privind mecanismul de alocare a costurilor pentru vehiculele care devin vehicule scoase din uz în alt stat membru;

(i) articolul 33 privind obiectivele de reutilizare, reciclare și recuperare;

(j) articolul 35 alineatul (2) privind transferurile de vehicule scoase din uz;

(k) articolul 38 privind autoritatea competentă pentru exportul de vehicule utilizate către țări terțe;

(l) articolul 39 privind controalele și cerințele privind exportul de vehicule utilizate;

(m) articolul 40 privind verificarea automată a informațiilor privind statutul vehiculului;

(n) articolul 41 privind gestionarea riscurilor și controalele vamale;

(o) articolul 42 privind suspendarea;

(p) articolul 43 privind acordarea liberului de vamă pentru export;

(q) articolul 44 privind refuzul acordării liberului de vamă pentru export;

(r) articolul 45 privind cooperarea între autorități și schimbul de informații;

(s) articolul 46 privind sistemele electronice.

(5) În pofida alineatului (1) literele (b) și (d), vehiculelor cu destinație specială sau vehiculelor cu destinație specială scoase din uz nu li se aplică următoarele dispoziții:

(a) articolul 4 privind posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare a vehiculelor;

(b) articolul 6 privind conținutul minim de material reciclat din vehicule;

(c) articolul 7 privind proiectarea care permite îndepărtarea și înlocuirea anumitor piese și componente din vehicule;

(d) articolul 8 privind obligațiile generale;

(e) articolul 9 privind strategia de circularitate;

(f) articolul 10 privind declarația referitoare la conținutul reciclat prezent în vehicule;

(g) articolul 11 privind informațiile privind îndepărtarea și înlocuirea pieselor, a componentelor și a materialelor prezente în vehicule;

(h) articolul 12 privind etichetarea pieselor, a componentelor și a materialelor prezente în vehicule;

(i) articolul 13 referitor la pașaportul digital de circularitate al vehiculului;

(j) articolul 14 privind autoritatea competentă pentru gestionarea vehiculelor scoase din uz;

(k) articolul 15 privind instalațiile de tratare autorizate;

(l) articolul 17 privind organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor;

(m) articolul 18 privind autorizația privind îndeplinirea răspunderii extinse a producătorilor;

(n) articolul 19 privind înregistrarea;

(o) articolul 21 privind modularea taxelor;

(p) articolul 22 privind mecanismul de alocare a costurilor pentru vehiculele care devin vehicule scoase din uz în alt stat membru;

(q) articolul 33 privind obiectivele de reutilizare, reciclare și recuperare;

(r) articolul 35 alineatul (2) privind transferurile de vehicule scoase din uz;

(s) articolul 36 privind transferul dreptului de proprietate asupra vehiculelor utilizate în interiorul Uniunii;

(t) articolul 37 alineatul (1) privind statutul vehiculului;

(u) articolul 38 privind autoritatea competentă pentru exportul de vehicule utilizate către țări terțe;

(v) articolul 39 privind controalele și cerințele privind exportul de vehicule utilizate;

(w) articolul 40 privind verificarea automată a informațiilor privind statutul vehiculului;

(x) articolul 41 privind gestionarea riscurilor și controalele vamale;

(y) articolul 42 privind suspendarea;

(z) articolul 43 privind acordarea liberului de vamă pentru export;

(aa) articolul 44 privind refuzul acordării liberului de vamă pentru export;

(ab) articolul 45 privind cooperarea între autorități și schimbul de informații;

(ac) articolul 46 privind sistemele electronice.

(6) În pofida alineatului (1), se aplică următoarele:

(a) articolele 4-13 nu se aplică pieselor unui vehicul care au făcut obiectul unui proces de omologare de tip în mai multe etape al categoriilor M_2, M_3, N_2, N_3 sau O altele decât cele ale vehiculului de bază; celelalte dispoziții ale prezentului regulament se aplică în măsura în care se aplică categoriei vehiculului în cauză;

(b) articolul 5 nu se aplică vehiculelor cu destinație specială din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 sau O;

(c) articolele 7 și 11 se aplică vehiculelor din categoria L numai în ceea ce privește partea C rubricile 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 și 11 din anexa VIII;

(d) articolul 7 se aplică vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3, și O numai în ceea ce privește partea C rubricile 1, 3, 4 și 5 din anexa VIII;

(e) articolul 8 se aplică vehiculelor din categoria L numai în ceea ce privește obligațiile aplicabile unor astfel de vehicule;

(f) articolul 16 litera (b) nu se aplică vehiculelor din categoria L și vehiculelor din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 sau O și vehiculelor cu destinație specială din categoriile M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 sau O;

(g) statele membre pot excepta vehiculele din categoriile L1e, L2e și L6e de la obligațiile prevăzute la articolul 23 alineatul (6) și la articolele 25, 36 și 37;

(h) pentru vehiculele din categoria L și vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O și pentru vehiculele cu destinație specială din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O, articolul 29 se aplică numai în ceea ce privește partea C rubricile 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 și 11 din anexa VIII;

(i) pentru vehiculele din categoria L și vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O, articolele 47-50 se aplică numai în ceea ce privește asigurarea respectării obligațiilor aplicabile pentru astfel de categorii de vehicule.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „vehicul” înseamnă orice vehicul în sensul definiției de la articolul 3 punctul 15 din Regulamentul (UE) 2018/858 sau enumerat la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

2. „vehicul scos din uz” înseamnă un vehicul care reprezintă deșeuri în sensul definiției de la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2008/98/CE sau care reprezintă deșeuri în conformitate cu anexa I la prezentul regulament;

3. „tip de vehicul” înseamnă orice tip de vehicul în sensul definiției de la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2018/858 sau un tip de vehicul în sensul definiției de la articolul 3 punctul 73 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

4. „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;

5. „posibilitate de reutilizare” înseamnă posibilitatea de reutilizare a unor piese sau componente provenind de la un vehicul scos din uz;

6. „posibilitate de reciclare” înseamnă posibilitatea de reciclare a unor piese, componente sau materiale provenind de la un vehicul scos din uz;

7. „posibilitate 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 constructor care le utilizează pentru a fabrica vehicule;

9. „plastic” înseamnă un polimer, în înțelesul 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 înțelesul articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2024/1252;

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

12. „deșeuri postconsum” înseamnă deșeuri 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;

13. „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;

14. „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;

15. „baterie pentru vehicule electrice” înseamnă baterie pentru vehicule electrice în sensul definiției de la articolul 3 alineatul (1) punctul 14 din Regulamentul (UE) 2023/1542;

16. „instalație de tratare autorizată” înseamnă orice unitate sau întreprindere autorizată în conformitate cu Directiva 2008/98/CE și cu prezentul regulament să efectueze operațiunile de colectare, depozitare și tratare a vehiculelor scoase din uz, inclusiv a pieselor și componentelor acestora;

17. „mărunțire” înseamnă o operațiune utilizată pentru ruperea în bucăți sau fragmentarea vehiculelor scoase din uz;

18. „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 orice altă operațiune efectuată pentru recuperarea sau eliminarea vehiculului scos din uz și a pieselor, componentelor și materialelor acestuia;

19. „operator de reparații și întreținere” înseamnă o persoană fizică sau juridică care desfășoară o activitate profesională ce implică direct sau indirect repararea și întreținerea vehiculelor, inclusiv reparatorii, constructorii sau distribuitorii de echipamente pentru reparații, unelte sau piese de schimb, precum și editorii de informații tehnice, cluburile auto, operatorii de asistență rutieră, operatorii care oferă servicii de inspecție și testare, operatorii care oferă cursuri de formare pentru montatori, precum și constructorii și reparatorii de echipamente pentru vehicule alimentate cu combustibili alternativi;

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. „introducere pe piață” înseamnă punerea la dispoziție a unui vehicul pentru prima dată pe piața Uniunii;

22. „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, inclusiv a pieselor și a componentelor acestora;

23. „producător” înseamnă orice constructor, importator sau distribuitor care, indiferent de tehnica de vânzare utilizată, inclusiv prin intermediul contractelor la distanță, în sensul definiției de la articolul 2 punctul 7 din Directiva 2011/83/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([35]), pune la dispoziție un vehicul pentru prima dată în vederea distribuției sau a utilizării pe teritoriul unui stat membru, cu titlu profesional;

24. „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;

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

([35]) Directiva 2011/83/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 privind drepturile consumatorilor, de modificare a Directivei 93/13/CEE a Consiliului și a Directivei 1999/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Directivei 85/577/CEE a Consiliului și a Directivei 97/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 304, 22.11.2011, p. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26. „reprezentant autorizat pentru mecanismul transfrontalier” înseamnă o persoană fizică sau juridică stabilită într-un stat membru și desemnată de constructor în conformitate cu articolul 22;

27. „materii prime secundare” înseamnă materii care pot înlocui materiile prime principale și care au fost obținute prin procese de reciclare;

28. „proprietarul vehiculului” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care deține dreptul de proprietate asupra unui vehicul sau posesorul certificatului de înmatriculare a vehiculului sau, în cazul în care nici deținătorul dreptului de proprietate, nici posesorul certificatului de înmatriculare a vehiculului nu pot fi identificați, deținătorul vehiculului;

29. „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 partea G punctul 2 din anexa VIII;

30. „refabricare” înseamnă acțiuni profesionale prin care o nouă piesă sau o nouă componentă este fabricată pentru a reveni la o stare ca nouă din piese și componente care sunt îndepărtate de pe vehicule sau de pe vehicule scoase din uz și prin care se efectuează cel puțin o modificare care afectează siguranța, durata de viață, performanța, scopul sau tipul piesei sau componentei, într-un proces care respectă specificații tehnice specifice, inclusiv standarde de inginerie, de calitate și de testare;

31. „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 sau vehicule scoase din uz 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;

32. „deșeuri neinerte” înseamnă deșeuri care nu îndeplinesc condițiile definiției „deșeurilor inerte” prevăzute la articolul 2 litera (e) din Directiva 1999/31/CE a Consiliului ([36]);

33. „vehicul utilizat” înseamnă un vehicul care a fost înmatriculat într-un stat membru sau într-o țară terță și care nu este un vehicul scos din uz;

34. „vehicul utilizat care urmează să fie exportat” înseamnă un vehicul utilizat care urmează să fie plasat sub regimul vamal, astfel cum este prevăzut la articolul 269 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;

35. „operator economic” înseamnă un producător, un colector, o companie de asigurări auto, un furnizor, un operator de reparații și întreținere, un operator de gestionare a deșeurilor, inclusiv un operator de dezmembrare sau de reciclare, și orice alți operatori implicați în proiectarea vehiculelor, comerțul cu vehicule utilizate, dezmembrarea, reutilizarea sau gestionarea vehiculelor scoase din uz, refabricarea și recondiționarea pieselor, componentelor și materialelor de pe vehicule;

36. „vehicul într-o stare tehnică conformă cerințelor” înseamnă un vehicul care se află într-o stare tehnică conformă cerințelor în conformitate cu Directiva 2014/45/UE;

37. „operator de reechipare” înseamnă orice persoană juridică care fabrică un kit de conversie electrică sau care efectuează conversia vehiculelor cu motor cu ardere internă în vehicule electrice cu baterie sau cu pilă de combustie;

38. „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;

([36]) Directiva 1999/31/CE a Consiliului din 26 aprilie 1999 privind depozitele de deșeuri (JO L 182, 16.7.1999, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39. „deșeuri”, „uleiuri uzate”, „deținător de deșeuri”, „gestionarea deșeurilor”, „colectare”, „prevenire”, „valorificare”, „reciclare”, „rambleiere”, „eliminare” și „schemă de răspundere extinsă a producătorilor” înseamnă deșeuri, uleiuri uzate, deținător de deșeuri, gestionarea deșeurilor, colectare, prevenire, valorificare, reciclare, rambleiere, eliminare și schemă de răspundere extinsă a producătorilor în sensul definițiilor de la articolul 3 punctele 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 și, respectiv, 21 din Directiva 2008/98/CE;

40. exceptând vehiculele din categoria L: „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”, „constructor”, „importator” și „distribuitor” înseamnă 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 în sensul definițiilor de la articolul 3 punctele 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 și, respectiv, 43 din Regulamentul (UE) 2018/858;

41. pentru vehiculele din categoria L: „omologare de tip”, „vehicul de bază”, „componentă”, „piese”, „piese de schimb”, „constructor”, „importator”, „distribuitor”, „autoritate de omologare” și „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă omologare de tip, vehicul de bază, componentă, piese, piese de schimb, producător, importator, distribuitor, autoritate de omologare și autoritate de supraveghere a pieței în sensul definițiilor de la articolul 3 punctele 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 și, respectiv, 57 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și „vehicul fabricat în serie mică” înseamnă vehicul fabricat în serie mică astfel cum este menționat la articolul 42 din regulamentul respectiv;

42. „înmatriculare”, „certificat de înmatriculare”, „posesor al certificatului de înmatriculare”, „suspendare” și „anularea certificatului de înmatriculare” înseamnă înmatriculare, certificat de înmatriculare, posesor al certificatului de înmatriculare, suspendare și anularea certificatului de înmatriculare în sensul definițiilor de la articolul 2 literele (b), (c), (d), (e) și, respectiv, (f) din Directiva 1999/37/CE;

43. „vehicul de interes istoric”, „inspecție tehnică” și „certificat de inspecție tehnică” înseamnă vehicul de interes istoric, inspecție tehnică și certificat de inspecție tehnică în sensul definițiilor de la articolul 3 punctele 7, 9 și, respectiv, 12 din Directiva 2014/45/UE;

44. „substanță care prezintă motive de îngrijorare” și „suport de date” înseamnă substanță care prezintă motive de îngrijorare și suport de date în sensul definițiilor de la articolul 2 punctele 27 și, respectiv, 29 din Regulamentul (UE) 2024/1781;

45. „autorități vamale” înseamnă autorități vamale în sensul definiției de la articolul 5 punctul 1 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;

46. „platformă online” înseamnă platformă online în sensul definiției de la articolul 3 litera (i) din Regulamentul (UE) 2022/2065;

47. „constructor mic” înseamnă producător mic în sensul definiției de la articolul 3 punctul 48 din Regulamentul (UE) 2024/1257;

48. „baterie pentru mijloace de transport ușoare” sau „baterie LMT” înseamnă o baterie pentru mijloace de transport ușoare sau, respectiv, o baterie LMT în sensul definiției de la articolul 3 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2023/1542;

49. „deșeuri de ambalaje” înseamnă „deșeuri de ambalaje” în sensul definiției de la articolul 3 punctul 25 din Regulamentul (UE) 2025/40 al Parlamentului European și al Consiliului ([37]);

([37]) Regulamentul (UE) 2025/40 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 decembrie 2024 privind ambalajele și deșeurile de ambalaje, de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1020 și a Directivei (UE) 2019/904 și de abrogare a Directivei 94/62/CE (JO L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50. „deșeuri de echipamente electrice și electronice” înseamnă deșeuri de echipamente electrice și electronice în sensul definiției de la articolul 3 alineatul (1) litera (e) din Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([38]);

51. „materiale plastice de origine biologică” înseamnă materiale plastice de origine biologică în sensul definiției de la articolul 3 punctul 53 din Regulamentul (UE) 2025/40;

52. „regenerare” înseamnă regenerare în sensul definiției de la articolul 3 punctul 13 din Regulamentul (UE) 2024/573;

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 1 septembrie 2032 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), constructorii 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 prezentului regulament;

(b) păstrează toate celelalte date corespunzătoare referitoare la vehicul necesare pentru procesul de calcul menționat la litera (e);

(c) stabilesc proceduri pentru a verifica corectitudinea și caracterul complet al informațiilor primite de la furnizori;

(d) gestionează și documentează repartizarea materialelor;

(e) calculează gradele de reutilizare, reciclare și recuperare în sensul alineatului (1) de la prezentul articol în conformitate cu metodologia stabilită de Comisie în temeiul alineatului (3) de la prezentul articol sau, înainte de adoptarea și intrarea în vigoare a acestei metodologii, în conformitate cu standardul internațional ISO 22628:2002 în combinație cu elementele prevăzute în partea A din anexa III la prezentul regulament;

(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 VIII nu sunt reutilizate la construcția de vehicule noi.

(3) Până la 28 februarie 2029, 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 III la prezentul regulament și standardul internațional ISO 22628:2002. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 52 alineatul (2).

([38]) Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE) (JO L 197, 24.7.2012, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

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) Până la 14 februarie 2028, 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 au efecte adverse asupra mediului sau asupra sănătății. Comisia este asistată de agenție în ceea ce privește aspectele legate de securitatea 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 raportul respectiv Parlamentului European și Consiliului, prezentându-și constatările, și ia în considerare măsuri subsecvente adecvate. 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 securitatea chimică, și agenției până la 14 februarie 2029 și, atunci când sunt disponibile, face trimitere la orice evaluări pertinente ale riscurilor sau la alte date relevante.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 51 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unor cerințe de informare și a unor 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 aferente din motive care nu sunt legate în principal de securitatea chimică.

