Europa-Parlamentet
2024-2029

Udvalget om Miljø, Klima og Fødevaresikkerhed
Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse

2023/0284(COD)

24.2.2025

ÆNDRINGSFORSLAG
212 - 418

Udkast til betænkning
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF

Forslag til forordning
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Ændringsforslag 212
Laurent Castillo

Forslag til forordning
Henvisning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,	under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114***, og artikel 192, stk. 1, med hensyn til denne forordnings artikel 14-45, artikel 46 og 48,***

Or. en

Ændringsforslag 213
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Henvisning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,	under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114 ***og 192***,

Or. en

Begrundelse

Dette forslag kombinerer typegodkendelseslovgivning med artikel 114 som retsgrundlag og lovgivning om udrangerede køretøjer med artikel 192 som retsgrundlag. Derfor er det hensigtsmæssigt med et dobbelt retsgrundlag, som det er tilfældet med batteriforordningen.

Ændringsforslag 214
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Henvisning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
under henvisning til traktaten om Den	under henvisning til traktaten om Den

Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,	Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114 ***og 192***,
	Or. en

Ændringsforslag 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(1) ***I*** Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt[37] ***("den europæiske grønne pagt") fastsættes en ny vækststrategi, der*** sigter mod at***omstille Unionen til et bæredygtigt, retfærdigt og velstående samfund med en moderne,*** ressourceeffektiv ***og konkurrencedygtig*** økonomi, hvor ***der i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og*** hvor den økonomiske vækst ***er afkoblet fra ressourceanvendelsen. For at Unionens produktpolitikker kan bidrage til at sænke CO2-udledningerne på globalt plan, skal det sikres, at produkter, der markedsføres og sælges i Unionen, tilvejebringes, produceres og behandles i bortskaffelsesfasen på en*** bæredygtig ***måde***.	(1) Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt[37] sigter mod at ***skabe en mere bæredygtig og*** ressourceeffektiv økonomi***, men er ikke en konventionel vækststrategi, idet den prioriterer bæredygtighed og regulering frem for økonomisk vækst, jobskabelse og industriens konkurrenceevne. Et centralt aspekt er dens indvirkning på den europæiske bilindustri,*** hvor ***strenge emissionsmål og krav om elektrificering lægger et betydeligt pres på bilproducenterne. De europæiske fabrikanter står over for intens global konkurrence, navnlig fra Kina og USA,*** hvor ***statsstøtte og industripolitikker skaber strategiske fordele. De store omkostninger ved omstillingen til produktion af elkøretøjer kan udgøre en uforholdsmæssig byrde for små og mellemstore virksomheder (SMV'er) i bilindustriens forsyningskæde. Denne omstilling risikerer at medføre tab af arbejdspladser og økonomiske problemer, eftersom reguleringsmæssig usikkerhed medfører yderligere udfordringer for langsigtede investeringer. Desuden står fabrikanter, der overskrider CO_2-emissionsmålene, nu over for bøder på 95 EUR pr. gram overskridelse pr. køretøj, hvilket potentielt kan koste industrien milliarder. Selv om disse sanktioner har til formål at sikre emissionsreduktioner,***

	tjener de kun til at skabe yderligere økonomisk pres på sektoren, hæmme investeringer i innovation og undergrave konkurrenceevnen. Selv om miljømæssige overvejelser er vigtige, skal politikkerne udformes, så man undgår at underminere markedsstyrken, industriens modstandsdygtighed og overkommelige priser for forbrugerne. Der er behov for en afbalanceret tilgang for at tilskynde til innovation og bæredygtighed, samtidig med at man understøtter den økonomiske vækst ***og fremgang. Revisionen af direktivet om udrangerede køretøjer bør styrke forpligtelserne til en genanvendelsesøkonomi og cirkulær økonomi på en måde, der sikrer konkurrenceevnen og*** bæredygtig ***vækst for fabrikanter, leverandører, demonteringsvirksomheder, genanvendelsesvirksomheder, markeder for metalskrot, forbrugere, reguleringsmyndigheder, affaldshåndteringsvirksomheder, virksomheder, der genanvender batterier fra elkøretøjer samt logistikleverandører frem for at pålægge dem uforholdsmæssige overholdelsesomkostninger eller regelbyrder***.
[37] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).	[37] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).
	Or. en

Ændringsforslag 216
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt[37] ("den europæiske grønne pagt") fastsættes en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et bæredygtigt, retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. For at Unionens produktpolitikker kan bidrage til at sænke CO_2-udledningerne på globalt plan, skal det sikres, at produkter, der markedsføres og sælges i Unionen, tilvejebringes, produceres og behandles i bortskaffelsesfasen på en bæredygtig måde.	(1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt[37] ("den europæiske grønne pagt") fastsættes en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et bæredygtigt, retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der ***senest*** i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser ***("klimaneutralitet"), der respekterer planetens begrænsninger***, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. For at Unionens produktpolitikker kan bidrage til at sænke CO_2-udledningerne på globalt plan, skal det sikres, at produkter, der markedsføres og sælges i Unionen, tilvejebringes, produceres og behandles i bortskaffelsesfasen på en bæredygtig måde.
[37] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).	[37] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

Or. en

Ændringsforslag 217
Anja Arndt

Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt[3] ("den europæiske grønne pagt") fastsættes en ny ***vækststrategi***, der sigter mod at ***omstille*** Unionen til ***et***	(1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt[3] ("den europæiske grønne pagt") fastsættes en ny ***degrowth-strategi***, der sigter mod at ***forvandle*** Unionen til ***en***

bæredygtigt, retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der ***i*** 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, ***og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. For at*** Unionens ***produktpolitikker kan bidrage til at sænke*** CO2-udledningerne ***på globalt plan, skal det sikres, at produkter, der markedsføres og sælges i Unionen, tilvejebringes, produceres og behandles i bortskaffelsesfasen på en bæredygtig måde***.

[3] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

industrifattig økonomi med et stadigt fattigere samfund, hvor der ***fra*** 2050 ***angiveligt*** ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, ***idet der etableres en målrettet reduktion af produktion og forbrug.*** Unionens ***økonomiske politik vil føre til, at de nødvendige produkter må fremstilles i tredjelande og importeres. Der kan derfor ikke forventes nogen signifikant reduktion af*** CO_2-udledningerne.