(4) Orice tip de vehicul care este omologat de tip de la 1 septembrie 2032, în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858, sau orice piesă sau componentă nouă introdusă pe piață pentru un astfel de vehicul nu trebuie să conțină plumb, mercur, cadmiu sau crom hexavalent.

(5) Prin derogare de la alineatul (4) de la prezentul articol, 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 IV la prezentul regulament. Alineatele (2), (3) și (4) de la prezentul articol și prezentul alineat nu se aplică bateriilor încorporate în vehicule, cărora li se aplică Regulamentul (UE) 2023/1542.

(6) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 51, acte delegate de modificare a anexei IV 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 (4), în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) utilizarea respectivelor substanțe este inevitabilă;

(ii) se demonstrează că beneficiile socioeconomice depășesc riscul pentru mediu sau pentru sănătatea umană care rezultă din utilizarea substanțelor respective;

(iii) nu există substanțe sau tehnologii alternative adecvate;

(c) eliminarea din anexa IV 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 51, acte delegate de modificare a anexei IV, în special prin eliminarea de pe listă a anumitor excepțări pentru materiale omogene și componente, în cazurile 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, al modificării sau al 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 mediului și a sănătății umane pe parcursul întregului ciclu de viață al vehiculelor.

(7) La cererea Comisiei, agenția elaborează, în termen de 12 luni și pe baza unei consultări cu părțile interesate, între altele, un raport privind fezabilitatea tehnică și economică a alternativelor la exceptările existente enumerate în anexa IV și, pe baza unei astfel de evaluări, o propunere motivată corespunzător de modificare specifică a oricărei exceptări în cauză.

(8) De îndată ce primește cererea din partea Comisiei, agenția publică pe site-ul său web un anunț privind elaborarea unui raport privind o posibilă modificare a unei exceptări prevăzute în anexa IV și invită statele membre și toate părțile interesate să prezinte observații în termen de 12 săptămâni de la data publicării anunțului respectiv. Agenția publică pe site-ul său web toate observațiile primite de la statele membre și de la părțile interesate.

(9) În termen de cel mult 12 luni de la transmiterea către Comisie a raportului menționat la alineatul (7), 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.

Articolul 6

Conținutul minim de material reciclat din vehicule

(1) Plasticul conținut în fiecare tip nou de vehicul care este omologat de tip de la 1 septembrie 2032 în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 trebuie să conțină cel puțin 15 % plastic reciclat în greutate din deșeuri de plastic postconsum.

Plasticul conținut în fiecare tip nou de vehicul care este omologat de tip de la 1 septembrie 2036 în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 trebuie să conțină cel puțin 25 % plastic reciclat în greutate din deșeuri de plastic postconsum.

(2) Cel puțin 20 % din obiectivul stabilit la alineatul (1) se realizează prin includerea în tipul de vehicul în cauză a materialelor plastice reciclate de la vehicule scoase din uz sau din piese și componente îndepărtate de pe vehicule în etapa de utilizare.

(3) Greutatea plasticului conținut în fiecare nou tip de vehicul în cauză și greutatea plasticului reciclat menționat la alineatele (1) și (2) exclud elastomerii din pneuri și din materialele termorigide, altele decât spumele poliuretanice utilizate pentru cașerare.

(4) În sensul obligațiilor prevăzute la alineatele (1), (2) și (3), conținutul reciclat se recuperează din deșeurile postconsum care au fost reciclate:

(a) într-o instalație situată în Uniune; sau

(b) de la 14 august 2030, într-o instalație situată într-o țară terță, cu condiția ca instalația respectivă să îndeplinească cerințele din anexa XIII.

Până la 30 septembrie 2028, Comisia evaluează într-un mod mai cuprinzător impactul preconizat asupra comerțului mondial, precum și asupra industriei de reciclare și a industriei autovehiculelor din Uniune, și raportează evaluarea sa Parlamentului European și Consiliului.

(5) Până la 31 august 2028, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 52 alineatul (2) pentru a stabili metodologia de calculare și de verificare, în sensul alineatelor (1)-(4) de la prezentul articol, a ponderii de materiale plastice reciclate din deșeurile postconsum și din vehiculele scoase din uz, prezente în tipurile de vehicule și încorporate în acesta.

Materialelor plastice reciclate obținute prin alte metode de reciclare decât reciclarea mecanică li se aplică o metodologie de contabilizare a bilanțului de masă, în conformitate cu metodologiile de contabilizare a bilanțului de masă aplicabile reciclării materialelor plastice în conformitate cu definiția reciclării din Directiva 2008/98/CE.

Metodologia de verificare include obligația constructorilor de a garanta că fiecare instalație situată într-o țară terță care produce materiale cu conținut reciclat pe care o utilizează respectă anexa XIII și că fiecare astfel de instalație situată într-o țară terță este auditată cel puțin o dată la cinci ani de către o entitate terță independentă în temeiul anexei XIV. Auditurile respective verifică respectarea condițiilor prevăzute la alineatele (1)-(4) de la prezentul articol.

Cerințele de audit prevăzute la al treilea paragraf de la prezentul alineat și cerințele și criteriile prevăzute în anexa XIII pentru materialele reciclate în țări terțe se aplică de la 14 august 2030.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 51 pentru a completa alineatele (1) și (2) de la prezentul articol prin stabilirea unor derogări temporare de la obiectivele privind conținutul de plastic reciclat sau de la termene în cazul în care lipsa disponibilității sau prețurile excesive în cazul anumitor materiale plastice reciclate fac excesiv de dificilă respectarea procentajelor minime de conținut reciclat.

(7) Până la 30 septembrie 2027, Comisia evaluează fezabilitatea stabilirii unei cerințe privind ponderea minimă de oțel reciclat, ținând seama în special de următoarele aspecte:

(a) disponibilitatea actuală și preconizată a deșeurilor feroase, inclusiv a categoriilor de produse lungi și de produse plate din oțel și, acolo unde este cazul, din oțel inoxidabil;

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

(c) potențiala utilizare a deșeurilor feroase de către constructori în vehiculele care urmează să fie omologate de tip în viitor și potențiala contribuție aferentă la niveluri mai mari de utilizare a deșeurilor feroase, ținând seama de diferitele constrângeri în materie de compoziție aplicabile fiecărei categorii de produse siderurgice;

(d) cererea relativă a sectorului autovehiculelor în comparație cu cererea de deșeuri feroase din alte sectoare, având în vedere capacitatea de a tolera prezența cuprului și a altor impurități neintenționate;

(e) viabilitatea economică, progresele tehnice și științifice, inclusiv schimbările în ceea ce privește disponibilitatea tehnologiilor de reciclare referitoare la ratele de reciclare a oțelului, precum și necesitatea de a aborda disfuncționalitățile pieței care împiedică utilizarea deșeurilor de oțel postconsum în locul celor preconsum;

(f) contribuția unei ponderi minime de conținut reciclat de oțel din vehicule la obiectivele Uniunii în materie de autonomie strategică deschisă, climă, mediu și industrie, în special în ceea ce privește crearea de piețe-lider complementare pentru producția de fier decarbonizat;

(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 și a întregului lanț valoric al oțelului în sectorul autovehiculelor.

Până la 30 septembrie 2028, Comisia adoptă un act delegat, în conformitate cu articolul 51, pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei ponderi minime de oțel reciclat din deșeuri de oțel postconsum și, acolo unde este cazul, deșeuri feroase care trebuie să fie prezente și încorporate în tipurile de vehicule care urmează să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (UE) 2018/858. Actul delegat respectiv stabilește, de asemenea, data aplicării obligației de a avea o pondere minimă de conținut reciclat cel târziu la 14 august 2033. Oțelul utilizat ca material de ranforsare în pneuri nu intră în domeniul de aplicare al respectivului act delegat.

Până la 30 septembrie 2028, Comisia adoptă un act delegat, în conformitate cu articolul 51, care să stabilească metodologia de calculare și de verificare a ponderii de oțel reciclat din deșeuri de oțel postconsum în tipurile de vehicule și, dacă este cazul, din deșeuri feroase prezente și încorporate în tipurile de vehicule.

(8) Până la 30 septembrie 2027, Comisia evaluează fezabilitatea stabilirii unei cerințe privind ponderea minimă de aluminiu și aliaje ale sale, reciclate din deșeuri postconsum prezente și încorporate în tipurile de vehicule, luând în considerare în special următoarele:

(a) disponibilitatea actuală și prognozată a aluminiului și a aliajelor sale reciclate din deșeuri preconsum și postconsum;

(b) ponderile actuale ale conținutului reciclat din deșeurile postconsum în aluminiu și aliajele sale 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 de conținut reciclat de aluminiu în vehicule la obiectivele Uniunii în materie de autonomie strategică deschisă, climă, mediu și industrie, în special în ceea ce privește crearea de piețe-lider complementare pentru aluminiul decarbonizat și aliajele sale;

(e) necesitatea de a preveni efectele negative disproporționate asupra accesibilității financiare a vehiculelor care conțin aluminiu și aliajele sale; și

(f) influența asupra costurilor totale și a competitivității sectorului autovehiculelor.

Până la 30 septembrie 2028, Comisia adoptă un act delegat, în conformitate cu articolul 51, pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei ponderi minime de aluminiu reciclat și aliaje ale sale care trebuie să fie prezente și încorporate în tipurile de vehicule care urmează să fie omologate de tip în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (UE) 2018/858. Actul delegat respectiv stabilește, de asemenea, data aplicării obligației de a avea o pondere minimă de conținut reciclat cel târziu la 14 august 2033.

Până la 30 septembrie 2028, Comisia adoptă un act delegat, în conformitate cu articolul 51, care să stabilească metodologia de calculare și de verificare a ponderii de aluminiu și de aliaje ale sale reciclate din deșeuri postconsum prezente în tipurile de vehicule și, dacă este cazul, din deșeuri preconsum prezente și încorporate în tipurile de vehicule.

(9) Până la 31 august 2029, Comisia evaluează fezabilitatea stabilirii unei cerințe privind ponderea minimă de:

(a) magneziu și aliaje ale sale, reciclate din deșeuri preconsum și postconsum prezente și încorporate în tipurile de vehicule; și

(b) neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, nichel, cobalt sau bor reciclate din deșeuri postconsum și, acolo unde este cazul, din deșeuri preconsum prezente și încorporate în magneți permanenți.

Evaluarea de fezabilitate ia în considerare următoarele:

(a) disponibilitatea actuală și prognozată a materialelor menționate la primul paragraf literele (a) și (b) reciclate din deșeuri preconsum și postconsum;

(b) ponderile actuale ale conținutului reciclat din deșeurile postconsum în materialele menționate la primul paragraf literele (a) și (b) 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 menționate la primul paragraf literele (a) și (b) 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 menționate la primul paragraf literele (a) și (b) 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 menționate la primul paragraf literele (a) și (b);

(g) influența asupra costurilor totale și a competitivității sectorului autovehiculelor.

După finalizarea evaluării menționate la primul paragraf, Comisia este împuternicită să adopte un act delegat, în conformitate cu articolul 51, pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unei ponderi minime de:

(a) magneziu și aliaje ale sale, reciclate din deșeuri postconsum și, acolo unde este cazul, din deșeuri preconsum prezente și încorporate în tipurile de vehicule; și

(b) neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, nichel, cobalt sau bor reciclate din deșeuri postconsum și, acolo unde este cazul, din deșeuri preconsum prezente și încorporate în magneți permanenți.

Actul delegat menționat la al treilea paragraf stabilește, de asemenea, data aplicării obligației de a avea o pondere minimă de conținut reciclat.

Până la 30 septembrie 2029, Comisia adoptă un act delegat, în conformitate cu articolul 51, care să stabilească metodologia de calculare și de verificare a ponderii de materiale reciclate menționate la al treilea paragraf prezente și încorporate în tipurile de vehicule.

Articolul 7

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

(1) Fiecare vehicul aparținând unui tip nou de vehicul care este omologat de tip de la 1 septembrie 2032 în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 și al Regulamentului (UE) nr. 168/2013 este proiectat astfel încât să nu împiedice îndepărtarea, de către instalațiile de tratare autorizate, a pieselor și componentelor enumerate în partea C din anexa VIII de pe vehiculul în cauză în timpul etapei de deșeu a vehiculului, în vederea înlocuirii, a reutilizării, a reciclării, a refabricării sau a recondiționării, acolo unde este fezabil din punct de vedere tehnic.

(2) Fiecare vehicul aparținând unui tip nou de vehicul care este omologat de tip de la 1 septembrie 2032 în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 este proiectat astfel încât să permită, într-un mod ușor și nedistructiv, îndepărtarea și înlocuirea bateriilor pentru vehicule electrice și a ansamblurilor de baterii aferente 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 51 pentru a modifica alineatul (2) prin includerea pieselor și componentelor suplimentare enumerate în partea C din anexa VIII, 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 respectiv. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 52 alineatul (2).

(5) Producătorii nu împiedică îndepărtarea și înlocuirea pieselor și a componentelor vehiculului utilizând actualizări de software, cu excepția cazului în care se prevede altfel în dreptul Uniunii.

CAPITOLUL III

OBLIGAȚIILE CONSTRUCTORILOR

Articolul 8

Obligații generale

(1) Constructorii demonstrează că tipurile noi de vehicule 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, constructorul 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 articolul 26 din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, după caz.

(3) În scopul omologării de tip a vehiculelor cărora li se aplică cerințele prevăzute la articolul 10 din prezentul regulament, constructorul elaborează informațiile menționate la articolul 10 alineatul (1) și le transmite, în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/858, autorității de omologare de tip, împreună cu cererea de omologare de tip menționată la articolul 23 din regulamentul respectiv.

(4) În scopul omologării de tip a vehiculelor cărora li se aplică cerințele prevăzute la articolul 11 din prezentul regulament, constructorul 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) din prezentul regulament, în conformitate cu articolul 24 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2018/858 sau cu articolul 27 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013, după caz.

Articolul 9

Strategia privind circularitatea

(1) De la 1 septembrie 2029, fiecare constructor elaborează o strategie privind circularitatea la nivel de constructor.

(2) Strategia privind circularitatea descrie acțiunile pe care le vor întreprinde constructorii pentru a urmări îndeplinirea obligațiilor lor de a se asigura că sunt îndeplinite cerințele privind circularitatea din capitolul II.

(3) Strategia privind circularitatea conține elementele prevăzute în partea A din anexa V.

(4) Fiecare constructor furnizează autorităților de omologare de tip ale statelor membre și Comisiei o copie a strategiei privind circularitatea în termen de 30 de zile de la elaborarea sa.

(5) Fiecare constructor monitorizează și urmărește acțiunile cuprinse în strategia privind circularitatea și actualizează strategia o dată la cinci ani, în conformitate cu partea B din anexa V, precizând noile modificări relevante aduse strategiei privind circularitatea. Constructorul furnizează Comisiei o strategie actualizată privind circularitatea.

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

(7) Până la 31 august 2033 și, ulterior, cel puțin o dată la șase ani, Comisia întocmește și publică un raport privind circularitatea în sectorul autovehiculelor. Raportul respectiv se bazează în special pe strategiile privind circularitatea și pe actualizările unor astfel de strategii.

Articolul 10

Declarația referitoare la conținutul reciclat prezent în vehicule

(1) Constructorii declară, pentru fiecare tip nou de vehicul care este omologat de tip în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858 începând cu prima zi a lunii care urmează după 12 luni de la adoptarea metodologiilor respective pentru calcularea și verificarea ponderii materialelor reciclate din deșeuri postconsum prezente în tipurile de vehicule, astfel cum se menționează la articolul 6 din prezentul regulament, ponderea respectivă a conținutului reciclat de:

(a) neodim, disprosiu, praseodim, terbiu, samariu, nichel, cobalt și bor în magneții permanenți din motoarele pentru tracțiune electrică;

(b) aluminiu și aliajele sale;

(c) magneziu și aliajele sale;

(d) oțel și aliajele sale;

(e) materiale plastice.

Declarația se referă la conținutul reciclat al respectivelor materiale prezente în tipul de vehicul și indică, pentru fiecare pondere a materialului și pentru componentele din plastic mai grele de 100 de grame, dacă materialul este reciclat din deșeuri preconsum sau din deșeuri postconsum.

(2) Autoritățile de omologare de tip verifică dacă constructorii 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 un obiectiv a devenit aplicabil pentru materialul respectiv în temeiul articolului 6.

Articolul 11

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

(1) De la 1 septembrie 2029, pentru tipurile noi de vehicule care au fost omologate de tip, constructorii le oferă operatorilor de gestionare a deșeurilor, editorilor de informații tehnice și operatorilor de reparații și întreținere acces nelimitat, standardizat și nediscriminatoriu la informațiile enumerate în anexa VI, permițând accesul la următoarele elemente, precum și îndepărtarea și înlocuirea în condiții de siguranță a acestora, cu excepția cazului în care informațiile respective sunt disponibile în temeiul altui act legislativ al Uniunii:

(a) bateriile pentru vehicule electrice și ansamblurile de baterii aferente încorporate în vehicul;

(b) piesele, componentele și materialele care conțin fluidele și lichidele enumerate în partea B din anexa VIII și care sunt conținute în vehicule;

(c) piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VIII conținute în vehicule;

(d) 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;

(e) componentele și piesele codificate digital ale unui vehicul, în cazul în care această codificare împiedică repararea, întreținerea sau înlocuirea acestora într-un alt vehicul.

Primul paragraf litera (e) nu se aplică informațiilor care trebuie furnizate editorilor de informații tehnice.

(2) Constructorii pun la dispoziția serviciilor de urgență informații cu îndrumări privind măsurile de salvare și intervenție în caz de urgență.

(3) Constructorii asigură cooperarea cu instalațiile de tratare autorizate, cu editorii de informații tehnice, cu operatorii de reechipare 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 VI.

Constructorii furnizează gratuit informațiile menționate la primul paragraf. Constructorii pot percepe taxe rezonabile și proporționale de la operatorii de gestionare a deșeurilor, de la cei care publică informații tehnice și de la operatorii de reparații și întreținere în măsura necesară pentru a acoperi costurile administrative efectiv suportate pentru punerea la dispoziție a informațiilor necesare prin intermediul platformelor de comunicare.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 51 pentru a modifica anexa VI prin revizuirea listei de piese, componente și materiale din vehicule și a domeniului de aplicare al informațiilor care trebuie furnizate de către constructori. Comisia ține seama de evoluțiile tehnice și în materie de reglementare, de evoluțiile actuale ale tehnologiei informației și de evoluțiile previzibile ale tehnologiei vehiculelor.

Articolul 12

Etichetarea pieselor, a componentelor și a materialelor prezente în vehicule

(1) Constructorii și furnizorii acestora utilizează nomenclatorul standardelor de codificare a componentelor și materialelor enumerate la punctele 1, 2 și 3 din anexa VII pentru etichetarea și identificarea pieselor, a componentelor și a materialelor din vehicule.

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 51 pentru modificarea anexei VII în vederea adaptării sale la progresele tehnice și științifice.

Articolul 13

Pașaportul digital de circularitate al vehiculului

(1) De la 1 septembrie 2032, fiecare vehicul introdus pe piață are un pașaport digital de circularitate al vehiculului, care este aliniat, interoperabil și, dacă este posibil, integrat în alte pașapoarte de mediu referitoare la vehicule, instituite în temeiul dreptului Uniunii, în special cu pașapoartele menționate la articolul 77 din Regulamentul (UE) 2023/1542, la articolul 3 punctul 68 din Regulamentul (UE) 2024/1257 și cu alte pașapoarte relevante instituite în temeiul Regulamentului (UE) 2024/1781.

(2) Pașaportul digital de circularitate al unui vehicul care este introdus pe piață este accesibil gratuit și conține, în format digital, următoarele:

(a) informațiile menționate la articolul 11;

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

(c) declarația privind ponderea conținutului reciclat de plastic și de materiale care sunt enumerate la articolul 10 alineatul (1);

(d) catalogul oficial al pieselor de schimb pentru tipul de vehicul în cauză.

(3) În cazul în care informațiile solicitate în temeiul prezentului articol sunt deja accesibile prin intermediul unui pașaport menționat la alineatul (1), altul decât pașaportul digital de circularitate al vehiculului, informațiile solicitate în temeiul alineatului (2) nu se repetă în pașaportul digital de circularitate al vehiculului, cu condiția să se asigure interoperabilitatea.

(4) Constructorul care introduce vehiculul pe piață se asigură că informațiile menționate la alineatul (2) sunt exacte, complete și actualizate.

(5) 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.

(6) Până la 14 august 2030, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește norme privind următoarele aspecte:

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

(b) cerințele tehnice de proiectare și de funcționare pentru pașaportul digital de circularitate al vehiculului, inclusiv normele privind:

(i) alinierea și interoperabilitatea pașaportului digital de circularitate al vehiculului cu alte pașapoarte impuse de legislația Uniunii;

(ii) stocarea și prelucrarea informațiilor incluse în pașaportul digital de circularitate al vehiculului;

(iii) disponibilitatea pașaportului digital de circularitate al vehiculului după ce constructorul responsabil cu îndeplinirea obligațiilor prevăzute la alineatul (4) 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 constructorul;

(d) condițiile de acces la pașaportul digital de circularitate al vehiculului, inclusiv dreptul de acces și normele relevante pentru protecția datelor și protecția drepturilor de proprietate intelectuală;

(e) 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 52 alineatul (2).

CAPITOLUL IV

GESTIONAREA VEHICULELOR SCOASE DIN UZ

SECȚIUNEA 1

Dispoziții generale

Articolul 14

Autoritatea competentă pentru gestionarea vehiculelor scoase din uz

(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 50 alineatul (6);

(e) punerea la dispoziție a informațiilor în conformitate cu articolul 50.

(4) Până la 30 iunie 2027, 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) din prezentul articol, autoritatea competentă verifică dacă unitatea sau întreprinderea are capacitatea necesară pentru a se conforma obligațiilor prevăzute la articolul 26.

(3) Autorizațiile menționate la alineatul (1) de la prezentul articol indică faptul că instalațiile de tratare au competența de a elibera un certificat de distrugere, astfel cum se menționează la articolul 25.

Prin derogare de la primul paragraf de la prezentul alineat, statele membre pot prevedea, în temeiul cadrelor lor juridice naționale, că instalațiile de tratare autorizate au competența de a elibera certificatul de distrugere menționat la articolul 25.

(4) Producătorii sau, dacă au fost 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 îndeplinirii obligațiilor care le revin în materie de răspundere a producătorilor. Astfel de contracte trebuie să fie echitabile și transparente și nu pot conține termeni și condiții discriminatorii.

Statele membre pot furniza un model de contract pentru a facilita respectarea prezentului articol.

(5) 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 urmează o abordare integrată efectivă.

(6) Comisia este împuternicită să adopte un act de punere în aplicare care stabilește cerințe detaliate aplicabile contractelor menționate la alineatul (4) de la prezentul articol, în vederea asigurării unor termeni și condiții echitabile, transparente și nediscriminatorii. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 52 alineatul (2).

SECȚIUNEA 2

Răspunderea extinsă a producătorilor

Articolul 16

Răspunderea extinsă a producătorilor

(1) Începând cu 1 septembrie 2029, producătorilor le este aplicabilă răspunderea extinsă a producătorilor pentru vehiculele pe care le pun la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru, inclusiv în cazul în care vehiculul a fost pus la dispoziție anterior pe piață într-un stat membru, altul decât statul membru pe teritoriul căruia vehiculul este pus la dispoziție. Schema răspunderii extinse a producătorilor este în conformitate cu articolele 8 și 8a din Directiva 2008/98/CE și respectă cerințele din prezentul capitol.

(2) 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 26;

(b) operatorii de gestionare a deșeurilor care tratează vehiculele scoase din uz menționate la litera (a) îndeplinesc obiectivele prevăzute la articolul 33.

(3) În regiunile ultraperiferice menționate la articolul 349 din TFUE, statele membre pot adapta obligațiile producătorilor menționate în alineatele (1) și (2) de la prezentul articol pentru a acoperi costurile de gestionare a vehiculelor scoase din uz și ținând cont de caracteristicile respectivelor regiuni.

(4) Pe lângă informațiile menționate la articolul 8a alineatul (3) litera (e) din Directiva 2008/98/CE, producătorii, în cazul îndeplinirii individuale a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, sau organizațiile desemnate care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, în cazul îndeplinirii colective a obligațiilor în materie de răspundere 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 ele însele, în cazul îndeplinirii individuale a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, sau de către producătorii care au desemnat respectiva organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, în cazul îndeplinirii colective a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor.

Articolul 17

Organizațiile 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 desemnând o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor autorizată în conformitate cu articolul 18 pentru 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 desemneze o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor pentru a îndeplini obligațiile în materie de răspundere extinsă în numele lor.

(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) În plus față de informațiile menționate la articolul 16 alineatul (4), organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor pun la dispoziția publicului informații privind procedura de selecție aplicată în conformitate cu alineatul (5) de la prezentul articol.

(4) Organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor asigură un dialog periodic între părțile interesate, în conformitate cu articolul 8a alineatul (6) din Directiva 2008/98/CE. Operatorii de gestionare a deșeurilor care își desfășoară activitatea în domeniul colectării și tratării vehiculelor scoase din uz desemnează membri observatori în comitetele executive ale organizațiilor care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

(5) Operatorii de gestionare a deșeurilor sunt supuși unei proceduri de selecție cu caracter nediscriminatoriu, bazată pe criterii de atribuire transparente, desfășurată de către producători sau de către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și care nu impune o sarcină disproporționată asupra întreprinderilor mici și mijlocii.

Articolul 18

Autorizație privind îndeplinirea răspunderii extinse a producătorilor

(1) Un producător, în cazul îndeplinirii individuale a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, și organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor desemnate în cazul îndeplinirii colective a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor solicită o autorizație din partea autorității competente.

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

Producătorii, în cazul îndeplinirii individuale a obligațiilor în materie de răspundere extinsă a producătorilor, și organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, 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 și de către organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor.

(4) Producătorul sau organizația 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) de la prezentul articol, autoritatea competentă poate formula observații cu privire la raportul de autocontrol și la proiectul de plan de măsuri corective și comunică observațiile respective producătorului sau organizației care implementează răspunderea extinsă a producătorilor. Producătorul sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor elaborează și pune în aplicare planul de măsuri corective pe baza observațiilor respective.

(6) Autoritatea competentă poate decide să revoce autorizația în cazul în care producătorul sau organizația care implementează răspunderea extinsă a producătorilor nu mai îndeplinește cerințele în ceea ce privește organizarea colectării și a tratării vehiculelor scoase din uz, nu își îndeplinește obligațiile de raportare către autoritatea competentă, nu notifică autorității competente orice modificare referitoare la condițiile de autorizare sau și-a încetat activitatea.

Articolul 19

Înregistrarea

(1) Până la 31 august 2029, fiecare stat membru instituie un registru al producătorilor sau folosesc un registru al producătorilor existent, care să servească la monitorizarea respectării de către producători a cerințelor din prezentul capitol.

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

Până la 31 august 2029, Comisia creează un site web care conține linkuri către toate registrele naționale ale producătorilor pentru a facilita înregistrarea în toate statele membre.

Statele membre informează Comisia despre linkurile către registrele lor naționale ale producătorilor în termen de 30 de zile de la lansarea registrelor respective.

(2) Producătorii au obligația să se înregistreze în registrul național 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 IX. 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) de la prezentul articol, informațiile menționate la punctul 1 litera (d) din anexa IX sunt furnizate fie în cererea de înregistrare în temeiul alineatului (3) de la prezentul articol, 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 alineatul (1), 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 solicitate în temeiul alineatelor (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 în temeiul alineatelor (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) de la prezentul articol și documentele justificative aferente nu sunt furnizate sau sunt insuficiente ori în cazul în care producătorul nu mai îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 1 litera (d) din anexa IX.

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.

În cazul în care informațiile din registrul producătorilor nu sunt accesibile publicului, statele membre se asigură că furnizorii de platforme online care permit consumatorilor să încheie contracte la distanță cu producătorii au acces gratuit la informațiile respective.

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 pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru:

(a) costurile de colectare a vehiculelor scoase din uz care sunt necesare pentru îndeplinirea cerințelor de la articolele 23-25 și de transport ulterior al lor într-un mod eficient și costurile de tratare a vehiculelor scoase din uz care sunt necesare pentru îndeplinirea cerințelor de la articolele 26-30, 33 și 35, luând în considerare 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 recuperate din astfel de piese, componente și materii; aceste costuri se bazează pe un calcul al costurilor medii;

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

(c) costurile de instituire a sistemului de notificare menționat la articolul 25;

(d) costurile administrative de colectare și de punere la dispoziție a datelor, precum și de raportare către autoritățile competente.

Pentru vehiculele care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2000/53/CE, care au fost puse la dispoziție pe piață înainte de 13 august 2026 și prin derogare de la primul paragraf litera (a) și de la alineatul (2) 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 respectivelor vehicule trebuie să le efectueze corespund unui nivel care constituie o parte semnificativă a costurilor menționate la articolul respectiv.

(2) Contribuțiile financiare plătite de producătorii care pun la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru 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 un vehicul scos din uz, proporțional cu cota lor de piață respectivă.

(3) Contribuțiile financiare plătite de producătorii care pun la dispoziție pe piață vehicule cu destinație specială acoperă numai costurile 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, inclusiv în caz de încetare permanentă a operațiunilor lor sau în caz de insolvență.

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) În cazul în care un vehicul nou a fost omologat în cadrul unei omologări de tip în mai multe etape, producătorul vehiculului de bază este considerat producătorul vehiculului completat și poate colecta contribuții proporționale de la constructorii pieselor, altele decât vehiculul de bază, care au fost omologate în cadrul omologării de tip în mai multe etape. Aceste contribuții proporționale acoperă numai costurile legate de depoluare în conformitate cu articolul 28 și de îndepărtarea pieselor și a componentelor în conformitate cu articolul 29.

Microîntreprinderile, astfel cum sunt definite la articolul 2 alineatul (3) din anexa la Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei ([39]), sunt scutite de astfel de contribuții.

(6) 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.

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, cu excepția bateriilor pentru vehicule electrice;

(b) 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;

(c) 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 29;

(d) ponderea materialelor și a substanțelor care împiedică un proces de reciclare de înaltă calitate;

([39]) Recomandarea 2003/361/CE a Comisiei din 6 mai 2003 privind definiția microîntreprinderilor și a întreprinderilor mici și mijlocii [notificată cu numărul C(2003) 1422] (JO L 124, 20.5.2003, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

(e) procentul de conținut reciclat din materialele enumerate la articolele 6 și 10 utilizate în vehicul;

(f) prezența și cantitatea de substanțe menționate la articolul 5 alineatul (4).

(2) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 51, acte delegate de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor norme detaliate privind modul în care trebuie aplicate criteriile prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol.

Articolul 22

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

(1) Fără a aduce atingere articolului 16 și articolului 20 alineatul (2), în cazul în care un vehicul din categoria M_1 sau N_1 devine vehicul scos din uz într-un alt stat membru decât statul membru pe teritoriul căruia vehiculul a fost introdus pe piață, și niciun producător nu poate fi identificat pe teritoriul statului membru în care devine vehicul scos din uz, constructorul vehiculului respectiv se asigură că sunt acoperite costurile operațiunilor de gestionare a deșeurilor menționate la articolul 20 alineatul (1) literele (a) și (d) suportate de operatorii de gestionare a deșeurilor.

(2) Pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul alineatului (1), constructorul:

(a) desemnează, printr-un mandat scris, un reprezentant autorizat pentru mecanismul transfrontalier din fiecare stat membru și notifică autoritățile competente cu privire la desemnări; și

(b) instituie mecanisme de cooperare transfrontalieră cu operatorii de gestionare a deșeurilor care efectuează operațiunile de gestionare a deșeurilor menționate la articolul 20 alineatul (1) literele (a) și (d).

Reprezentantul autorizat al constructorului menționat la primul paragraf litera (a) de la prezentul alineat îndeplinește sarcinile prevăzute în mandatul primit de la constructor. Un constructor poate desemna o organizație care implementează răspunderea extinsă a producătorilor pentru a acționa în calitate de reprezentant autorizat al său.

În cazul în care un constructor este stabilit în afara Uniunii, reprezentantul constructorului în Uniune desemnat prin aplicarea articolului 13 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/858 poate îndeplini obligațiile constructorului în temeiul primului paragraf literele (a) și (b) de la prezentul alineat.

(3) Constructorii demonstrează producătorilor lor conformitatea cu cerințele prevăzute la alineatul (2).

(4) Producătorii pun la dispoziție pe piața unui stat membru numai acele vehicule ale constructorilor care au demonstrat conformitatea cu cerințele prevăzute la alineatul (2).

(5) Statul membru în care vehiculul a devenit vehicul scos din uz monitorizează respectarea de către constructori și reprezentanții autorizați ai acestora a alineatelor (1) și (2) de la prezentul articol. Monitorizarea se bazează pe informațiile raportate și verificate de către constructori și reprezentanții lor autorizați către autoritățile competente cu privire la punerea în aplicare a alineatelor (1) și (2) de la prezentul articol, în special la calcularea și alocarea costurilor de gestionare a vehiculelor scoase din uz menționate la alineatul (1) de la prezentul articol, ținând seama în mod corespunzător de confidențialitatea comercială și de alte preocupări legate de competitivitate.

(6) În cazul în care este necesar pentru a asigura conformitatea cu prezentul articol și ținând seama de informațiile furnizate de statele membre în temeiul activităților de cooperare și monitorizare menționate la alineatele (2) și (5) de la prezentul articol, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 51 din prezentul regulament. Astfel de acte vizează, în special, evitarea unei denaturări a pieței unice și asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru operatorii economici stabiliți în interiorul și în afara Uniunii. Actele delegate pot stabili norme detaliate privind obligațiile constructorilor, în special ale celor stabiliți în afara Uniunii, ale reprezentanților autorizați ai constructorilor, ale producătorilor, ale statelor membre și ale operatorilor de gestionare a deșeurilor, precum și privind caracteristicile mecanismelor menționate la prezentul articol.