[3] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

Or. de

Ændringsforslag 218
Beatrice Timgren

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) Bilindustrien er en vigtig bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En ***omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere***	(2) Bilindustrien er en vigtig bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En ***virkeligt cirkulær økonomi bør prioritere forlængelse af køretøjernes levetid, genbrug af reservedele og reparationsvenlighed frem for for tidlig skrotning. Tilskyndelse til ansvarlig istandsættelse og eksport af***

emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede køretøjer, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"[38], hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og funktionsdygtige brugte køretøjer i stedet for krav om rigide klassificeringer af elkøretøjer kan føre til bedre miljøresultater ved at mindske behovet for ***produktion og uforholdsmæssig affaldsproduktion***.

forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet[39] og Europa-Parlamentet[40] har også understreget behovet for ***nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer***.

---

[38] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

[40] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

---

[38] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

[40] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

Or. en

Ændringsforslag 219
Anja Arndt

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) Bilindustrien er en ***vigtig*** bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer ***og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen***. En omstilling fra anvendelsen af fossile	(2) Bilindustrien er en bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en ***vildledning af borgerne. Der findes ingen emissionsfri mobilitet. Også elektriske køretøjer forårsager emissioner, som opstår i forbindelse med fremstilling, elproduktion***

brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en ***af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase***. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, ***stål*** og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette ***kan udgøre*** en betydelig miljøpåvirkning ***i forbindelse med den energi, der kræves til*** udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. ***Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede køretøjer, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren*** er det nødvendigt at ***forbedre*** det indre markeds funktion og ***forbedre*** bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. ***Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"[4], hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde og bortskaffelse.*** Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, ***sjældne jordarter*** og plast i forbindelse med fremstillingen af nye ***elektriske*** køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette ***udgør*** en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, ***elektriske køretøjer*** kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. For at ***bevare automobilindustrien og borgernes mobilitet*** er det nødvendigt af ***garantere*** det indre markeds funktion ***på frie markedsvilkår*** og ***støtte*** bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. ***Den tvungne overgang til elektriske køretøjer har vist sig at være skadelig for miljøet, for arbejdstagerne, som udvinder de sjældne jordarter, og for husholdninger med lave indkomster. Med mindre regulering kan automobilsektoren fremme innovationer i retning af ansvarlig genanvendelse, nyttiggørelse og affaldshåndtering.***

designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet[5] og Europa-Parlamentet[6] har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

---

[4] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

[5] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

[6] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

---

[4] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

[5] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

[6] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

Or. de

Ændringsforslag 220
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) Bilindustrien er en vigtig bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til	(2) Bilindustrien er en vigtig bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til

produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik ***i fremtidige modeller***, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede ***køretøjer***, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger ***og*** bidrage til dekarboniseringen af sektoren er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"***[38]***, hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at

produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase. ***Den stigende anvendelse af materialer og teknikker, der forhindrer reparation, manglende tilgængelighed af reservedele og af softwareopdateringer og manglende foranstaltninger i EU-lovgivningen til fremme af reparation, genfremstilling, istandsættelse, eftermontering og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter fører til ringe cirkularitet i køretøjernes brugsfase og medføre for tidlig forældelse.*** Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden***, den stadige vækst i antallet af køretøjer, den stadige vækst i køretøjernes størrelse og vægt*** og en mere udbredt anvendelse ***og kompleksitet*** af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter***, der kun leveres af et enkelt land eller nogle få lande***. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase ***og et voksende miljøaftryk i absolutte tal, og at branchen kan blive mere og mere afhængig af import af kritiske råstoffer, som er sårbare over for afbrydelser af leverancerne, således at den mister konkurrenceevne***. Desuden fører de

"fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet[39] og Europa-Parlamentet[40] har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer ***både i brugsfasen og*** fra udrangerede køretøjer, der skal ***repareres,*** genbruges, genfremstilles***, eftermonteres***, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren ***samt støtte konkurrenceevnen ved at øge bilindustriens modstandsdygtighed*** er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa", hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". ***Dette er også i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1252, der etablerer en ramme til sikring af sikre og bæredygtige leverancer af kritiske råstoffer.*** Rådet og Europa-Parlamentet har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

---

[38] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020

— En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

[40] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

Or. en

Ændringsforslag 221
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) Bilindustrien er en vigtig bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive	(2) ***Den Europæiske Union er stærkt afhængig af importerede materialer. For at forbedre den strategiske selvforsyning og mindske afhængigheden af tredjelande skal EU forbedre sin udnyttelse af ressourcer og energi. For at løse udfordringerne må EU tage de nødvendige skridt for at opnå cirkulære og lukkede materialekredsløb ved at øge ressource- og energieffektiviteten og ved at anvende kaskadeprincippet, princippet om undgåelse af affald gennem design, affaldshierarkiet og overordnede cirkularitetsprincipper. Dette vil også gavne de europæiske industrier, styrke en bæredygtig konkurrenceevne og sikrer bæredygtige forretningsmodeller til fornyet økonomisk vækst.*** Bilindustrien er en vigtig bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser,

forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede køretøjer, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"[38], hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet[39] og Europa-Parlamentet[40] har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede køretøjer, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"[38], hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære

forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet[39] og Europa-Parlamentet[40] har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

[38] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

[40] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

[38] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

[40] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

Or. en

Ændringsforslag 222
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) Bilindustrien er en vigtig bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser.	(2) Bilindustrien er en vigtig bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser.

Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. ***En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase***. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede køretøjer, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere

Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede køretøjer, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"[4], hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse

konkurrencedygtigt Europa"[4], hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet[5] og Europa-Parlamentet[6] har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet[5] og Europa-Parlamentet[6] har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

---

[4] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

[5] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

[6] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

[4] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

[5] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

[6] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

Or. fr

Ændringsforslag 223
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 3

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(3) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF[41] fastsættes harmoniserede krav til behandling af udrangerede køretøjer og mål for genbrug og genanvendelse og for genbrug og nyttiggørelse af køretøjer. Det fastsætter forpligtelser vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer samt forpligtelser for aktører, og det begrænser navnlig brugen af tungmetaller i køretøjer. Det indfører også grundlæggende regler om udvidet producentansvar, der pålægger bilproducenterne at dække en del af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer.	(3) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF[41] fastsættes harmoniserede krav til behandling af udrangerede køretøjer og mål for genbrug og genanvendelse og for genbrug og nyttiggørelse af køretøjer. Det fastsætter forpligtelser vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer samt forpligtelser for aktører, og det begrænser navnlig brugen af tungmetaller i køretøjer. Det indfører også grundlæggende regler om udvidet producentansvar, der pålægger bilproducenterne at dække en del af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer. ***I overensstemmelse med forureneren-betaler-princippet, der er fastsat i artikel 191, stk. 2, i TEUF, skal producenterne påtage sig det økonomiske og operationelle ansvar for en korrekt håndtering af de køretøjer, de bringer i omsætning, ved at sikre, at omkostninger vedrørende håndteringen af udrangeringen ikke pålægges forbrugerne, de offentlige myndigheder eller affaldstjenesterne. Det er vigtigt med en styrkelse af udvidet producentansvar for at opnå cirkularitet, skabe incitamenter til bæredygtigt design og undgå miljøeksternaliteter.***
[41] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34).	[41] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34).