SECȚIUNEA 3

Colectarea vehiculelor scoase din uz

Articolul 23

Colectarea vehiculelor scoase din uz

(1) Producătorii se asigură că toate vehiculele pe care le-au pus la dispoziție pe piață pentru prima dată pe teritoriul unui stat membru sunt colectate atunci când vehiculele respective devin vehicule scoase din uz.

(2) În sensul alineatului (1), producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor instituie sau participă la instituirea unor sisteme de colectare, inclusiv puncte de colectare.

Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor instituie sisteme de colectare pentru toate vehiculele scoase din uz.

(3) Producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor se asigură că sistemele de colectare menționate la alineatul (2) de la prezentul articol:

(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 , indiferent de originea acestora;

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

(4) Producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), 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 sistemelor de colectare a vehiculelor scoase din uz, precum 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 alineatul (1), cu organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor și cu autoritățile competente.

(5) 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 partea A din anexa VIII;

(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;

(c) garantarea că toate vehiculele scoase din uz colectate sunt transferate către o instalație de tratare autorizată în termen de două luni de la primirea lor.

(6) Punctele de colectare eliberează proprietarului vehiculului un document în format electronic prin care confirmă primirea vehiculului scos din uz și îl transmit, printr-o procedură de notificare electronică instituită în conformitate cu articolul 25 alineatul (2), autorităților relevante 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. Această obligație nu se aplică autorulotelor, astfel cum sunt menționate în partea A punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858, care au devenit vehicule scoase din uz atât timp cât vehiculele respective sunt utilizate în scopuri locative.

Toate vehiculele scoase din uz pentru care nu poate fi identificat niciun proprietar se predau la instalații de tratare autorizate în vederea tratării.

(2) Predarea unui vehicul scos din uz la o instalație de tratare autorizată sau la un punct de colectare este gratuită pentru ultimul proprietar al vehiculului, cu excepția cazului în care vehiculului scos din uz îi lipsește oricare dintre piesele sau componentele esențiale sau vehiculul scos din uz conține deșeuri care i-au fost adăugate.

(3) Piesele esențiale în sensul prezentului articol sunt în special:

(a) motoarele pentru tracțiune electrică;

(b) bateriile pentru vehicule electrice;

(c) motoarele;

(d) diversele bucăți mari de caroserie.

(4) În cazul în care bateria pentru vehicule electrice lipsește dintr-un vehicul scos din uz, predarea vehiculului scos din uz rămâne gratuită dacă ultimul proprietar al vehiculului furnizează documente care dovedesc că bateria pentru vehicule electrice a fost manipulată de un operator profesionist în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542.

(5) În cazul vehiculelor care au fost declarate pierderi tehnice totale de către companiile de asigurări, predarea unor astfel de vehicule scoase din uz este gratuită chiar și atunci când lipsesc piesele esențiale prevăzute la alineatul (2).

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 X.

(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 relevante desemnate de statul membru în care a fost eliberat certificatul de distrugere informează autoritățile relevante desemnate de statul membru în care este înmatriculat vehiculul că a fost eliberat un certificat de distrugere pentru vehiculul în cauză.

(4) Autoritățile relevante 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.

SECȚIUNEA 4

Tratarea vehiculelor scoase din uz

Articolul 26

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. Tratarea vehiculelor scoase din uz poate fi efectuată individual de către o instalație de tratare autorizată sau, cu excepția depoluării, în cooperare cu alte instalații de tratare autorizate.

(2) 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 VIII;

(b) efectuează depoluarea tuturor vehiculelor scoase din uz, în conformitate cu articolul 28 și cu cerințele minime stabilite în partea B din anexa VIII;

(c) îndepărtează piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VIII din vehiculul scos din uz în conformitate cu articolele 29 și 30;

(d) tratează toate vehiculele scoase din uz și piesele, componentele și materialele acestora în conformitate cu articolele 27-31, 33, 34 și 35 din prezentul regulament și anexa VIII la acesta, cu ierarhia deșeurilor și cu cerințele generale prevăzute la articolul 4 din Directiva 2008/98/CE;

(e) aplică cele mai bune tehnici disponibile, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 10 din Directiva 2010/75/UE, după caz;

(f) tratează vehiculul scos din uz primit în termen de 12 luni de la data predării.

Pe lângă cerințele prevăzute la articolul 35 din Directiva 2008/98/CE, instalațiile de tratare autorizate stochează în format electronic evidența tuturor operațiunilor efectuate de tratare, menționate la primul paragraf literele (a)-(e) de la prezentul alineat, a vehiculelor scoase din uz timp de trei ani și sunt în măsură să prezinte aceste informații la cererea autorităților naționale competente.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 51 pentru a modifica anexa VIII prin adaptarea cerințelor minime de tratare a vehiculelor scoase din uz la progresele științifice și tehnice în ceea ce privește tehnologiile de tratare, inclusiv prin:

(a) adăugarea, eliminarea sau revizuirea pieselor și a componentelor enumerate în partea C din anexa VIII;

(b) revizuirea valorilor-țintă pentru fracțiunile de ieșire enumerate în partea G punctul 2 din anexa VIII;

(c) extinderea listei tipurilor de aliaje de aluminiu enumerate în partea G punctul 2 literele (b) și (c) din anexa VIII;

(d) adăugarea de criterii de calitate care îmbunătățesc separarea materialelor plastice reciclabile și valori-țintă pentru tehnologiile de reciclare ulterioare aplicabile părții G punctul 2 din anexa VIII.

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

Articolul 27

Cerințe generale privind mărunțirea

(1) De la 1 septembrie 2029, instalațiile de tratare autorizate și alți operatori de gestionare a deșeurilor care efectuează operațiuni de mărunțire solicită ca vehiculele scoase din uz care le sunt predate în vederea mărunțirii sau piesele și componentele structurale mari din șasiul sau caroseria vehiculelor scoase din uz din categoriile N_2, N_3, M_2, M_3 și O care le sunt predate în vederea mărunțirii sau a tăierii să fie:

(a) depoluate în conformitate cu articolul 28, iar piesele și componentele acestora îndepărtate în conformitate cu articolul 29; 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) nu utilizează vehiculele scoase din uz respective în operațiunile lor de mărunțire, exceptând cazul în care autoritatea competentă autorizează aceste operațiuni sau până la luarea măsurilor necesare pentru tratarea vehiculului scos din uz în conformitate cu articolele 28 și 29 și pentru eliberarea unui certificat de distrugere în conformitate cu articolul 25.

(3) Instalațiilor de tratare autorizate și operatorilor de gestionare a deșeurilor care efectuează operațiuni de mărunțire a vehiculelor scoase din uz li se permite să amestece vehiculele scoase din uz, piesele, componentele și materialele acestora cu alte deșeuri, inclusiv cu deșeuri de ambalaje și cu deșeuri de echipamente electrice și electronice, numai dacă sunt îndeplinite criteriile și valorile-limită prevăzute în partea G punctele 1 și 2 din anexa VIII.

Articolul 28

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 respectivă depoluează vehiculul respectiv înainte de a fi tratat în continuare, în conformitate cu cerințele minime stabilite în partea B din anexa VIII.

(2) Fluidele și lichidele enumerate în partea B din anexa VIII se colectează și se depozitează separat, în conformitate cu cerințele stabilite în partea A din anexa VIII. Uleiurile uzate se colectează și se depozitează separat de celelalte fluide și lichide și se tratează în continuare în conformitate cu articolul 21 din Directiva 2008/98/CE.

(3) Piesele, componentele și materialele care conțin substanțele menționate la articolul 5 alineatul (4) din prezentul regulament se îndepărtează din vehiculele scoase din uz și se manipulează în conformitate cu articolul 17 din Directiva 2008/98/CE.

(4) Bateriile se îndepărtează separat din 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) Piesele, componentele și materialele care au fost depoluate se manipulează și se etichetează în conformitate cu articolele 18 și 19 din Directiva 2008/98/CE.

(6) Instalația de tratare autorizată documentează depoluarea vehiculelor scoase din uz prin înregistrarea informațiilor enumerate în partea B punctul 4 din anexa VIII și raportează informațiile respective pentru fiecare an calendaristic autorității competente a statului membru.

Articolul 29

Demontarea obligatorie a pieselor și a componentelor în vederea reutilizării, refabricării, recondiționării și reciclării înainte de mărunțire

(1) De la 1 septembrie 2029, instalațiile de tratare autorizate se asigură că piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VIII sunt îndepărtate dintr-un vehicul scos din uz înainte de mărunțire sau compactare, după finalizarea operațiunilor de depoluare menționate la articolul 28.

Instalațiile de tratare autorizate îndepărtează piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VIII cu potențial de reutilizare, refabricare sau recondiționare într-un mod nedistructiv.

Al doilea paragraf de la prezentul alineat nu se aplică dacă o instalație de tratare autorizată demonstrează că dezmembrarea manuală sau dezasamblarea semiautomată sau automată într-un mod nedistructiv a pieselor și componentelor enumerate în partea C din anexa VIII implică costuri economice disproporționate care nu pot fi compensate de veniturile preconizate din reutilizarea, refabricarea sau recondiționarea pieselor și componentelor respective.

(2) O instalație de tratare autorizată nu este obligată să îndepărteze piesele și componentele enumerate în partea C din anexa VIII, cu excepția celor care urmează să fie îndepărtate într-un mod nedistructiv în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol, dacă demonstrează că tehnologiile post-mărunțire separă materialele din piesele și componentele desemnate în partea C coloana a doua din anexa VIII la fel de eficient ca procesele de dezmembrare manuală sau procesele de dezasamblare semiautomată sau automată și că sunt îndeplinite criteriile și valorile-limită prevăzute în partea G punctele 1 și 2 din anexa VIII.

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

(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) de la prezentul articol, inclusiv numele și adresa instalațiilor de tratare și numărul de identificare al vehiculelor (VIN) scoase din uz în cauză.

Instalațiile de tratare autorizate furnizează autorității competente informațiile din evidențele menționate la primul paragraf de la prezentul alineat, în conformitate cu articolul 50 alineatul (6).

Articolul 30

Cerințe privind piesele și componentele îndepărtate

(1) Toate piesele și componentele care au fost îndepărtate dintr-un vehicul scos din uz în temeiul articolului 29 alineatul (1) sunt evaluate pentru a stabili dacă sunt adecvate pentru:

(a) reutilizare, în conformitate cu partea D punctul 1 litera (a) din anexa VIII;

(b) refabricare sau recondiționare, în conformitate cu partea D punctul 1 litera (b) din anexa VIII;

(c) reciclare; sau

(d) alte operațiuni de tratare, ținând seama de cerințele specifice de tratare prevăzute în partea F din anexa VIII.

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

(2) Piesele și componentele îndepărtate și adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare sunt:

(a) etichetate în conformitate cu partea D punctul 2 din anexa VIII; și

(b) protejate în mod corespunzător împotriva deteriorării în timpul transportului, încărcării și descărcării.

(3) Piesele și componentele enumerate în partea E din anexa VIII nu se reutilizează, cu excepția cazului în care o evaluarea menționată la alineatul (1) confirmă că utilizarea acestor piese și componente respectă cerințele aplicabile privind vehiculele, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentele (UE) 2018/858 și (UE) nr. 168/2013. Respectivele piese și componente pot fi transferate către alt operator economic în vederea reutilizării numai dacă urmează să fie montate de un operator de reparații și întreținere calificat.

(4) Piesele și componentele provenite de la vehiculele scoase din uz sau de la operațiunile de reparare și întreținere care sunt evaluate ca fiind adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare nu sunt considerate deșeuri. Instalațiile de tratare autorizate pun la dispoziția autorităților naționale relevante, la cerere:

(a) documentația care confirmă evaluarea menționată la alineatul (1) ce demonstrează că piesele și componentele sunt adecvate în scopul reutilizării, refabricării sau recondiționării; și

(b) o copie a facturii sau a contractului referitor la transferul pieselor și componentelor respective.

(5) Prezentul articol nu se aplică bateriilor cărora li se aplică Regulamentul (UE) 2023/1542.

(6) Instalațiile de tratare autorizate se asigură că piesele și componentele îndepărtate care nu sunt adecvate pentru reutilizare, refabricare sau recondiționare sunt trimise pentru tratare în conformitate cu alineatul (1) primul paragraf literele (c) și (d).

Articolul 31

Comerțul cu piese și componente uzate, refabricate sau recondiționate

(1) De la 1 septembrie 2029, orice operator economic care vinde piese de schimb și componente uzate, refabricate sau recondiționate se asigură că piesele și componentele conțin eticheta aplicată de instalațiile de tratare autorizate în conformitate cu articolul 30 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) Cerințele privind operatorii economici de la alineatele (1) și (2) se aplică indiferent de tehnica de tranzacționare utilizată, inclusiv în cazul vânzărilor online.

Articolul 32

Reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și a componentelor

(1) De la 1 septembrie 2029, statele membre stimulează reutilizarea, refabricarea, reechiparea 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) stimulente economice menite să impulsioneze piața pieselor de schimb și a componentelor uzate, refabricate sau recondiționate.

(2) Statele membre includ în programele de prevenire a generării deșeurilor prevăzute la articolul 29 din Directiva 2008/98/CE stimulentele menționate la alineatul (1) de la prezentul articol.

(3) Comisia facilitează schimbul de informații și schimbul de bune practici între statele membre cu privire la stimulentele menționate la alineatul (1).

Comisia monitorizează eficacitatea stimulentelor acordate de statele membre.

Articolul 33

Obiective privind reutilizarea, reciclarea și recuperarea

(1) De la 1 ianuarie 2030, statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor se asigură că operatorii de gestionare a deșeurilor îndeplinesc următoarele obiective:

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

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

(2) De la 1 ianuarie 2032, statele membre adoptă măsurile necesare pentru a se asigura că producătorii sau, dacă sunt desemnate în conformitate cu articolul 17 alineatul (1), organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor se asigură că operatorii de gestionare a deșeurilor îndeplinesc un obiectiv anual de reciclare a materialelor plastice de cel puțin 30 % din greutatea medie totală a materialelor plastice conținute în vehiculele scoase din uz.

Greutatea plasticului reciclat și greutatea totală a materialelor plastice menționate la primul paragraf exclud elastomerii, materialele termorigide, altele decât spumele poliuretanice 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 34

Interzicerea depozitării deșeurilor neinerte

De la 1 septembrie 2029, fracțiunile grele și cele ușoare 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 în partea G punctul 2 literele (d) și (e) din anexa VIII.

Articolul 35

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.

(2) Transferurile de vehicule scoase din uz din Uniune către o țară terță în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol se iau în considerare pentru îndeplinirea obligațiilor și a obiectivelor prevăzute la articolul 33 numai dacă exportatorul vehiculelor scoase din uz prezintă documente justificative aprobate de autoritatea competentă de destinație prin care demonstrează că tratarea a avut loc în condiții care sunt considerate echivalente cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și cu cerințele de protecție a mediului și a sănătății umane prevăzute în alte acte legislative ale Uniunii.

CAPITOLUL V

TRANSFERUL DE PROPRIETATE ȘI DISTINCȚIA ÎNTRE VEHICULELE UTILIZATE ȘI VEHICULELE SCOASE DIN UZ

Articolul 36

Transferul dreptului de proprietate asupra vehiculelor utilizate în interiorul Uniunii

(1) În scopul transferului dreptului de proprietate asupra unui vehicul utilizat în interiorul Uniunii, un operator economic prezintă oricărei persoane fizice sau juridice interesate să dobândească dreptul de proprietate asupra vehiculului în cauză documentația care demonstrează că acesta nu este un vehicul scos din uz, indiferent de tehnica de tranzacționare utilizată, inclusiv prin licitații specifice pentru operatorii economici, contracte la distanță sau platforme online. Documentația respectivă demonstrează că este un vehicul aflat într-o stare tehnică conformă cerințelor sau constă într-o evaluare în conformitate cu anexa I care dovedește că nu este un vehicul scos din uz.

(2) În scopul transferului dreptului de proprietate asupra unui vehicul utilizat în interiorul Uniunii, persoanele fizice care nu sunt operatori economici au obligația de a furniza documentația menționată la alineatul (1) numai în cazul în care:

(a) vehiculul este declarat pierdere economică totală de către o companie de asigurări;

(b) vânzarea este încheiată în întregime prin intermediul unei platforme online, fără predarea fizică a vehiculului între vânzător și cumpărător sau orice persoană care acționează în numele acestora.

Articolul 37

Starea vehiculului

(1) Atunci când evaluează pagubele produse unui vehicul implicat într-un accident, compania de asigurări sau orice alt expert în autovehicule care efectuează evaluarea în numele acesteia evaluează, de asemenea, dacă vehiculul este un vehicul scos din uz în conformitate cu anexa I.

(2) Autoritățile competente pot solicita proprietarului unui vehicul, în cazul în care există îndoieli că un vehicul utilizat este un vehicul scos din uz, să prezinte documente 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 certificat de inspecție tehnică valabil.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 51 din prezentul regulament, pentru a modifica prezentul regulament prin eliminarea criteriilor enumerate în anexa I pentru a stabili dacă un vehicul utilizat este un vehicul scos din uz, cu condiția ca progresele tehnologice în domeniul trasabilității, al potențialului de reparare și al siguranței să justifice limitarea cazurilor în care vehiculul este considerat vehicul scos din uz.