Or. en

Ændringsforslag 224
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) I Kommissionens evaluering af direktiv 2000/53/EF[42] blev det fremhævet, at det har været effektivt med hensyn til at opfylde mange af de oprindelige mål, navnlig fjernelsen af cadmium, bly, kviksølv og hexavalent chrom fra køretøjer, en forøgelse af indsamlingsstederne for udrangerede køretøjer og opfyldelsen af nyttiggørelses- og genanvendelsesmålene. Evalueringen viste imidlertid, at direktivet ikke i tilstrækkelig grad adresserede vigtige spørgsmål i forbindelse med indsamling af udrangerede køretøjer og ikke længere sikrede en høj kvalitet i behandlingen af disse køretøjer.	(4) I Kommissionens evaluering af direktiv 2000/53/EF[42] blev det fremhævet, at det har været effektivt med hensyn til at opfylde mange af de oprindelige mål, navnlig fjernelsen af cadmium, bly, kviksølv og hexavalent chrom fra køretøjer, en forøgelse af indsamlingsstederne for udrangerede køretøjer og opfyldelsen af nyttiggørelses- og genanvendelsesmålene. Evalueringen viste imidlertid, at direktivet ikke i tilstrækkelig grad adresserede vigtige spørgsmål i forbindelse med indsamling af udrangerede køretøjer og ikke længere sikrede en høj kvalitet i behandlingen af disse køretøjer. ***Ved evalueringen udpegede man navnlig problemet med "forsvundne køretøjer", som udgør omkring 35 % af alle afmeldte køretøjer hvert år, som det største problem med gennemførelsen af direktivet.***
[42] Evaluation of directive (EC) 2000/53 of 18 September 2000 on end-of-life vehicles, SWD(2021) 61 final.	[42] Evaluation of directive (EC) 2000/53 of 18 September 2000 on end-of-life vehicles, SWD(2021) 61 final.

Or. en

Ændringsforslag 225
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF[9] regulerer typegodkendelsen af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, således at disse køretøjer kan opfylde de mål, der er fastsat	(5) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF[9] regulerer typegodkendelsen af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, således at disse køretøjer kan opfylde de mål, der er fastsat

i direktiv 2000/53/EF, når de er udrangeret. Dette direktiv har ikke været effektivt med hensyn til i væsentlig grad at forbedre nye køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og er ikke tilpasset karakteristikaene ved nye køretøjer, som har ændret sig betydeligt siden direktivets ikrafttræden.	i direktiv 2000/53/EF, når de er udrangeret. Dette direktiv har ikke været effektivt med hensyn til i væsentlig grad at forbedre nye køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og er ikke tilpasset karakteristikaene ved nye køretøjer, som har ændret sig betydeligt siden direktivets ikrafttræden***, særlig elkøretøjer, hvis batterier kun i ringe grad kan genanvendes***.
[9] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF af 26. oktober 2005 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF (EUT L 310 af 25.11.2005, s. 10).	[9] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF af 26. oktober 2005 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF (EUT L 310 af 25.11.2005, s. 10).

Or. fr

Ændringsforslag 226
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) For at forbedre det indre markeds funktion og ***samtidig*** sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder samt betingelserne for affaldshåndtering i bilsektoren. Der er tætte forbindelser mellem produktionsfasen og behandlingen af udrangerede køretøjer, da en miljømæssigt forsvarlig ***behandling af*** udrangerede køretøjer i vid udstrækning afhænger af, hvordan køretøjerne designes og fremstilles. Den mest effektive tilgang til at lette bilsektorens omstilling til en	(7) For at forbedre det indre markeds funktion og samtidig sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne ***og fastlægge nye betingelser*** for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til ***reparationsvenligt design,*** genbrugelighed***, genfremstilling, istandsættelse, eftermontering***, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder samt betingelserne for affaldshåndtering i bilsektoren. Der er tætte forbindelser mellem produktionsfasen***, brugsfasen*** og behandlingen af udrangerede køretøjer, da ***muligheden for reparation, genbrug, genfremstilling, istandsættelse,***

cirkulær økonomi er derfor at etablere en ensartet lovgivningsmæssig ramme på EU-plan, der på en integreret og konsekvent måde dækker design, fremstilling og omsætning i Unionen af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. Dette er også afgørende for udviklingen af EU-markedet for sekundære råstoffer, som indgår i nye køretøjer, der bringes i omsætning, samt for at undgå handelshindringer og konkurrenceforvridning, sikre juridisk klarhed og forbedre miljøpræstationerne for alle de erhvervsdrivende, der er involveret i design og produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. For at nå disse mål og af hensyn til nødvendigheden af at have ensartede regler for det indre marked baseret på miljøhensyn ***og*** i overensstemmelse med den overordnede EU-lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer bør direktiv 2000/53/EF og direktiv 2005/64/EF erstattes af en forordning baseret på artikel 114 i Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).	***eftermontering og behandling*** af udrangerede køretøjer ***på*** en miljømæssigt forsvarlig ***måde*** i vid udstrækning afhænger af, hvordan køretøjerne designes og fremstilles. Den mest effektive tilgang til at lette bilsektorens omstilling til en cirkulær økonomi er derfor at etablere en ensartet lovgivningsmæssig ramme på EU-plan, der på en integreret og konsekvent måde dækker design, fremstilling og omsætning i Unionen af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. Dette er også afgørende for udviklingen af EU-markedet for sekundære råstoffer, som indgår i nye køretøjer, der bringes i omsætning, samt for at undgå handelshindringer og konkurrenceforvridning, sikre juridisk klarhed og forbedre miljøpræstationerne for alle de erhvervsdrivende, der er involveret i design og produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. For at nå disse mål og af hensyn til nødvendigheden af at have ensartede regler for det indre marked baseret på miljøhensyn og i overensstemmelse med den overordnede EU-lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer ***og i overensstemmelse med supplerende og lignende lovgivning som forordning (EU) 2023/1542 om batterier og udtjente batterier og forordning (EU) 2024/1781 krav til miljøvenligt design af bæredygtige produkter*** bør direktiv 2000/53/EF og direktiv 2005/64/EF erstattes af en forordning baseret på artikel 114 ***og artikel 192*** i Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