CAPITOLUL VI

EXPORTUL DE VEHICULE UTILIZATE CĂTRE ȚĂRI TERȚE

Articolul 38

Autoritatea competentă pentru exportul de vehicule utilizate către țări terțe

(1) Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente responsabile cu îndeplinirea obligațiilor prevăzute la prezentul capitol.

(2) Până la 30 septembrie 2027, 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 39

Controale și cerințe privind exportul de vehicule utilizate

(1) De la 1 septembrie 2031, vehiculele utilizate care urmează să fie exportate fac obiectul controalelor și al cerințelor prevăzute în prezentul capitol.

(2) Prezentul capitol nu aduce atingere altor 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 respectivul regulament.

(3) Vehiculele utilizate 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 articolul 2 alineatul (2) litera (f) și cu anexa II.

(4) Următoarele informații se furnizează sau se pun la dispoziția autorităților vamale pentru fiecare vehicul utilizat care urmează să fie exportat:

(a) VIN aferent vehiculului utilizat și identificarea statului membru în care a fost înmatriculat ultima dată vehiculul;

(b) o declarație care să confirme că vehiculul utilizat îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (3) de la prezentul articol sau se furnizează un certificat, astfel cum se menționează în anexa II.

(5) Pentru a verifica conformitatea cu prezentul capitol privind acordarea liberului de vamă pentru export unui vehicul utilizat:

(a) până când interconectarea menționată la articolul 46 alineatul (4) devine operațională, autoritățile vamale fac schimb de informații și cooperează cu autoritățile competente în conformitate cu articolul 45 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 utilizat;

(b) odată ce interconectarea menționată la articolul 46 alineatul (4) devine operațională, se aplică articolul 40, articolul 41 alineatele (2) și (3) și articolul 43 alineatul (3), iar notificările și alte schimburi în temeiul articolelor 42, 43 și 44 se efectuează prin intermediul sistemelor electronice respective.

(6) Un vehicul utilizat care urmează să fie exportat nu face obiectul:

(a) unei înscrieri în evidențele declarantului în temeiul articolului 182 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013;

(b) autoevaluării în temeiul articolului 185 din Regulamentul (UE) nr. 952/2013.

Articolul 40

Verificarea automată a informațiilor privind statutul vehiculului

(1) Înainte de acordarea liberului de vamă pentru export unui vehicul utilizat, autoritățile vamale verifică în mod electronic și automat, prin intermediul sistemelor electronice menționate la articolul 46 alineatul (4), dacă, pe baza VIN și a informațiilor privind statul membru în care a fost înmatriculat ultima dată, vehiculul se află într-o stare tehnică conformă cerințelor. Respectiva obligație nu se aplică vehiculelor care au fost recunoscute ca vehicule de interes cultural special în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) litera (f) și cu anexa II.

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

Articolul 41

Gestionarea riscurilor și controalele vamale

(1) Pentru a asigura respectarea dispozițiilor prevăzute la articolul 39, autoritățile vamale efectuează controale asupra vehiculelor utilizate 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 40 din prezentul regulament, 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) de la prezentul articol, odată ce interconectarea menționată la articolul 46 este operațională, sistemele electronice menționate la articolul 46 alineatul (1) conțin informația dacă un vehicul utilizat care urmează să fie exportat respectă condițiile specifice legate de protecția mediului sau de siguranța rutieră în conformitate cu alineatul (3) de la prezentul articol, iar autoritățile vamale verifică acest lucru în mod electronic și automat, prin intermediul interconectării menționate la articolul 46 alineatul (4).

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 51 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea condițiilor de conformitate menționate la alineatul (2) de la prezentul articol în ceea ce privește condițiile specifice aplicate importului de vehicule utilizate 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 46 alineatul (1).

(4) Comisia publică și actualizează periodic pe un portal online dedicat condițiile specifice care i-au fost notificate și care sunt legate de protecția mediului sau de siguranța rutieră impuse de țările terțe menționate la alineatul (3).

Articolul 42

Suspendare

(1) În cazul în care există motive întemeiate să se considere că un vehicul utilizat care urmează să fie exportat nu respectă cerințele prezentului capitol, autoritățile vamale suspendă imediat acordarea liberului de vamă pentru exportul respectivului vehicul utilizat, informează imediat autoritățile competente desemnate în temeiul articolului 38 cu privire la suspendare și transmit toate informațiile relevante necesare pentru ca autoritățile competente să stabilească dacă vehiculul utilizat respectă cerințele prezentului regulament și dacă i se poate acorda liberul de vamă pentru export.

(2) Pentru a stabili dacă un vehicul utilizat, care face obiectul suspendării menționate la alineatul (1), respectă prezentul regulament, autoritățile competente pot solicita oricărei persoane implicate în exportul respectivului vehicul utilizat 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 utilizat este destinat utilizării ulterioare.

Articolul 43

Liberul de vamă pentru export

(1) În cazul în care acordarea liberului de vamă pentru export unui vehicul utilizat a fost suspendată în conformitate cu articolul 42, respectivului vehicul utilizat trebuie să i se acorde liberul de vamă pentru export, dacă toate celelalte cerințe și formalități legate de această măsură au fost îndeplinite și dacă este satisfăcută oricare dintre condițiile următoare:

(a) autoritățile competente desemnate în temeiul articolului 38 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 38 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 46 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 său național al vehiculelor faptul că vehiculul a fost exportat către o țară terță.

Articolul 44

Refuzul acordării liberului de vamă pentru export

(1) În cazul în care autoritatea competentă ajunge la concluzia că un vehicul utilizat pentru care a fost notificată suspendarea în conformitate cu articolul 42 nu respectă prezentul capitol, autoritatea competentă solicită imediat autorităților vamale să nu îi acorde liberul de vamă pentru export și le notifică 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 utilizat.

Articolul 45

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 utilizate.

(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), 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 46

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 utilizat care urmează să fie exportat respectă cerințele stabilite la articolul 39, la articolul 40 alineatul (1) și la articolul 41;

(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 40 alineatul (1) și la articolul 41 alineatul (2) și sprijină notificările menționate la articolele 42, 43 și 44;

(d) în scopul cooperării cu țările terțe în temeiul articolului 45 alineatul (2), permite schimbul electronic de informații cu autoritățile competente din țările terțe care au notificat Comisiei, în temeiul articolului 41 alineatul (2), condițiile specifice pe care le aplică pentru importul de vehicule utilizate.

(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) de la prezentul articol 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 40 și la articolul 41 alineatul (2) și notificările menționate la articolele 42, 43 și 44. Această interconectare este operațională în termen de patru ani de la adoptarea actului de punere în aplicare menționat la alineatul (5) de la prezentul articol.

(5) Până la 30 septembrie 2028, Comisia adoptă actele de punere în aplicare de stabilire a modalităților necesare pentru punerea în aplicare a funcționalităților MOVE-HUB menționate la alineatul (2), inclusiv a aspectelor tehnice necesare pentru interconectarea sistemelor electronice naționale la MOVE-HUB, a condițiilor de conectare la MOVE-HUB, a datelor care trebuie transmise de sistemele naționale și a formatului de transmitere a datelor respective prin intermediul sistemelor naționale interconectate. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 52 alineatul (2).

CAPITOLUL VII

ASIGURAREA RESPECTĂRII LEGISLAȚIEI

Articolul 47

Inspecțiile

(1) Pentru a asigura respectarea 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 inspecțiile menționate la alineatele (2), (3) și (4).

(2) 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.

(3) Numărul total de operatori enumerați la alineatul (2) sunt supuși inspecțiilor în fiecare an calendaristic se calculează ca fiind de cel puțin 10 % din operatorii enumerați la alineatul (2) literele (a) și (b).

(4) Statele membre efectuează, de asemenea, inspecții periodice și bazate pe riscuri privind exportul de vehicule utilizate pentru a verifica respectarea articolului 39.

(5) Pentru a face distincția între vehiculele utilizate și vehiculele scoase din uz, autoritățile competente ale statelor membre pot inspecta transferurile de vehicule utilizate suspectate a fi vehicule scoase din uz din punctul de vedere al respectării cerințelor stabilite la articolul 36 și în anexa I și pot monitoriza astfel de transferuri în consecință.

(6) În cazul în care autoritățile competente dintr-un stat membru stabilesc că un transfer preconizat de vehicule utilizate 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 acestor vehicule.

Articolul 48

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

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

(2) Statele membre cooperează bilateral și multilateral pentru a facilita prevenirea și detectarea tratării ilegale și a exportului ilegal al vehiculelor scoase din uz și pentru a aborda problema vehiculelor dispărute. Ele fac schimb de informații relevante privind înmatricularea, radierea, suspendarea și anularea înmatriculării vehiculelor, prin intermediul sistemului de schimb electronic menționat la articolul 46. 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 periodic de informații, experiență și cunoștințe cu privire la activitățile ilegale legate de vehiculele scoase din uz, la măsurile de asigurare a respectării legislației și la acțiunile comune în cadrul structurilor stabilite, cum ar fi rețelele și agențiile de asigurare a respectării legii și comitetul instituit în temeiul articolului 52 din prezentul regulament.

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 45.

Articolul 49

Sancțiuni

Până la 1 septembrie 2029, statele membre adoptă normele privind sancțiunile care se aplică în cazul nerespectării 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 26-31 și a articolelor 33, 34, 36, 37 și 39 din prezentul regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei fără întârziere și îi comunică acesteia, fără întârziere, orice modificare ulterioară a acestora.

Articolul 50

Raportarea către Comisie

(1) De la 1 septembrie 2029, 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 și greutatea vehiculelor scoase din uz importate sau transportate pentru a fi tratate ulterior dintr-o țară terță;

(g) numărul vehiculelor cărora li s-a acordat liberul de vamă pentru export și numărul vehiculelor utilizate;

(h) numărul de certificate de distrugere eliberate;

(i) 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;

(j) cantitatea și greutatea vehiculelor scoase din uz tratate într-un mod diferit de cel indicat la litera (d);

(k) cantitatea și greutatea vehiculelor scoase din uz utilizate pentru rambleiere;

(l) ratele obiectivelor stabilite la articolul 33 atinse de toți operatorii de gestionare a deșeurilor care își desfășoară activitatea în statul membru;

(m) utilizarea exceptării prevăzute la articolul 29 alineatul (2) și modul în care aceasta a fost monitorizată de către statul membru raportor;

(n) date privind organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, inclusiv denumirile persoanelor juridice pe care le reprezintă;

(o) date privind punerea în aplicare a articolului 21;

(p) cantitățile de piese și componente care conțin cantități relevante de materii prime critice îndepărtate din vehiculele scoase din uz și cantitățile de materii prime critice recuperate din astfel de piese și componente.

Statele membre pun la dispoziția publicului datele menționate la primul paragraf 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 temeiul alineatului (5).

(3) O dată la cinci ani, statele membre întocmesc un raport care rezumă:

(a) stimulentele introduse pentru a promova reutilizarea, refabricarea și recondiționarea pieselor și a componentelor în conformitate cu articolul 32 și impactul lor estimat;

(b) aplicarea penalităților și a altor sancțiuni prevăzute în dreptul lor intern pentru încălcarea prezentului regulament adoptate în conformitate cu articolul 49, inclusiv o listă a tipurilor de încălcări notificate și a tipurilor de măsuri luate;

(c) rezultatele inspecțiilor efectuate în conformitate cu articolul 47;

(d) modul de aplicare a definițiilor termenilor „vehicul scos din uz” și „vehicul utilizat”, 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 1 septembrie 2032.

Comisia analizează rapoartele prezentate de statele membre și întocmește și publică rapoarte privind informațiile primite pentru a evalua punerea în aplicare a prezentului regulament în statele membre și a facilita schimbul de informații privind cele mai bune practici aplicate în statele membre.

(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 prin care stabilește:

(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 (i), (j), (k) și (p);

(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 33, inclusiv cazul mărunțirii combinate a vehiculelor scoase din uz cu alte deșeuri menționate la articolul 27 și în partea G punctul 3 din anexa VIII;

(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 31 martie 2029, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 52 alineatul (2).

(6) Producătorii, organizațiile care implementează răspunderea extinsă a producătorilor, operatorii de gestionare a deșeurilor și alți operatori economici relevanți trebuie să furnizeze 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 VIII

DELEGAREA DE COMPETENȚE ȘI PROCEDURA COMITETULUI

Articolul 51

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (3), articolul 5 alineatul (6), articolul 6 alineatele (6)-(9), articolul 7 alineatul (3), articolul 11 alineatul (4), articolul 12 alineatul (2), articolul 21 alineatul (2), articolul 22 alineatul (6), articolul 26 alineatul (3), articolul 37 alineatul (3) și articolul 41 alineatul (3) se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 13 august 2026. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe nu mai târziu de 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 (3), articolul 5 alineatul (6), articolul 6 alineatele (6)-(9), articolul 7 alineatul (3), articolul 11 alineatul (4), articolul 12 alineatul (2), articolul 21 alineatul (2), articolul 22 alineatul (6), articolul 26 alineatul (3), articolul 37 alineatul (3) și articolul 41 alineatul (3) poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (3), al articolului 5 alineatul (6), al articolului 6 alineatele (6)-(9), al articolului 7 alineatul (3), articolului 11 alineatul (4), al articolului 12 alineatul (2), al articolului 21 alineatul (2), al articolului 22 alineatul (6), al articolului 26 alineatul (3), al articolului 37 alineatul (3) și al articolului 41 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 52

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit prin articolul 39 din Directiva 2008/98/CE. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

CAPITOLUL IX

MODIFICĂRI

Articolul 53

Modificarea Regulamentului (UE) 2023/1542

Anexa I la Regulamentul (UE) 2023/1542 se modifică în conformitate cu anexa XII la prezentul regulament.

Articolul 54

Modificarea Regulamentului (UE) 2019/1020

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

Articolul 55

Modificarea Regulamentelor (UE) 2018/858 și (UE) nr. 168/2013

Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/858 și anexa II la Regulamentul (UE) nr. 168/2013 se modifică în conformitate cu anexa XI la prezentul regulament.

CAPITOLUL X

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 56

Revizuirea

(1) Până la 31 decembrie 2035, Comisia revizuiește și elaborează un raport privind aplicarea prezentului regulament și impactul acestuia asupra mediului, a sănătății umane și a funcționării pieței unice și îl transmite Parlamentului European și Consiliului. Dacă este cazul, raportul este însoțit de o propunere legislativă de modificare a dispozițiilor relevante din prezentul regulament.

(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:

(a) necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al prezentului regulament, în special al dispozițiilor capitolelor II și III, precum și al capitolului IV secțiunea II, la vehiculele din categoria L, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 și la vehiculele din categoriile M_2, M_3, N_2, N_3 și O, astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858;

(b) necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al dispozițiilor aplicabile la vehiculele care sunt omologate de tip în cadrul omologării de tip în mai multe etape și la autorulote și de a include rulotele în domeniul de aplicare al prezentului regulament;

(c) necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al prezentului regulament, în special al dispozițiilor din capitolul VI, la vehiculele din categoria L astfel cum sunt definite la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

(d) 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;

(e) măsurile privind gestionarea vehiculelor scoase din uz prevăzute în capitolul IV, inclusiv nivelurile obiectivelor prevăzute la articolul 33 și necesitatea revizuirii acestora;

(f) necesitatea de a extinde domeniul de aplicare al prezentului regulament în ceea ce privește nivelurile-țintă de reciclare, astfel cum sunt prevăzute la articolul 33, la categoriile de vehicule cărora nu li se aplică articolul 33 în temeiul prezentului regulament;

(g) încălcările prezentului regulament și eficacitatea, proporționalitatea și caracterul disuasiv al sancțiunilor prevăzute la articolul 49;

(h) necesitatea de a modifica articolul 5;

(i) măsura în care problema vehiculelor dispărute a fost soluționată, inclusiv estimări privind numărul de vehicule dispărute și impactul măsurilor referitoare la exportul de vehicule utilizate, precum și necesitatea includerii unor măsuri suplimentare care să abordeze problema trasabilității vehiculelor;

(j) cerințele privind conținutul de plastic reciclat, inclusiv obiectivele și obligațiile pentru instalațiile de reciclare din interiorul și din afara Uniunii, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatele (1)-(4) din prezentul regulament, precum și necesitatea revizuirii pe această bază, inclusiv o evaluare a evoluțiilor în ceea ce privește oțelul și aluminiul în legătură cu articolul 6 alineatele (7) și (8) din prezentul regulament și în temeiul altor acte legislative relevante ale Uniunii, cum ar fi Regulamentul (UE) 2025/40 sau Regulamentul (UE) 2024/1781, pentru a asigura coerența și alinierea;

(k) mecanismul de alocare a costurilor pentru vehiculele care devin vehicule scoase din uz în alt stat membru în conformitate cu articolul 22 și necesitatea revizuirii sale;

(l) dispozițiile privind procesele care pot afecta reciclarea de înaltă calitate a vehiculelor la sfârșitul ciclului lor de viață;

(m) impactul diferențelor dintre criteriile naționale de conformitate tehnică asupra exporturilor de vehicule utilizate;

(n) eficacitatea, interoperabilitatea și fiabilitatea sistemelor naționale de înmatriculare a vehiculelor și schimbul transfrontalier de informații pentru asigurarea identificării exacte, a stării și a trasabilității vehiculelor pe parcursul întregului lor ciclu de viață, acordând o atenție deosebită:

(i) impactului radierii temporare asupra acurateței, accesibilității și trasabilității înregistrărilor privind vehiculele, inclusiv rolul său în identificarea vehiculelor dispărute;

(ii) necesității unor cerințe minime pentru radierea vehiculelor în întreaga Uniune, cum ar fi stabilirea unei durate maxime și a unor condiții stricte de reînnoire, pentru a consolida trasabilitatea vehiculelor și a preveni tratarea ilegală a acestora.