Or. en

Ændringsforslag 227
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) For at forbedre det indre markeds funktion og samtidig sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder samt betingelserne for affaldshåndtering i bilsektoren. Der er tætte forbindelser mellem produktionsfasen og behandlingen af udrangerede køretøjer, da en miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer i vid udstrækning afhænger af, hvordan køretøjerne designes og fremstilles. Den mest effektive tilgang til at lette bilsektorens omstilling til en cirkulær økonomi er derfor at etablere en ensartet lovgivningsmæssig ramme på EU-plan, der på en integreret og konsekvent måde dækker design, fremstilling og omsætning i Unionen af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. Dette er også afgørende for udviklingen af EU-markedet for sekundære råstoffer, som indgår i nye køretøjer, der bringes i omsætning, samt for at undgå handelshindringer og konkurrenceforvridning, sikre juridisk klarhed og forbedre miljøpræstationerne for alle de erhvervsdrivende, der er involveret i design og produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. For at nå disse mål og af hensyn til nødvendigheden af at have ensartede regler for det indre marked baseret på miljøhensyn og i overensstemmelse med den overordnede EU-lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer bør direktiv 2000/53/EF og direktiv 2005/64/EF erstattes af en forordning baseret på artikel 114 i Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).	(7) For at forbedre det indre markeds funktion og samtidig sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder samt betingelserne for affaldshåndtering i bilsektoren ***og eksport af brugte køretøjer***. Der er tætte forbindelser mellem produktionsfasen og behandlingen af udrangerede køretøjer, da en miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer i vid udstrækning afhænger af, hvordan køretøjerne designes og fremstilles. Den mest effektive tilgang til at lette bilsektorens omstilling til en cirkulær økonomi er derfor at etablere en ensartet lovgivningsmæssig ramme på EU-plan, der på en integreret og konsekvent måde dækker design, fremstilling og omsætning i Unionen af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. Dette er også afgørende for udviklingen af EU-markedet for sekundære råstoffer, som indgår i nye køretøjer, der bringes i omsætning, samt for at undgå handelshindringer og konkurrenceforvridning, sikre juridisk klarhed og forbedre miljøpræstationerne for alle de erhvervsdrivende, der er involveret i design og produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. For at nå disse mål og af hensyn til nødvendigheden af at have ensartede regler for det indre marked baseret på miljøhensyn og i overensstemmelse med den overordnede EU-lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer bør direktiv 2000/53/EF og direktiv 2005/64/EF erstattes af en forordning baseret på artikel 114 i Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

Or. en

Ændringsforslag 228
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(7) For at forbedre det indre markeds funktion og samtidig sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder samt betingelserne for affaldshåndtering i bilsektoren. Der er tætte forbindelser mellem produktionsfasen og behandlingen af udrangerede køretøjer, da en miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer i vid udstrækning afhænger af, hvordan køretøjerne designes og fremstilles. Den mest effektive tilgang til at lette bilsektorens omstilling til en cirkulær økonomi er derfor at etablere en ensartet lovgivningsmæssig ramme på EU-plan, der på en integreret og konsekvent måde dækker design, fremstilling og omsætning i Unionen af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. Dette er også afgørende for udviklingen af EU-markedet for sekundære råstoffer, som indgår i nye køretøjer, der bringes i omsætning, samt for at undgå handelshindringer og konkurrenceforvridning, sikre juridisk klarhed og forbedre miljøpræstationerne for alle de erhvervsdrivende, der er involveret i design og produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. For at nå disse mål og af hensyn til nødvendigheden af at have ensartede regler for det indre marked baseret på miljøhensyn og i overensstemmelse med den overordnede EU-lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer bør direktiv 2000/53/EF og direktiv 2005/64/EF erstattes af en forordning baseret på artikel 114 i Den Europæiske	(7) For at forbedre det indre markeds funktion og samtidig sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder samt betingelserne for affaldshåndtering i bilsektoren. Der er tætte forbindelser mellem produktionsfasen og behandlingen af udrangerede køretøjer, da en miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer i vid udstrækning afhænger af, hvordan køretøjerne designes og fremstilles. Den mest effektive tilgang til at lette bilsektorens omstilling til en cirkulær økonomi er derfor at etablere en ensartet lovgivningsmæssig ramme på EU-plan, der på en integreret og konsekvent måde dækker design ***i henhold til princippet om undgåelse af affald gennem design***, fremstilling og omsætning i Unionen af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. Dette er også afgørende for udviklingen af EU-markedet for sekundære råstoffer, som indgår i nye køretøjer, der bringes i omsætning, samt for at undgå handelshindringer og konkurrenceforvridning, sikre juridisk klarhed og forbedre miljøpræstationerne for alle de erhvervsdrivende, der er involveret i design og produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. For at nå disse mål og af hensyn til nødvendigheden af at have ensartede regler for det indre marked baseret på miljøhensyn og i overensstemmelse med den overordnede EU-lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer bør direktiv 2000/53/EF og direktiv 2005/64/EF erstattes af en forordning

Unions funktionsmåde (TEUF).	baseret på artikel 114 i Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

Or. en

Ændringsforslag 229
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, men ***delvist*** også på visse køretøjer i klasse L (L_3e-L_7e), tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M_1 og N_1, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse bør imidlertid gælde for køretøjer i klasse L (L_3e-L_7e) og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3, O). For at lette behandlingen af disse***	(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, men også på visse køretøjer i klasse L (L_3e-L_7e), tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3, O).

udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.

Or. en

Ændringsforslag 230
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, men delvist også på ***visse*** køretøjer i klasse L (L_3e-L_7e), tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M_1 og N_1, når denne forordning træder i kraft.*** Kravene vedrørende indsamling af	(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, men delvist også på køretøjer i klasse L (L_3e-L_7e), tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse***, reparationsvenlighed og mulighed for ikkedestruktiv fjernelse af komponenterne i deres indbyggede ladere og elmotorer*** bør imidlertid gælde for køretøjer i klasse

udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse bør ***imidlertid*** gælde for køretøjer i klasse L (L_3e-L_7e) og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3, O). For at lette behandlingen af disse udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.

L (L_3e-L_7e) og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3, O). For at lette behandlingen af disse udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.

Or. en

Ændringsforslag 231
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, men delvist også på ***visse*** køretøjer i klasse L ***(L_3e-L_7e)***, tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2,	(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 and N_1, men delvist også på køretøjer i klasse L, tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3,

M_3, N_2, N_3, O). Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M_1 og N_1, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse bør imidlertid gælde for køretøjer i klasse L ***(L_3e-L_7e)*** og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3, O). For at lette behandlingen af disse udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.

O). Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M_1 og N_1, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse bør imidlertid gælde for køretøjer i klasse L og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3, O). For at lette behandlingen af disse udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.

Or. en

Ændringsforslag 232
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er	(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er

registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, men delvist også på visse køretøjer i klasse L (L_3e- L_7e), tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, N_2, N_3 og O). Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M_1 og N_1, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse bør imidlertid gælde for køretøjer i klasse L (L_3e- L_7e) og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3 og O). For at lette behandlingen af disse udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse ***og*** udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.

registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, men delvist også på visse køretøjer i klasse L (L_3e- L_7e), tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, N_2, N_3 og O). Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M_1 og N_1, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse bør imidlertid gælde for køretøjer i klasse L (L_3e- L_7e) og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3 og O). For at lette behandlingen af disse udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse***,*** udskiftning ***og digital kodning*** af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.

Or. fr

Ændringsforslag 233
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Forslag til forordning
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8a) Med henblik på at sikre konsekvente regler og for at undgå fragmentering af det indre marked er det

nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for denne forordning til køretøjer, der tilhører klasse L1 og L2 som defineret i forordning (EU) nr. 168/2013. Når sådanne køretøjsklasser ikke er underlagt administrativ registrering i henhold til direktiv 1999/37/EF i en individuel medlemsstat og for at sikre overholdelsen af denne forordning, bør registreringen indebære, at køretøjerne registreres i et tilsvarende system, der gør det muligt at identificere dem, herunder når de bringes i omsætning, under brug og ved udrangering.

Or. en

Ændringsforslag 234
Beatrice Timgren

Forslag til forordning
Betragtning 9

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(9) Problemer med eksport af brugte køretøjer vedrører ikke kun personbiler (***M_1***) og lette erhvervskøretøjer (***N_1***), men også større køretøjer, som undersøgelser[45] viser. Disse bestemmelser bør derfor også gælde for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil ***(M_2, M_3, N_2, N_3 og O)***.	(9) Problemer med eksport af brugte køretøjer vedrører ikke kun personbiler (***M1***) og lette erhvervskøretøjer (***N1***), men også større køretøjer, som undersøgelser viser. Disse bestemmelser bør derfor også gælde for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil***. Restriktioner på eksport af køretøjer bør imidlertid ikke afbryde legitim handel inden for og uden for EU. Brugte køretøjer spiller en vigtig rolle på de globale markeder, og vilkårlige begrænsninger på handelen med dem kan skabe markedsforstyrrelser, skade erhvervsdrivende og gøre brugte køretøjer mindre økonomisk overkommelige i EU og i tredjelande. Ved at sikre tydelige, retfærdige og proportionale eksportbestemmelser understøtter man økonomisk aktivitet, samtidig med at man opretholder miljø- og sikkerhedsstandarder.***

45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

Or. en

Ændringsforslag 235
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Derfor kan genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne ikke beregnes korrekt. For disse køretøjer bør kun bestemmelserne om indsamling, rensning og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter finde anvendelse. Omkostningerne ved at udføre disse aktiviteter bør dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. Fabrikanten i anden etape af køretøjer, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, vil ikke være i stand til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for færdiggjorte komplette køretøjer. Det er derfor kun hensigtsmæssigt at kræve, at basiskøretøjet er i overensstemmelse med denne forordning.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 236
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Derfor kan genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne ikke beregnes korrekt. For disse køretøjer bør kun bestemmelserne om indsamling, rensning og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter finde anvendelse. Omkostningerne ved at udføre disse aktiviteter bør dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. Fabrikanten i anden etape af køretøjer, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, vil ikke være i stand til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for færdiggjorte komplette køretøjer. Det er derfor kun hensigtsmæssigt at kræve, at basiskøretøjet er i overensstemmelse med denne forordning.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre ***en bestemt funktion*** og kræver en ***særlig*** karrosseriindretning, som ***ikke er fuldstændigt under*** fabrikantens kontrol. ***Derfor kan genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne ikke beregnes korrekt. For disse køretøjer bør kun bestemmelserne om indsamling, rensning og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter finde anvendelse. Omkostningerne ved at udføre disse aktiviteter bør dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. Fabrikanten i anden etape af*** køretøjer***, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, vil ikke være i stand til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for færdiggjorte komplette*** køretøjer***. Det er derfor kun hensigtsmæssigt at kræve, at basiskøretøjet er i overensstemmelse med denne forordning***.	(10) Køretøjer til særlig anvendelse***, herunder ambulancer, slukningskøretøjer, militærkøretøjer og andre specialiserede enheder,*** er konstrueret til at udføre ***bestemte funktioner*** og kræver en ***specialiseret*** karrosseriindretning***, som ofte er uden for*** fabrikantens kontrol. ***Disse køretøjer, som udgør en lille brøkdel af den samlede flåde af køretøjer, er omfattet af unikke design- og driftskrav, der begrænser anvendeligheden af standardkriterier for cirkularitet. Som følge af deres specialiserede funktioner og begrænsede produktionstal, herunder*** køretøjer ***til særlig anvendelse, der er omfattet af forordningen om udrangerede køretøjer, ville dette have ubetydelige miljøfordele og samtidig medføre uforholdsmæssige udfordringer med regelefterlevelsen. For at afhjælpe disse problemer anbefales det, at*** køretøjer ***til særlig anvendelse eksplicit holdes uden for forordningens anvendelsesområde***.