(3) Până la 31 decembrie 2033, Comisia revizuiește stadiul dezvoltării tehnologice, performanța de mediu și economică și disponibilitatea conținutului de materiale plastice de origine biologică și a elastomerilor derivați din reprelucrarea pneurilor în vehiculele noi, ținând seama de criteriile de durabilitate prevăzute la articolul 29 din Directiva (UE) 2018/2001 și de orice criterii de durabilitate care urmează să fie stabilite pentru pneuri în temeiul Regulamentului (UE) 2024/1781.

(4) Dacă este cazul și pe baza revizuirii menționate la alineatul (3), Comisia poate prezenta o propunere legislativă pentru:

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

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

(c) a stabili obiective care să includă utilizarea elastomerilor derivați din reprelucrarea pneurilor vehiculelor;

(d) a evalua în ce măsură obiectivele menționate la litera (b) pot fi combinate cu obiectivele stabilite la articolul 6 alineatul (1) sau pot fi adăugate la acestea;

(e) a evalua în ce măsură obiectivele menționate la litera (c) pot fi combinate cu obiectivele prevăzute la articolul 6 alineatul (1);

(f) a modifica, după caz, definiția materialelor plastice de origine biologică prevăzută la articolul 3 alineatul (1) punctul 53 din Regulamentul (UE) 2025/40, definiția materialelor plastice de la articolul 3 alineatul (1) punctul 9 din prezentul regulament și domeniul de aplicare al obiectivelor privind plasticul reciclat, astfel cum se specifică la articolul 6 alineatul (1) din prezentul regulament;

(g) a modifica, după caz, metodologia de calcul și de verificare menționată la articolul 6 alineatul (2) și cerințele pentru instalațiile de prelucrare a elastomerilor din pneuri cu sediul în Uniune și în țări terțe.

(5) După caz, pentru a asigura trasabilitatea eficace și uniformă a vehiculelor scoase din uz și pe baza revizuirii menționate la alineatul (2) litera (n), Comisia poate prezenta o propunere legislativă privind normele de radiere a vehiculelor în întreaga Uniune.

(6) Până la 14 august 2031, Comisia efectuează o evaluare în cadrul căreia stabilește, pe baza declarațiilor făcute în temeiul articolului 10, dacă constructorii avansează cu succes în direcția respectării obiectivelor privind plasticul reciclat prevăzute la articolul 6 alineatul (1). În evaluare se analizează, în special:

(a) dacă sunt disponibile tehnologii adecvate de reciclare a plasticului;

(b) dacă plasticul reciclat este disponibil în cantitate suficientă;

(c) nivelul de calitate al plasticului reciclat comparativ cu nivelul de siguranță necesar; și

(d) dificultățile tehnice și economice în atingerea obiectivelor privind plasticul reciclat.

Pe baza evaluării respective, Comisia poate, după caz, să prezinte Parlamentului European și Consiliului o propunere legislativă de modificare a obiectivelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) cu scopul de a prevedea derogări de la domeniul de aplicare, calendarul sau nivelul procentelor minime stabilite în cuprinsul său.

Articolul 57

Abrogare și dispoziții tranzitorii

(1) Directiva 2000/53/CE se abrogă de la 1 septembrie 2028.

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

(a) articolul 4 alineatul (2) și anexa II, până la 31 august 2032; cu toate acestea, rubricile 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) și 16 din anexa II la Directiva 2000/53/EC încetează să se aplice de la13 august 2026;

(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 31 august 2029;

(c) articolul 6 alineatul (3) primul paragraf și anexa I până la 31 august 2029;

(d) articolul 7 alineatul (2) litera (b), până la 31 decembrie 2030;

(e) articolul 9 alineatul (1a) primul paragraf și al treilea paragraf, articolul 9 alineatul (1b) și articolul 9 alineatul (1d) până la 31 august 2029;

(f) articolul 9 alineatul (1a) al doilea paragraf până la 31 august 2031.

(2) Directiva 2005/64/CE se abrogă de la 31 august 2032.

Cu toate acestea, articolul 6 alineatul (3) se abrogă de la 31 august 2029.

(3) Trimiterile la directivele abrogate se înțeleg ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelele de corespondență din anexa XV.

(4) Prin derogare de la articolul 8 alineatul (2) din prezentul regulament, până la 14 august 2032, în cazul în care articolul respectiv face trimitere la articolul 4 din prezentul regulament, o astfel de trimitere se interpretează ca trimitere la articolul 5 din Directiva 2005/64/CE.

Prin derogare de la articolul 8 alineatul (2) din prezentul regulament, până la 14 august 2032, în cazul în care articolul respectiv face trimitere la articolul 5 din prezentul regulament, o astfel de trimitere se interpretează ca trimitere la articolul 6 alineatul (2) din Directiva 2005/64/CE.

Articolul 58

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

(1) Articolul 14 se aplică numai în legătură cu articolul 30, articolul 31 și articolul 35 alineatul (1) Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.

(2) Articolele 15-29, articolele 32, 33 și 34 și articolul 35 alineatul (2) nu se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.

(3) Articolul 47 alineatul (2) litera (a) și articolul 47 alineatul (3) nu se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.

(4) Articolul 48 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 48 alineatul (2) nu se aplică în privința schimbului de informații relevate despre instalațiile de tratare autorizate Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.

(6) Articolul 49 nu se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord în ceea ce privește articolul 15 alineatul (1), articolul 16, articolul 19 alineatul (1), articolul 22 alineatele (1) și (2), articolul 23, articolul 24, articolul 25 alineatele (1) și (2), articolele 27-29, articolul 33 și articolul 34.

(7) Articolul 50 alineatul (1) literele (c), (d), (h), litera (i) punctele (iii), (iv) și (v), literele (j), (k), (l), (m), (n) și (o) și articolul 50 alineatul (3) litera (a) nu se aplică Regatului Unit și pe teritoriul acestuia în ceea ce privește Irlanda de Nord.

Articolul 59

Intrare în vigoare și 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 1 septembrie 2028.

Cu toate acestea, articolul 4 alineatul (3), articolul 5 alineatele (2)-(9), articolul 6 alineatele (4)-(9) și (11), articolul 7 alineatele (3) și (4), articolul 9 alineatul (7), articolul 11 alineatul (4), articolul 12 alineatul (2), articolul 13 alineatul (6), articolul 14 alineatul (4), articolul 15 alineatul (6), articolul 21 alineatul (2), articolul 22 alineatul (6), articolul 26 alineatul (3), articolul 37 alineatul (3), articolul 41 alineatul (3), articolul 46 alineatul (5) și articolul 50 alineatul (5) se aplică de la 14 septembrie 2026, articolul 53 se aplică de la 13 august 2026 și articolul 55 se aplică de la 1 septembrie 2032.

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

Adoptat la Strasbourg, 8 iulie 2026.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președinta	*Președintele*
R. METSOLA	T. BYRNE

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:

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.

În cazul în care nu este îndeplinit niciunul dintre criteriile din partea A, vehiculul se evaluează în conformitate cu criteriile prevăzute în partea B. În cazul în care sunt îndeplinite unul sau mai multe dintre criteriile din partea B, se efectuează o evaluare tehnică pentru a stabili ce reparații sunt necesare în vederea obținerii unui certificat de inspecție tehnică în conformitate cu Directiva 2014/45/UE în statul membru în care vehiculul era înmatriculat înainte de reparație. Pe baza acestei evaluări tehnice, proprietarul vehiculului decide dacă dorește să se debaraseze de vehicul.

Dacă, în termen de cinci ani de la evaluarea tehnică respectivă, proprietarul vehiculului nu obține un certificat de inspecție tehnică în conformitate cu Directiva 2014/45/UE, vehiculul este considerat vehicul scos din uz. Pe durata celor cinci ani, evaluarea tehnică respectivă constituie documentația conform căreia vehiculul nu este un vehicul scos din uz.

Evaluarea menționată în prezenta anexă se efectuează de către un expert independent în sectorul autovehiculelor. Statele membre pot întocmi o listă exhaustivă de experți independenți din sectorul autovehiculelor care să efectueze aceste evaluări.

La cererea proprietarului unui vehicul, autoritățile competente ale statului membru de înmatriculare a vehiculului sau unul dintre organismele sale de autorizare desemnate pot excepta un vehicul considerat vehicul scos din uz de la statutul de vehicul scos din uz în conformitate cu prezenta anexă, atunci când vehiculul în cauză face obiectul unor reparații.

PARTEA A

CRITERII DE EVALUARE A VEHICULELOR SCOASE DIN UZ

Un vehicul este considerat vehicul scos din uz atunci când îndeplinește unul sau mai multe dintre următoarele criterii:

(a) a fost tăiat în bucăți sau dezmembrat pentru ca piesele sale să fie reutilizate;

(b) a fost ars până în punctul în care compartimentul motorului sau habitaclul este complet distrus;

(c) a fost scufundat în apă până la un nivel aflat deasupra tabloului de bord;

(d) una sau mai multe dintre următoarele componente ale vehiculului nu pot fi, din punct de vedere tehnic, nici reparate, nici înlocuite:

(i) componentele sistemului de rulare (cum ar fi pneurile și roțile), suspensia, sistemul de direcție, sistemul de frânare 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 sau caroseria vehiculului;

(e) componentele sale structurale și de siguranță prezintă defecte tehnice care sunt ireversibile și care le fac de neînlocuit;

(f) a fost predat pentru tratare la un punct de colectare sau la o instalație de tratare autorizată;

(g) a fost declarat daună tehnică totală de către o companie de asigurări, pe baza evaluării tehnice efectuate de un expert din sectorul autovehiculelor.

PARTEA B

LISTĂ DE CRITERII ORIENTATIVE PENTRU VEHICULELE SCOASE DIN UZ

Dacă nu se aplică niciunul dintre criteriile din partea A, vehiculul se evaluează în conformitate cu următoarele criteriile:

(a) vehiculul este abandonat sau lipsesc mijloacele care să permită identificarea sa, în special a VIN;

(b) nu este protejat în mod corespunzător împotriva deteriorării în timpul depozitării, al transportului, al încărcării și al descărcării;

(c) costurile necesare pentru a repara vehiculul pentru ca acesta să fie într-o stare tehnică suficientă pentru a obține un certificat de inspecție tehnică adăugate la valoarea sa actuală depășesc valoarea de piață estimată după reparare;

(d) a fost scufundat în apă până la un nivel aflat sub tabloul de bord, iar motorul sau sistemul electric a fost deteriorat;

(e) combustibilul sau vaporii de la combustibilul vehiculului au fost evacuați, ceea ce prezintă un risc de incendiu și explozie;

(f) s-a scurs gaz din sistemul său de gaz lichid, ceea ce prezintă un risc de incendiu și explozie;

(g) lichidele necesare pentru funcționarea vehiculului (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;

(h) vehiculul a fost dezmembrat; sau

(i) are unul sau mai multe puncte de intrare sudate sau închise cu spumă izolatoare.

ANEXA II

CRITERII DE RECUNOAȘTERE A STATUTULUI VEHICULELOR 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 având un interes cultural special atunci când acesta îndeplinește toate criteriile următoare:

   (a) statutul sau valoarea sa istorică sau culturală unică a fost documentat(ă) de proprietarul vehiculului sau de autoritățile competente ale statului membru în care vehiculul este înmatriculat 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 constructor ori atribuit de autoritatea competentă;

   (d) vehiculul poate fi identificat prin VIN sau prin numărul de serie sau prin altă identificare furnizată de constructor sau atribuită de o autoritate competentă.

   La cererea proprietarului vehiculului, autoritățile competente ale statului membru de înmatriculare eliberează un certificat de recunoaștere a unui vehicul ca având un interes cultural special, dacă sunt îndeplinite criteriile stabilite la primul paragraf de la prezentul punct.

   La cererea proprietarului vehiculului, autoritățile competente ale statului membru de înmatriculare revocă certificatul menționat la al doilea paragraf de la prezentul punct.

2. Proprietarul vehiculului de interes cultural special se asigură că:

   (a) vehiculul este depozitat, transportat și folosit într-un mod adecvat din punct de vedere ecologic, în conformitate cu dreptul Uniunii sau cu dreptul intern;

   (b) certificatul menționat la punctul 1 al doilea paragraf se furnizează sau se pune la dispoziția autorităților, 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.

ANEXA III

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 constructorului și în conformitate cu criteriile prevăzute în partea A, ca fiind cea mai problematică din punct de vedere al posibilității 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 constructorului.

4. În cazul în care autoritatea de omologare și constructorul nu reușesc să identifice împreună cea mai problematică versiune din cadrul unui tip de vehicul, în ceea ce privește posibilitatea de reutilizare, reciclare și recuperare, 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 M_1;

   (b) pentru fiecare „tip de caroserie”, respectiv furgon, șasiu-cabină, autocamionetă etc., în cazul vehiculelor din categoria N_1.

5. Pentru verificarea materialelor și a maselor pieselor componente, constructorul 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. Piesele, componentele și materialele enumerate în partea B punctele 1, 2 și 3 din anexa VIII sunt considerate ca fiind 0 % reutilizabile și 100 % reciclabile și recuperabile. Piesele și componentele enumerate în partea E din anexa VIII sunt considerate ca fiind 0 % reutilizabile și 100 % reciclabile și recuperabile. Metodologia garantează că, în cazul în care modificarea anexei VIII are ca rezultat extinderea listei de piese și componente enumerate în partea E din anexa respectivă, piesele și componentele 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 IV

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.

Piesele 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 (4).

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 (6) litera (d)
Plumbul ca element de aliere		
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	
2(a). Aluminiu 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). Aluminiu 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 aluminiu 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 aluminiu care nu sunt incluse la rubrica 2(c)(i), cu conținut de plumb de până la 0,4 % în greutate [2]	Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2027 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
2(c)(iii). 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	Vehicule omologate de tip după 31 decembrie 2026 și piese de schimb pentru aceste vehicule. [1]	

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 (6) litera (d)
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	

Plumb și compuși ai plumbului în componente

5. (eliminat)		
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 suporților 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 suporților 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	

Plumbul din aliajele de sudură sau din învelișurile protectoare ale aplicațiilor electrice și electronice menționate în următoarele subrubrici

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])

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 (6) litera (d)
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])
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])
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) există un nod tehnologic semiconductor de 90 nm sau mai mare; (2) există un substrat de 300 mm^2 sau mai mare în orice nod tehnologic semiconductor; (3) există carcase suprapuse cu substraturi de 300 mm^2 sau mai mari sau substraturi (interposers) din siliciu de 300 mm^2 sau mai mari.	(1) Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2030 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 cm^2 și densitatea curentului nominal de cel puțin 1 A/mm^2 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 exceptării	Se etichetează sau se identifică în conformitate cu articolul 5 alineatul (6) 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 exceptare 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	
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 exceptare 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	
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	

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 (6) litera (d)
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

Crom hexavalent

13(a). Acoperiri anticorozive preventive	Ca piese de schimb pentru vehiculele introduse pe piață înainte de 1 iulie 2007	
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:		X
(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;	Pentru (a): Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2020 și piese de schimb pentru aceste vehicule	
(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 (b): Vehicule omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2026 și piese de schimb pentru aceste vehicule	

Mercur

15(a). Lămpi cu descărcare pentru faruri	Vehicule omologate de tip înainte de 1 iulie 2012 și piese de schimb pentru aceste vehicule	X

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 (6) litera (d)
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 exceptare se revizuiește în 2030 în conformitate cu articolul 5 alineatul (6).
(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) 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 constructor 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 constructor pe linia de producție.

ANEXA V

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 îndeplinesc cerințele legale menționate la articolele 4-7 pe tot parcursul producției lor.

2. O descriere fără caracter tehnic a procedurilor puse în aplicare de constructor pentru:

   (a) colectarea de-a lungul întregului lanț de aprovizionare a datelor relevante pentru îndeplinirea cerințelor de la articolele 4-7;

   (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 tehnologiile de tratare la sfârșitul ciclului de viață, progresele tehnologice preconizate în ceea ce privește tehnologiile de tratare la sfârșitul ciclului de viață și investițiile în astfel de tehnologii , pe care constructorul le-a utilizat pentru a calcula posibilitățile de reutilizare, reciclare și recuperare în conformitate cu articolul 4 pentru tipurile sale de vehicule.