Or. en

Ændringsforslag 238
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig	(10) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig

karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Derfor kan genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne ikke beregnes korrekt. For disse køretøjer bør kun bestemmelserne om indsamling, rensning og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter finde anvendelse. Omkostningerne ved at udføre disse aktiviteter bør dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. Fabrikanten i anden etape af køretøjer, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, ***vil ikke være i stand til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for færdiggjorte komplette*** køretøjer***. Det er*** derfor ***kun hensigtsmæssigt at kræve, at basiskøretøjet er i overensstemmelse med*** denne forordning.

karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Derfor kan genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne ikke beregnes korrekt. For disse køretøjer bør kun bestemmelserne om indsamling, rensning og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter finde anvendelse. Omkostningerne ved at udføre disse aktiviteter bør dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. Fabrikanten i anden etape af køretøjer, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, ***bør være ansvarlig for de*** køretøjer***, de bringer i omsætning, og bør*** derfor ***være omfattet af kravene om udvidet producentansvar. Men køretøjer til særlig anvendelse, herunder dem, der typegodkendes ved en etapevis procedure, bør fortsat være undtaget som angivet i*** denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 239
Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Letizia Moratti, Susana Solís Pérez

Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Derfor kan genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne ikke beregnes korrekt. For disse køretøjer bør kun bestemmelserne om indsamling, rensning	(10) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Derfor kan genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne ikke beregnes korrekt. For disse køretøjer bør kun bestemmelserne om indsamling, rensning

og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter finde anvendelse. Omkostningerne ved at udføre disse aktiviteter bør dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. ***Fabrikanten*** i anden etape ***af køretøjer, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, vil ikke være i stand til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for færdiggjorte komplette køretøjer. Det er derfor kun hensigtsmæssigt at kræve, at*** basiskøretøjet ***er i overensstemmelse med denne forordning***.	og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter finde anvendelse. Omkostningerne ved at udføre disse aktiviteter bør dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. ***For køretøjer, der godkendes ved en etapevis procedure, vil dele, der tilføjes af en*** fabrikant i anden etape***, såsom karrosseriet, blive indsamlet og behandlet sammen med*** basiskøretøjet***. Dette betyder, at karrosseriet i etapevise køretøjer skal være omfattet af udvidet producentansvar***.
	Or. en

Ændringsforslag 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10a) Campingbiler og campingvogne som defineret i forordning (EU) 2018/858, bilag I, del A 5.1, adskiller sig fra konventionelle køretøjer og påhængskøretøjer, eftersom deres primære funktion er overnatning snarere end transport. Mange campingvogne står fast som ferieboliger og anvendes til overnatning i sæsonen og er funktionelle i årtier. Disse enheder bør ikke klassificeres som udrangerede køretøjer, eftersom de fortsat fungerer som boliger og ofte ikke er indregistreret, hvilket fører til fejlklassificering som "forsvundne køretøjer." Disse campingvogne er bygget af komponenter, der ikke anvendes i bilindustrien, såsom træ, møbler,

vandsystemer og elektriske husholdningsapparater, som ligger uden for området for genanvendelsesanlæg til køretøjer. I lyset af deres særlige funktion, deres særlige materialesammensætning og fortsatte brug bør campingbiler og campingvogne undtages fra forordninger om udrangerede køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 241
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Forslag til forordning
Betragtning 10 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(10b) Cirkularitetskrav til dæk bør indføres som en prioriteret produktgruppe i forordningen om krav til miljøvenligt design af bæredygtige produkter (ESPR) som angivet i dennes artikel 18, stk. 5, litra e). Derfor bør de ikke anses for at være omfattet af kapitel II i denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 242
Beatrice Timgren

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende overførsel	(11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende overførsel

af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning***[46]*** om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. ***Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er*** et udrangeret køretøj***. Disse kriterier*** bør ***anvendes af alle erhvervsdrivende og køretøjsejere, der håndterer udrangerede køretøjer***.

af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. ***For at sikre, at ejere af køretøjer bevarer deres grundlæggende ejendomsret, bør et køretøj kun klassificeres som*** et udrangeret køretøj***, hvis det efterlades, beskadiges uden mulighed for reparation eller udgør en tydelig og påviselig risiko for den offentlige sikkerhed eller miljøet. Denne forordning*** bør ***sikre, at beslutninger om klassificering som udrangerede køretøjer følger en gennemsigtig proces, som forhindrer vilkårlige eller automatiske administrative beslutninger, der uberettiget kan fratage*** ejerne ***deres ejendom***.

_____ _____

[46] Correspondents' vejledning nr. 9 om overførsel af udrangerede køretøjer. https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Ændringsforslag 243
Christine Singer

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende overførsel af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning[46] om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er et	(11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende overførsel af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning[46] om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er et

udrangeret køretøj. Disse kriterier bør anvendes af alle erhvervsdrivende og køretøjsejere, der håndterer udrangerede køretøjer.

udrangeret køretøj. Disse kriterier bør anvendes af alle erhvervsdrivende og køretøjsejere, der håndterer udrangerede køretøjer. ***Disse kriterier skal ikke fastsættes af Kommissionen, men snarere af en gruppe af uafhængige eksperter.***

---

[46] Correspondents' vejledning nr. 9 om overførsel af udrangerede køretøjer. https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

[46] Correspondents' vejledning nr. 9 om overførsel af udrangerede køretøjer. https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Begrundelse

Fastsættelse af præcise kriterier kan ikke foretages af Kommissionen. Dette skal gøres af uafhængige eksperter, der besidder den fornødne tekniske viden og ekspertise.

Ændringsforslag 244
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag

(11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende overførsel af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning[46] om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er et udrangeret køretøj. Disse kriterier bør anvendes af alle erhvervsdrivende og køretøjsejere, der håndterer udrangerede køretøjer.

Ændringsforslag

(11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende overførsel ***og eksport*** af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning[46] om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier ***baseret på teknologiske og tekniske begrundelser***, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er et udrangeret køretøj. Disse kriterier bør anvendes af alle ***kompetente myndigheder,*** erhvervsdrivende og køretøjsejere, der

håndterer udrangerede køretøjer.

[46] Correspondents' vejledning nr. 9 om overførsel af udrangerede køretøjer. https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

[46] Correspondents' vejledning nr. 9 om overførsel af udrangerede køretøjer. https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Ændringsforslag 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Forslag til forordning
Betragtning 12 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(12a) Udrangerede køretøjer er ikke kun affald, men værdifulde ressourcer med et økonomisk potentiale. At genbruge dem, når det giver mening, er i overensstemmelse med virksomhedernes økonomiske interesser. Desuden udgør ulovlig eksport ikke kun en miljørisiko, men medfører også økonomiske tab for EU.

Or. en

Ændringsforslag 246
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på ***bortskaffelsesfasen*** kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og produktion af køretøjer for at	(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på ***brugs- og bortskaffelsesfaserne*** kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og

sikre, at dele og komponenter heraf er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Køretøjsfabrikanterne og deres leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at sikre, at beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan ***overvåges***, bør der fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere en sådan metode. Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF.

produktion af køretøjer for at sikre, at dele og komponenter heraf er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Køretøjsfabrikanterne og deres leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer ***modulariteten, reparationsvenligheden,*** genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at ***sikre overensstemmelsen med affaldshierarkiet bør målet for genbrugelighed fremover adskilles fra målene for genanvendelighed og nyttiggørelse. For yderligere at reducere køretøjernes miljøpåvirkning bør der indføres et nyt holdbarhedsmål, som sikrer, at fabrikanterne designer deres køretøjer til at have længere levetid.*** For at ***fastslå målene for genanvendelighed og nyttiggørelse og*** sikre, at beregningen af ***holdbarheds-,*** genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan ***verificeres***, bør der fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af ***holdbarheds-,*** genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at ***have længere levetid,*** blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt***. Denne metodologi bør resultere i en korrekt verifikation af overensstemmelsen for køretøjer fremstillet både i og uden for Unionen***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges

gennemførelsesbeføjelser til at etablere en sådan metode. Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF.

Or. en

Ændringsforslag 247
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og produktion af køretøjer for at sikre, at dele og komponenter heraf er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Køretøjsfabrikanterne og deres leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at sikre, at beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan overvåges, bør der	(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og produktion af køretøjer for at sikre, at dele og komponenter heraf er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Køretøjsfabrikanterne og deres leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at sikre, at beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan overvåges, bør der

fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere en sådan metode. Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF.	fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere en sådan metode. Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF. ***Kommissionen bør desuden foretage en vurdering af behovet for at medtage et separat mål for minimumsandelen af genbrugelighed.***

Or. en

Ændringsforslag 248
Christine Singer

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og produktion af køretøjer for at sikre, at dele og komponenter heraf er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Køretøjsfabrikanterne og deres	(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og produktion af køretøjer for at sikre, at dele og komponenter heraf er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Køretøjsfabrikanterne og deres

leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at sikre, at beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan overvåges, bør der fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt. ***For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere en sådan metode.*** Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF.	leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at sikre, at beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan overvåges, bør der fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt. Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF.

Or. en

Begrundelse

Kommissionen bør ikke have ansvaret for at levere metoden til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. I stedet bør en gruppe uafhængige eksperter, der besidder den fornødne viden og ekspertise, vurdere den.

Ændringsforslag 249
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og produktion af køretøjer for at sikre, at dele og komponenter heraf er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Køretøjsfabrikanterne og deres leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at sikre, at beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan overvåges, bør der fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere en sådan metode. Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes	(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og produktion af køretøjer ***gennem anvendelse af princippet om undgåelse af affald gennem design*** for at sikre, at dele og komponenter heraf er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Køretøjsfabrikanterne og deres leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at sikre, at beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan overvåges, bør der fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere en sådan metode. Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og

på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF.	nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF.

Or. en

Ændringsforslag 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13a) At sikre, at køretøjer kan repareres gennem hele deres levetid, er en grundpille i en virkeligt bæredygtig og cirkulær biløkonomi. Køretøjer bør ikke klassificeres som udrangerede for tidligt, hvis de fortsat kan repareres, eftersom dette ville føre til unødvendigt affald, økonomisk ineffektivitet og en unødvendig byrde på køretøjsejerne. Et køretøj bør kun betragtes som et udrangeret køretøj, når det ikke fornuftigvis kan genoprettes, så det overholder kravene til teknisk kontrol, og dermed udgør en sikkerhedsrisiko for trafikanterne. Køretøjers levetid afhænger ikke kun af deres oprindelige design, men også af adgangen til økonomisk overkommelige og konkurrencedygtige reparations- og vedligeholdelsestjenester. Uafhængige reparatører skal kunne operere på rimelige og gennemsigtige vilkår for at sikre, at forbrugerne ikke udelukkende er afhængige af fabrikantkontrollerede reparationsnetværk, hvilket ellers kunne begrænse konkurrencen, øge omkostningerne og mindske adgangen til service. Hindringer for reparation, herunder begrænsninger på adgangen til reservedele, diagnoseværktøjer, ubegrundet sammenkædning af reservedele med et specifikt køretøj og

tekniske oplysninger, skal forebygges for at sikre forbrugernes frie valg og sikre en effektiv ressourceudnyttelse. Muligheden for at reparere og vedligeholde køretøjer er af særlig samfundsmæssig og økonomisk betydning, navnlig for personer med lavere indkomster og familier, der er afhængige af brugte køretøjer til en overkommelig pris som deres primære transportmidler. En begrænsning af reparationsmulighederne har en uforholdsmæssig indvirkning i landdistrikter eller økonomisk ugunstigt stillede regioner, hvor den offentlige transportinfrastruktur er utilstrækkelig, hvorved deres uafhængighed, mobilitet og adgang til beskæftigelse, uddannelse og væsentlige tjenester begrænses. Sikring af reparationsmulighederne er derfor ikke blot en miljømæssig og økonomisk nødvendighed, men også et spørgsmål om lige adgang til muligheder. Desuden kræver visse kategorier af køretøjer særlige hensyn for at sikre, at de fortsat er brugbare og kan bevares. Disse omfatter terrængående køretøjer, fritidskøretøjer samt historiske eller klassiske køretøjer, som ofte bevares ud over den kommercielle standardlevetid og kræver løbende og ofte større reparationer for at bevare deres tilsigtede funktion, kulturelle værdi og anvendelighed. Disse køretøjer restaureres og vedligeholdes ofte over længere perioder af entusiaster og mindre virksomheder og bidrager til økonomisk aktivitet og beskæftigelse inden for sektorerne for specialiseret restaurering og reparation. Denne forordning bør sikre, at sådanne køretøjer ikke fejlagtigt klassificeres som udrangerede, således at det fortsat er muligt at anvende og restaurere dem.