4. Informații privind ponderea conținutului reciclat din vehicule, astfel cum se menționează la articolele 6 și 10.

5. O listă a acțiunilor pe care constructorul se angajează să le întreprindă pentru a se asigura că tratarea vehiculelor scoase din uz se efectuează în conformitate cu prezentul regulament, cu un accent deosebit pe:

   (a) măsurile destinate să faciliteze îndepărtarea pieselor indicate în partea C din anexa VIII;

   (b) 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;

   (c) măsurile de promovare a reutilizării pieselor și a componentelor;

   (d) activitățile de cercetare și dezvoltare, investițiile în dezvoltarea de tehnologii sau infrastructuri de reciclare, precum și cooperarea cu operatorii de gestionare a deșeurilor, desfășurate în vederea punerii în aplicare a acțiunilor menționate la literele (a), (b) și (c).

PARTEA B

URMĂRIREA ȘI ACTUALIZAREA STRATEGIEI PRIVIND CIRCULARITATEA

1. Constructorii furnizează o actualizare a strategiei privind circularitatea cel puțin o dată la cinci ani.

2. Strategia actualizată privind circularitatea include modificările relevante, în special următoarele:

(a) o descriere a modului în care au fost întreprinse acțiunile menționate în partea A punctul 5, împreună cu o evaluare a eficacității lor și, în cazul în care una sau mai multe acțiuni indicate în strategie nu au fost efectuate, o explicație a motivelor respective;

(b) informații cu privire la modificările semnificative introduse de constructor la nivelul de design și producție pentru a îmbunătăți circularitatea vehiculelor.

ANEXA VI

CERINȚE DE INFORMARE PRIVIND DEMONTAREA ȘI ÎNLOCUIREA

1. Bateriile pentru vehicule electrice și bateriile pentru mijloace de transport ușoare încorporate în vehicul:

   (a) numărul echipamentului original;

   (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 și bateriile pentru mijloace de transport ușoare.

2. Motoarele pentru tracțiune electrică încorporate în vehicul:

   (a) numărul echipamentului original;

   (b) amplasarea;

   (c) greutatea;

   (d) tipurile de magneți permanenți prezenți în motoarele pentru tracțiune electrică, astfel cum sunt enumerate la articolul 28 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2024/1252;

   (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 VIII:

   (a) numărul echipamentului original;

   (b) amplasarea;

   (c) greutatea;

   (d) prezența substanțelor enumerate la articolul 5 alineatul (4), care trebuie să fie etichetate conform anexei IV într-un vehicul;

(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 VIII:

(a) numărul echipamentului original;

(b) amplasarea;

(c) instrucțiuni tehnice privind îndepărtarea și înlocuirea, inclusiv succesiunea tuturor etapelor;

(d) informații, specificații, instrumente și procese, inclusiv actualizări de software, necesare pentru refabricare și recondiționare.

5. Componentele și piesele codificate digital ale unui vehicul:

(a) numărul;

(b) amplasarea;

(c) instrucțiuni tehnice privind accesul, îndepărtarea și înlocuirea componentelor, inclusiv codificarea și software-ul necesare pentru activarea pieselor de schimb și a componentelor pentru a funcționa într-un alt vehicul, precum și prelucrarea informațiilor privind radierea și decuplarea acestora de la VIN, inclusiv, după caz, instrucțiuni privind modul de utilizare a unui instrument de diagnosticare în vederea reutilizării viitoare a acestor componente;

(d) descrierea funcționalității, a interschimbabilității și a compatibilității cu anumite piese și componente ale altor mărci și modele;

(e) punctul de contact al constructorului pentru asistență tehnică.

6. În sensul punctului 5 litera (c), în cazul în care sunt necesare radierea și decuplarea de la VIN a unor componente, echipamente și piese codificate digital menționate la articolul 11 din prezentul regulament, constructorul aplică proceduri care să permită operatorilor de gestionare a deșeurilor și operatorilor de reparații și de întreținere să efectueze aceste operațiuni de radiere și decuplare. În cadrul acestui proces, constructorul poate solicita un certificat de distrugere, precum și autentificarea operatorului respectiv. În acest scop, operatorii de gestionare a deșeurilor și operatorii de reparații și de întreținere obțin și utilizează acreditările de autentificare necesare pentru site-ul web al constructorului referitor la repararea și întreținerea vehiculelor, menționat la punctul 2.1 din anexa X la Regulamentul (UE) 2018/858. Dacă pentru astfel de procese de radiere și decuplare este necesar accesul operatorilor de gestionare a deșeurilor și al operatorilor de reparații și întreținere la informațiile din sistemul de diagnosticare la bord (OBD) al vehiculului, constructorul poate, ca o condiție pentru emiterea acreditărilor de acces:

(a) să solicite o conexiune online continuă, la momentul efectuării îndepărtării, între dispozitivul de diagnosticare și serverul constructorului instrumentului de diagnosticare, precum și între serverul constructorului instrumentului de diagnosticare și serverul constructorului; și

(b) să solicite constructorului instrumentului utilizat pentru accesarea informațiilor OBD să ateste constructorului identitatea instrumentului de diagnosticare și identitatea pseudonimizată a operatorului și să colecteze și să stocheze VIN, identificatorul unic al piesei, dacă este disponibil și posibil prin sistemul producătorului vehiculului, data și ora UTC exactă la care a avut loc activitatea respectivă și identificatorul unic al instrumentului de diagnosticare; la cerere, constructorul obține de la constructorul instrumentului de diagnosticare acces la informațiile menționate în prezentul punct, dacă este necesar pentru a reacționa la o suspiciune rezonabilă de furt sau utilizare necorespunzătoare a pieselor.

ANEXA VII

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) standardul internațional ISO 1043-1 Materiale plastice – simboluri și termeni abreviați. Partea 1: Polimeri de bază și caracteristicile speciale ale acestora;
   (b) standardul internațional ISO 1043-2 Materiale plastice – simboluri și termeni abreviați. Partea 2: Materiale de umplutură și ranforsare;
   (c) standardul internațional 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: standardul internațional ISO 1629 Cauciuc și latex – Nomenclatură.
3. Simbolurile „<” sau „>” folosite în standardele ISO se pot înlocui cu paranteze.

ANEXA VIII

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 fie echipate pentru a permite îndepărtarea imediată a fluidelor și lichidelor din vehiculele scoase din uz care prezintă scurgeri și colectarea fluidelor și lichidelor care s-au scurs, utilizând material absorbant.

Operatorii amplasamentelor menționate la primul paragraf efectuează fără întârziere acțiunile menționate la litera (d) de la paragraful respectiv.

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 3 din prezenta anexă;

(b) componentelor, a pieselor și a materialelor enumerate în partea C din prezenta anexă.

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, fluid pentru 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 cerințele referitoare la sănătate și mediu;

(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 la care se suspectează deteriorarea bateriei pentru vehicule electrice evaluează aceste baterii cât mai curând posibil, dar nu mai târziu 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 punctul 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, lichide și gaze 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;

(e) ulei pentru sistemul de servodirecție;

(f) ulei hidraulic;

(g) lichide de răcire;

(h) antigel;

(i) lichide de frână;

(j) agenți frigorifici;

(k) fluide pentru eșapament diesel; și

(l) orice alte fluide sau gaze conținute de vehiculul scos din uz.

După îndepărtarea fluidelor și a lichidelor, se instalează bușoane 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.

2. Următoarele componente, piese și materiale se neutralizează sau se îndepărtează:

(a) sistemul e-Call;

(b) părțile pirotehnice ale airbagurilor;

(c) părțile pirotehnice ale centurilor de siguranță;

(d) orice alte părți pirotehnice.

3. 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;

(b) filtrele de ulei;

(c) agenții frigorifici se tratează în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/573;

(d) 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;

(e) materialele care conțin substanțele menționate la articolul 5 alineatul (4), care trebuie etichetate în conformitate cu anexa IV, 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.

4. 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 îndepărtarea poluanților;

(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 și datele de contact ale sitului unde are loc tratarea finală a fluidelor și gazelor, 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

	Exceptate în temeiul articolului 29 alineatul (2), dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute în partea G din anexa VIII X: exceptarea se aplică la:
1. Bateriile pentru vehicule electrice inclusiv sistemele aferente de gestionare a bateriilor, încărcătoarele de la bord, carcasele sau învelișurile, dacă există	
2. 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 bord, carcasele sau învelișurile, dacă există	
3. Bateriile SLI, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) 2023/1542	
4. Bateriile portabile, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 9 din Regulamentul (UE) 2023/1542	
5. Motoarele pentru tracțiune electrică, inclusiv carcasele acestora și orice unități de comandă, cabluri și alte piese, componente și materiale asociate	
6. Blocurile motoare	X
7. Convertizoarele catalitice	
8. Cutiile de viteze	X
9. Cel puțin 70 % din toată sticla provenită de la parbrizele, lunetele și geamurile laterale din sticlă, inclusiv de la instalațiile de plafoane din sticlă	
10. Jantele	
11. Pneurile	

	Exceptate în temeiul articolului 29 alineatul (2), dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute în partea G din anexa VIII X: exceptarea se aplică la:
12. Părțile direct accesibile ale sistemului de informații și divertisment	
13. Farurile și stopurile, inclusiv dispozitivele de acționare ale acestora	
14. Fasciculele principale de fire electrice	X
15. Barele de protecție	X
16. Rezervoarele de combustibil	X
17. Schimbătoarele de căldură	X
18. Piesele din material plastic ranforsat cu fibre de carbon	
19. Componentele electrice și electronice:	X
(a) invertoare și convertoare CC-CC pentru vehicule electrice cu o greutate mai mare de 2 kg	X
(b) plăci de circuite imprimate de mari dimensiuni și ușor accesibile	X
(c) panouri fotovoltaice cu o suprafață mai mare de 0,2 metri pătrați	X
(d) module de comandă și cutii de supape pentru transmisia automată	X

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 conține toate părțile importante;

(ii) este adecvată pentru a fi refabricată sau recondiționată, ținând seama de orice deteriorare, funcționalitate redusă, performanță redusă, durată de viață redusă și reparații necesare;

(iii) nu există coroziune puternică vizibilă care să împiedice funcționalitatea piesei sau a componentei.

2. Informații minime care trebuie furnizate pe etichetele pieselor și ale componentelor:

(a) denumirea componentei sau a piesei;

(b) 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. Sisteme pentru tratarea emisiilor (ex. convertoare catalitice, filtre de particule), cu excepția cazului când aceste piese sunt conforme cu criteriile pentru inspecția tehnică aferentă, astfel cum se prevede la articolul 4 din Directiva 2014/45/UE.

3. Sisteme automate sau neautomate de centuri de siguranță, inclusiv chingi, catarame, retractoare, elemente de acționare pirotehnice.

4. Scaunele, în cazurile în care acestea încorporează sistemele de ancorare ale centurilor de siguranță și/sau airbaguri.

5. Mecanisme de blocare a direcției care acționează asupra coloanei de direcție.

6. 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.

3. Bateriile LMT se tratează în conformitate cu articolul 70 din Regulamentul (UE) 2023/1542.

4. Bateriile portabile se tratează în conformitate cu articolul 70 din Regulamentul (UE) 2023/1542.

5. Materialele cu magneți permanenți care conțin neodim, disprosiu sau praseodim [neodimfier-bor (NdFeB)], astfel cum sunt definite 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 NdFeB, motoarele pentru tracțiune electrică sau piesele acestora, care conțin materiale cu magneți permanenți, se depozitează și se etichetează în conformitate cu articolul 28 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2024/1252. În scopul reciclării viitoare, nu se aplică cerințele legate de depozitarea temporară din Directiva 1999/31/CE.

6. 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.

7. Sticla îndepărtată de pe vehiculul scos din uz se reciclează cel puțin în sticlă pentru recipiente, fibră de sticlă sau de calitate echivalentă.

8. Agenții frigorifici îndepărtați trebuie reciclați, regenerați sau distruși în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (UE) 2024/573.

9. Materialele plastice și fracțiunile de reziduuri se tratează în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (UE) 2019/1021 și cu anexa IV la acesta.

10. Pneurile din cauciuc sunt prelucrate în conformitate cu ierarhia deșeurilor și cu cerințele generale prevăzute la articolul 4 din Directiva 2008/98/CE pentru a acorda prioritate opțiunilor de prevenire care oferă cel mai bun rezultat ecologic global, incluzând reșaparea, și pentru a acorda prioritate reciclării, inclusiv altor metode decât reciclarea mecanică, în detrimentul recuperării energiei.

11. Materialele din aluminiu provenite de la schimbătoarele de căldură, astfel cum se specifică în partea C punctul 17 din anexa VIII, se depozitează și se reciclează separat de fracțiunile de aluminiu turnat și maleabil specificate în partea G punctul 2 litera (b) din anexa VIII.

PARTEA G

CRITERII PENTRU MĂRUNȚIREA COMBINATĂ ȘI APLICAREA TEHNOLOGIILOR POST-MĂRUNȚIRE

1. Pentru a se conforma articolului 27 alineatul (3) din prezentul regulament, vehiculele scoase din uz pot fi mărunțite împreună cu alte deșeuri numai dacă:

   (a) deșeurile de echipamente electrice și electronice au fost tratate selectiv în conformitate cu anexa VII la Directiva 2012/19/UE;

   (b) toate bateriile au fost îndepărtate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1542;

   (c) ambalajele din plastic au fost separate de deșeurile de ambalaje și de ambalajele metalice în conformitate cu Regulamentul (UE) 2025/40;

   (d) procesul combinat de mărunțire nu reduce calitatea fluxurilor de deșeuri în comparație cu tratarea separată; și

(e) contribuția individuală a fiecărui flux de deșeuri mixte la fracțiunile de ieșire poate fi identificată ca fiind în acord cu cerințele de raportare în temeiul Regulamentului (UE) 2023/1542, al Regulamentului (UE) 2025/40, al Directivei 2008/98/CE și al Directivei 2012/19/UE.

2. Cerințe de calitate pentru fracțiile de ieșire:

(a) conținutul total de cupru al fracțiunii principale de oțel nu depășește 0,25 % în greutate; de la 1 septembrie 2031, conținutul total de cupru al fracțiunii principale de oțel nu depășește 0,15 % în greutate;

(b) de la 1 septembrie 2029, aluminiul se sortează cel puțin în două fracțiuni:

(i) aluminiu turnat (fracțiuni cu un conținut de siliciu mai mare de 1,5 %);

(ii) aluminiu maleabil (fracțiuni cu un conținut de siliciu mai mic sau egal cu 1,5 %);

(c) de la 1 septembrie 2032, aluminiul se sortează cel puțin în patru fracțiuni:

(i) fracțiunea de aluminiu cu un conținut de siliciu mai mare de 1,5 %, un conținut de cupru mai mic sau egal cu 0,5 % și un conținut de fier mai mic sau egal cu 0,2 %;

(ii) fracțiunea de aluminiu cu un conținut de siliciu mai mare de 1,5 % și care nu îndeplinește cerințele privind compoziția de la subpunctul (i) pentru cupru și fier;

(iii) fracțiunea de aluminiu cu conținut de siliciu mai mic sau egal cu 1,5 %, magneziu mai mic sau egal cu 1,5 %, conținut de cupru mai mic sau egal cu 0,3 % și conținut de zinc mai mic sau egal cu 0,3 %;

(iv) fracțiunea de aluminiu cu un conținut de siliciu mai mic sau egal cu 1,5 % și care nu îndeplinește cerințele privind compoziția de la subpunctul (iii) pentru magneziu, cupru și zinc;

(d) fracțiunea grea rezultată din instalația de mărunțire după separarea aerului și separarea fierului se tratează ulterior cu scopul de a separa metalele feroase, metalele 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 ([1]), carbon organic total sub 5 % în greutate; limita carbonului 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;

(e) fracțiunea ușoară rezultată din instalația de mărunțire este supusă unui tratament suplimentar cu scopul de a separa metalele feroase, metalele 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, carbon organic total sub 5 % în greutate; limita carbonului 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.

([1]) Decizia Consiliului 2003/33/CE din 19 decembrie 2002 de stabilire a unor criterii și proceduri de admitere a deșeurilor în depozitele de deșeuri, în conformitate cu articolul 16 și cu anexa II la Directiva 1999/31/CE (JO L 11, 16.1.2003, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

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

(a) dacă este disponibilă, o copie a contractului scris dintre instalația de tratare autorizată și instalația care efectuează operațiunile de mărunțire și utilizează tehnologii de post-mărunțire, inclusiv specificațiile privind calitatea materialelor secundare gata de reciclare și specificațiile tehnice urmate în prelucrarea fracțiunilor de tratare de la vehiculele scoase din uz;

(b) un raport privind bilanțul masei legat de analiza probelor cu privire la calitatea și cantitatea fracțiunilor de tratare (realizare) pentru o configurație de tratare reprezentativă, furnizat de un organism independent.

ANEXA IX

INFORMAȚII PENTRU ÎNREGISTRAREA ÎN REGISTRUL PRODUCĂTORILOR

1. Informații care trebuie să fie 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 dacă a fost desemnată 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, siturile de internet și adresele 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 X

CERTIFICATUL DE DISTRUGERE

1.	Unitatea sau întreprinderea care eliberează acest certificat	
1.1.	Denumirea	
1.2.	Adresa	
1.3.	Numărul de telefon	
1.4.	Adresa de 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.	Statul membru	
2.2.	Denumirea	
2.3.	Adresa	
3.	Certificatul de distrugere	
3.1.	Data emiterii	
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) numărul 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 (**)	
5.3.	(C.2.3) Adresa (**)	
5.4.	Numărul de telefon [dacă există și cu consimțământul proprietarului]	
5.5.	Adresa de e-mail [dacă există și cu consimțământul proprietarului]	
6.	Observații	

(*) La această cerință se poate renunța în cazul în care sistemul național de înregistrare sau de identificare nu prevede un astfel de număr.
(**) Coduri comunitare armonizate, astfel cum sunt menționate în Directiva 1999/37/CE.

ANEXA XI

MODIFICAREA REGULAMENTULUI (UE) 2018/858 ȘI A REGULAMENTULUI (UE) nr. 168/2013

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

(a) în partea I, rubrica G13 se înlocuiește cu următorul text:

„G13	Circularitatea	Regulamentul (UE) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X”;		

(b) apendicele 1 se modifică după cum urmează:

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

„G13	Circularitatea	Regulamentul (UE) 2026/1738		nu se aplică Cu toate acestea, se aplică partea E din anexa VII privind interzicerea reutilizării părților componente specificate.”;

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

„G13	Circularitatea	Regulamentul (UE) 2026/1738		nu se aplică Cu toate acestea, se aplică partea E din anexa VII privind interzicerea reutilizării părților componente specificate.”;

(c) în apendicele 2, punctul 4 se modifică după cum urmează:

(i) în tabelul „Partea I: Vehicule din categoria M_1”, rubrica 59 se înlocuiește cu următorul text:

„59	Regulamentul (UE) 2026/1738 (Circularitatea)	Cerințele regulamentului respectiv nu se aplică.”;

(ii) în tabelul „Partea II: Vehicule din categoria N_1”, rubrica 59 se înlocuiește cu următorul text:

„59	Regulamentul (UE) 2026/1738 (Circularitatea)	Cerințele regulamentului respectiv nu se aplică.”;

(d) partea III se modifică după cum urmează:

(i) rubrica 59 din apendicele 1 se înlocuiește cu următorul text:

„59	Circularitatea	Regulamentul (UE) 2026/1738	Nu se aplică	Nu se aplică”;		

(ii) rubrica 59 din apendicele 2 se înlocuiește cu următorul text:

„59	Circularitatea	Regulamentul (UE) 2026/1738	Nu se aplică				Nu se aplică”					

(iii) rubrica 59 din apendicele 3 se înlocuiește cu următorul text:

„59	Circularitatea	Regulamentul (UE) 2026/1738	Nu se aplică”;

(iv) rubrica 59 din apendicele 4 se înlocuiește cu următorul text:

„59	Circularitatea	Regulamentul (UE) 2026/1738	Nu se aplică				Nu se aplică”.					

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

În secțiunea C1 din tabel, rubrica 15a se înlocuiește cu următorul text:

				L1e-A[1]	L1e-B[2]	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
„15a	18	Cerințe privind circularitatea	Regulamentul (UE) 2026/1738	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*”

ANEXA XII

MODIFICAREA REGULAMENTULUI (UE) 2023/1542

Tabelul din anexa I se înlocuiește cu următorul tabel:

„Coloana 1 Denumirea substanței sau a grupului de substanțe	Coloana 2 Condiții de restricționare
1. Mercur Nr. CAS 7439-97-6 Nr. CE 231-106-7 și compușii acestuia	Bateriile, prezente și 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 ca mercur metal) în greutate.
2. Cadmiu Nr. CAS 7440-43-9 Nr. CE 231-152-8 și compușii acestuia	1. Bateriile portabile, prezente și 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 sub formă de cadmiu metal) în greutate. 2. Bateriile pentru vehicule electrice și bateriile SLI, încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, 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. 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 M_1 și N_1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, introduse pe piață înainte de 31 decembrie 2008.
3. Plumb Nr. CAS 7439-92-1 Nr. CE 231-100-4 și compușii acestuia	1. Începând cu 18 august 2024, bateriile portabile, prezente și încorporate sau nu în aparate, nu trebuie să conțină mai mult de 0,01 % plumb (exprimat în plumb metal) în greutate. 2. Restricția prevăzută la punctul 1 nu se aplică bateriilor tip pastilă zinc-aer portabile până la 18 august 2028. 3. Bateriile portabile încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, nu trebuie să conțină mai mult de 0,1 % plumb (exprimat în plumb metal) în greutate în material omogen. 4. Punctul 3 nu se aplică bateriilor portabile încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, 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. 5. Bateriile pentru vehicule electrice încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, nu trebuie să conțină mai mult de 0,1 % plumb (exprimat în plumb metal) în greutate în material omogen.

„Coloana 1 Denumirea substanței sau a grupului de substanțe	Coloana 2 Condiții de restricționare
	6. Punctul 5 nu se aplică: (a) bateriilor pentru vehicule electrice utilizate în sisteme sub înaltă tensiune [1] încorporate în vehicule din categoriile M_1 și N_1 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; (b) bateriilor pentru vehicule electrice care nu intră sub incidența literei (a) de la prezentul punct, încorporate în vehicule, inclusiv vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, 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. 7. Bateriile SLI încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, nu trebuie să conțină mai mult de 0,1 % plumb (exprimat în plumb metal) în greutate în material omogen. 8. Punctul 7 nu se aplică: (a) bateriilor SLI utilizate în aplicațiile de 12 V pentru vehicule, inclusiv pentru vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858 [1]; (b) bateriilor SLI utilizate în aplicațiile de 24 V în vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858 [2]; (c) bateriilor SLI încorporate în alte aplicații decât cele care intră sub incidența literelor (a) și (b) de la prezentul punct în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, astfel cum sunt definite în Regulamentul (UE) 2018/858, care sunt omologate de tip înainte de 1 ianuarie 2024.
4. Crom hexavalent Nr. CAS 18540-29-9 Nr. CE 606-053-1 și compușii acestuia	Bateriile încorporate în vehicule, inclusiv în vehicule cu destinație specială, din categoriile M_1 și N_1, 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.

[1] Sisteme care au o tensiune nominală de peste 75 V DC astfel cum se prevede la articolul 1 din Directiva 2014/35/UE a Parlamentului European și a Consiliului [3]."

[1] Această exceptare va fi revizuită în 2030.
[2] Această exceptare va fi revizuită în 2030.
[3] Directiva 2014/35/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor electrice destinate utilizării în cadrul unor anumite limite de tensiune (JO L 96, 29.3.2014, p. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

ANEXA XIII

CRITERII CARE TREBUIE ÎNDEPLINITE DE INSTALAȚIILE DIN ȚĂRI TERȚE CARE PRODUC MATERIALE RECICLATE

PARTEA A 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 (4)]

1. Instalația situată într-o țară terță implicată în producția de materiale reciclate trebuie să îndeplinească următoarele condiții în operațiunile 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;

(c) deșeurile sale de plastic provin dintr-un stat membru sau dintr-o țară care respectă dreptul Uniunii sau standarde echivalente cu cele ale statelor membre în ceea ce privește protecția mediului și securitatea lucrătorilor și își desfășoară activitatea într-o astfel de țară în conformitate cu criteriile definite la punctul 3;

(d) 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);

(e) 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;

(f) a luat măsuri care urmăresc economisirea energiei și limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră legate de activitățile sale;

(g) 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;

(h) operatorul său sau conducerea acestuia nu au fost condamnați pentru că au desfășurat activități ilegale legate de gestionarea deșeurilor în ultimii cinci ani.

2. Ca punct de referință și dacă este cazul, se iau în considerare următoarele norme sau norme echivalente:

   (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.

3. Deșeurile de plastic sunt tratate în conformitate cu cerințele stabilite în dreptul Uniunii sau echivalente cu cerințele respective și provin dintr-un stat membru sau dintr-o țară cu un cadru cuprinzător de gestionare a deșeurilor care acoperă întregul său teritoriu și care demonstrează capacitatea și disponibilitatea sa de a garanta gestionarea 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 unei scheme 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 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 B CRITERII PENTRU A DEMONSTRA CĂ MATERIALELE RECICLATE AU FOST PRODUSE ÎN CONFORMITATE CU CERINȚELE DE LA ARTICOLUL 6 ALINEATELE (1), (2) ȘI (3)

Instalația situată într-o țară terță implicată în producția de materiale reciclate trebuie să îndeplinească următoarele condiții în operațiunile 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 astfel de deșeuri au fost colectate separat și nu au fost amestecate cu materiale de altă origine într-un mod care ar împiedica trasabilitatea acestor deșeuri înainte de sosirea lor în instalație și pe parcursul întregului proces de reciclare.

ANEXA XIV

CERINȚE PENTRU AUDITURI, CERTIFICATORI ȘI AUDITORI

PARTEA A CERINȚE DETALIATE PENTRU PĂRȚILE TERȚE CARE EFECTUEAZĂ AUDITURI

1. O parte terță care efectuează audituri ale instalației situate într-o țară terță în conformitate cu articolul 6 alineatul (5) este independentă de furnizor, de constructor sau de persoana implicată în producția materialelor reciclate și a instalației controlate. În acest scop, partea terță este 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 auditul;

      (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 (5) 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 în prezenta parte punctele 1 și 2, partea terță care efectuează un audit sau o certificare 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 standardul internațional ISO 19011:2018 sau ISO/IEC 17020:2012.

PARTEA B. OBIECTUL AUDITULUI

1. Auditul menționat la articolul 6 alineatul (5) verifică dacă instalația situată într-o țară terță implicată în producția de materiale reciclate îndeplinește condițiile enumerate în anexa XIII în operațiunile sale efective.

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

ANEXA XV

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

1. Directiva 2000/53/CE

Directiva 2000/53/CE	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolul 1
Articolul 2 punctul 1	Articolul 3 punctul 1
Articolul 2 punctul 2	Articolul 3 punctul 2
Articolul 2 punctul 3	Articolul 3 punctul 23
Articolul 2 punctul 4	Articolul 3 punctul 39
Articolul 2 punctul 5	Articolul 3 punctul 18
Articolul 2 punctul 6	Articolul 3 punctul 4
Articolul 2 punctul 7	Articolul 3 punctul 39
Articolul 2 punctul 8	Articolul 3 punctul 39
Articolul 2 punctul 9	Articolul 3 punctul 39
Articolul 2 punctul 10	Articolul 3 punctul 35
Articolul 2 punctul 11	—
Articolul 2 punctul 11 litera (a)	—
Articolul 2 punctul 11 litera (b)	—
Articolul 2 punctul 11 litera (c)	—
Articolul 2 punctul 11 litera (d)	—
Articolul 2 punctul 12	—
Articolul 2 punctul 13	—

Directiva 2000/53/CE	Prezentul regulament
Articolul 3 alineatul (1)	Articolul 2 alineatul (1) litera (a)
Articolul 3 alineatul (2)	—
Articolul 3 alineatul (3)	—
Articolul 3 alineatul (4)	—
Articolul 3 alineatul (5)	—
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 (4) și (5)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (i)	Articolul 5 alineatul (6) litera (a)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (ii)	Articolul 5 alineatul (6) litera (b)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (ii)	Articolul 5 alineatul (6) litera (c)
Articolul 4 alineatul (2) litera (b) punctul (iv)	Articolul 5 alineatul (6) litera (d)
Articolul 4 alineatul (2) litera (c)	—
Articolul 5 alineatul (1) prima liniuță	—
Articolul 5 alineatul (1) a doua liniuță	Articolul 23 alineatul (3) litera (b)
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 24 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (3) primul paragraf	Articolul 25
Articolul 5 alineatul (3) al doilea paragraf	Articolul 25 alineatul (1)
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)

Directiva 2000/53/CE	Prezentul regulament
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 X
Articolul 5 alineatul (5) al doilea paragraf	—
Articolul 6 alineatul (1)	Articolul 26 alineatele (1) și (2)
Articolul 6 alineatul (2) primul paragraf	Articolul 15 alineatul (1)
Articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf	—
Articolul 6 alineatul (3) primul paragraf	Articolul 29 alineatul (1) și anexa VIII partea C
Articolul 6 alineatul (3) al doilea paragraf	Articolul 28 alineatul (1)
Articolul 6 alineatul (4)	Articolul 15 alineatul (2)
Articolul 6 alineatul (5)	Articolul 26 alineatul (4)
Articolul 6 alineatul (6)	Articolul 26 alineatul (3)
Articolul 7 alineatul (1)	Articolul 30 alineatul (1)
Articolul 7 alineatul (2) litera (a)	—
Articolul 7 alineatul (2) litera (b)	Articolul 33 alineatul (1) literele (a) și (b)
Articolul 7 alineatul (2) al doilea paragraf	—
Articolul 7 alineatul (2) al treilea paragraf	—
Articolul 7 alineatul (3)	—
Articolul 7 alineatul (4)	—
Articolul 7 alineatul (5)	—
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 12 alineatul (1)

Directiva 2000/53/CE	Prezentul regulament
Articolul 8 alineatul (2)	Articolul 12 alineatul (2)
Articolul 8 alineatul (3)	Articolul 11 alineatul (1)
Articolul 8 alineatul (4)	Articolul 11 alineatele (1) și (3)
Articolul 9 alineatul (1a) primul paragraf	Articolul 50 alineatul (1) primul paragraf
Articolul 9 alineatul (1a) al doilea paragraf	Articolul 50 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 9 alineatul (1a) al treilea paragraf	Articolul 50 alineatul (1) al treilea paragraf
Articolul 9 alineatul (1b)	Articolul 50 alineatul (2)
Articolul 9 alineatul (1c)	Articolul 50 alineatul (3) al treilea paragraf
Articolul 9 alineatul (1d)	Articolul 50 alineatul (5)
Articolul 9 alineatul (2)	Articolul 9 și anexa V partea A
Articolul 9a alineatul (1)	Articolul 51 alineatul (1)
Articolul 9a alineatul (2)	Articolul 51 alineatul (2)
Articolul 9a alineatul (3)	Articolul 51 alineatul (3)
Articolul 9a alineatul (4)	Articolul 51 alineatul (4)
Articolul 9a alineatul (5)	Articolul 51 alineatul (5)
Articolul 9a alineatul (6)	Articolul 51 alineatul (6)
Articolul 10 alineatul (1)	—
Articolul 10 alineatul (2)	—
Articolul 10 alineatul (3)	—
Articolul 10a	Articolul 56
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 52 alineatul (1)

Directiva 2000/53/CE	Prezentul regulament
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 52 alineatul (2)
Articolul 12 alineatul (1)	Articolul 59 alineatul (1)
Articolul 12 alineatul (2)	Articolul 59 alineatul (2)
Articolul 12 alineatul (3)	—
Articolul 13	—
Anexa I	Anexa VIII
Anexa II	Anexa IV

2. Directiva 2005/64/CE

Directiva 2005/64/CE	Prezentul regulament
Articolul 1 primul paragraf	Articolul 1
Articolul 1 al doilea paragraf	—
Articolul 2	Articolul 2 alineatul (1) litera (a)
Articolul 3 litera (a)	—
Articolul 3 litera (b)	—
Articolul 3 litera (c)	Articolul 2 alineatul (2) litera (a)
Articolul 4 punctul 1	Articolul 3 punctul 1
Articolul 4 punctul 2	—
Articolul 4 punctul 3	Articolul 3 punctul 3
Articolul 4 punctul 4	Articolul 3 punctul 2
Articolul 4 punctul 5	Anexa III
Articolul 4 punctul 6	—

Directiva 2005/64/CE	Prezentul regulament
Articolul 4 punctul 7	Articolul 3 punctul 40
Articolul 4 punctul 8	—
Articolul 4 punctul 9	Articolul 3 punctul 4
Articolul 4 punctul 10	Articolul 3 punctul 39
Articolul 4 punctul 11	—
Articolul 4 punctul 12	Articolul 3 punctul 39
Articolul 4 punctul 13	Articolul 3 punctul 5
Articolul 4 punctul 14	Articolul 3 punctul 6
Articolul 4 punctul 15	Articolul 3 punctul 7
Articolul 4 punctul 16	—
Articolul 4 punctul 17	—
Articolul 4 punctul 18	—
Articolul 4 punctul 19	—
Articolul 4 punctul 20	—
Articolul 5 alineatul (1)	—
Articolul 5 alineatul (2)	Articolul 8 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (3)	Articolul 8 alineatul (3)
Articolul 5 alineatul (4)	—
Articolul 6 alineatul (1)	—
Articolul 6 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 5 alineatele (4) și (5)

Directiva 2005/64/CE	Prezentul regulament
Articolul 6 alineatul (3)	Articolul 9
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 VIII partea E
Articolul 7 litera (b)	Anexa VIII partea E
Articolul 8	—
Articolul 9	—
Articolul 10 alineatul (1)	—
Articolul 10 alineatul (2)	—
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	—

Directiva 2005/64/CE	Prezentul regulament
Anexa III	—
Anexa VII	—
Anexa V	Anexa VIII partea E
Anexa VI	—