Or. en

Ændringsforslag 251
Pietro Fiocchi

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Køretøjer bør designes og fremstilles på en sådan måde, at forekomsten af problematiske stoffer begrænses. I sin meddelelse af 14. oktober 2020 om "En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje – På vej mod et giftfrit miljø" ("kemikaliestrategien med bæredygtighed for øje")[47] anførte Kommissionen, at problematiske stoffer skal anvendes mindst muligt og i størst muligt omfang substitueres, og at der skal foretages en udfasning af de mest skadelige stoffer til ikkevæsentlige samfundsmæssige anvendelsesformål, navnlig i forbrugerprodukter. Derfor bør problematiske stoffer som bestanddele i materialer, der anvendes i køretøjer eller i dele eller komponenter i køretøjer, minimeres ***med det formål at sikre, at køretøjer samt materialer, der genanvendes fra køretøjer, ikke*** er til skade for menneskers sundhed eller miljøet i hele deres ***livscyklus.***	(14) Køretøjer bør designes og fremstilles på en sådan måde, at forekomsten af problematiske stoffer begrænses. I sin meddelelse af 14. oktober 2020 om "En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje — På vej mod et giftfrit miljø" ("kemikaliestrategien med bæredygtighed for øje") anførte Kommissionen, at problematiske stoffer skal anvendes mindst muligt og i størst muligt omfang substitueres, og at der skal foretages en udfasning af de mest skadelige stoffer til ikkevæsentlige samfundsmæssige anvendelsesformål, navnlig i forbrugerprodukter. Derfor bør problematiske stoffer som bestanddele i materialer, der anvendes i køretøjer eller i dele eller komponenter i køretøjer, minimeres ***mest muligt, hvor det er nødvendigt, for at forhindre, at de*** er til skade for menneskers sundhed eller miljøet i hele deres
[47] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 14. november 2020 — En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje — På vej mod et giftfrit miljø (COM(2020) 667 final).	

Or. en

Ændringsforslag 252
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 14

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(14) Køretøjer bør designes og fremstilles på en sådan måde, at forekomsten af problematiske stoffer begrænses. I sin meddelelse af 14. oktober 2020 om "En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje – På vej mod et giftfrit miljø" ("kemikaliestrategien med bæredygtighed for øje")[47] anførte Kommissionen, at problematiske stoffer skal anvendes mindst muligt og i størst muligt omfang substitueres, og at der skal foretages en udfasning af de mest skadelige stoffer til ikkevæsentlige samfundsmæssige anvendelsesformål, navnlig i forbrugerprodukter. Derfor bør problematiske stoffer som bestanddele i materialer, der anvendes i køretøjer eller i dele eller komponenter i køretøjer, minimeres med det formål at sikre, at køretøjer samt materialer, der genanvendes fra køretøjer, ikke er til skade for ***menneskers*** sundhed eller miljøet i hele deres livscyklus.	(14) Køretøjer bør designes og fremstilles på en sådan måde, at forekomsten af problematiske stoffer begrænses. I sin meddelelse af 14. oktober 2020 om "En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje – På vej mod et giftfrit miljø" ("kemikaliestrategien med bæredygtighed for øje")[47] anførte Kommissionen, at problematiske stoffer ***i overensstemmelse med One Health-modellen*** skal anvendes mindst muligt og i størst muligt omfang substitueres, og at der skal foretages en udfasning af de mest skadelige stoffer til ikkevæsentlige samfundsmæssige anvendelsesformål, navnlig i forbrugerprodukter. Derfor bør problematiske stoffer som bestanddele i materialer, der anvendes i køretøjer eller i dele eller komponenter i køretøjer, minimeres med det formål at sikre, at køretøjer samt materialer, der genanvendes fra køretøjer, ikke er til skade for sundhed eller miljøet i hele deres livscyklus.
[47] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 14. november 2020 — En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje — På vej mod et giftfrit miljø (COM(2020) 667 ***final)***.	[47] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 14. november 2020 — En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje — På vej mod et giftfrit miljø (COM(2020)***0667***.

Or. en

Ændringsforslag 253
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(15) Direktiv 2000/53/EF begrænser allerede brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer og fastsætter undtagelser for anvendelsen af sådanne stoffer til visse formål. Denne forordning bør overtage disse eksisterende regler. For at sikre sammenhæng i lovgivningen om kemikalier bør begrænsninger vedrørende markedsføring og anvendelse af andre stoffer i køretøjer imidlertid behandles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006[48]. Tilsvarende bør der indføres begrænsninger for anvendelsen af stoffer, der er reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021[49], på grundlag af bestemmelserne i nævnte forordning. ***Denne forordning bør derfor ikke give mulighed for at indføre begrænsninger for andre stoffer end bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer.***	(15) Direktiv 2000/53/EF begrænser allerede brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer og fastsætter undtagelser for anvendelsen af sådanne stoffer til visse formål. Denne forordning bør overtage disse eksisterende regler. For at sikre sammenhæng i lovgivningen om kemikalier bør begrænsninger vedrørende markedsføring og anvendelse af andre stoffer i køretøjer imidlertid behandles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006[48]. Tilsvarende bør der indføres begrænsninger for anvendelsen af stoffer, der er reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021[49], på grundlag af bestemmelserne i nævnte forordning.
[48] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH), om oprettelse af et europæisk kemikalieagentur og om ændring af direktiv 1999/45/EF og ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 793/93 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1488/94 samt Rådets direktiv 76/769/EØF og Kommissionens direktiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF (EFT L 396 af 30.12.2006, s. 1).	[48] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH), om oprettelse af et europæisk kemikalieagentur og om ændring af direktiv 1999/45/EF og ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 793/93 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1488/94 samt Rådets direktiv 76/769/EØF og Kommissionens direktiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF (EFT L 396 af 30.12.2006, s. 1).
[49] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021 af 20. juni 2019 om persistente organiske miljøgifte (EUT L 169 af 25.6.2019, s. 45).	[49] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021 af 20. juni 2019 om persistente organiske miljøgifte (EUT L 169 af 25.6.2019, s. 45).

Or. en

Ændringsforslag 254
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Med henblik på yderligere begrænsninger for stoffer, der findes i køretøjer eller anvendes i fremstillingen heraf, bør der udføres en kortlægning af problematiske stoffer, der i kemikaliestrategien med bæredygtighed for øje defineres som stoffer med kroniske virkninger for sundhed eller miljøet såsom stoffer, som står på kandidatlisten til eventuel optagelse i bilag XIV til forordning (EF) nr. 1907/2006 og i bilag VI til forordning (EF) nr. 1272/2008, men også stoffer, der hindrer genanvendelse af sikre sekundære råstoffer af høj kvalitet, i forbindelse med den stofvurdering, der er planlagt i den fælles handlingsplan for REACH-evaluering, som er offentliggjort på webstedet for Det Europæiske Kemikalieagentur, der er oprettet ved forordning (EF) nr. 1907/2006 ("agenturet").

Or. en

Ændringsforslag 255
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Direktiv 2000/53/EF indeholder undtagelser fra begrænsningerne for brugen af bly og cadmium i batterier, der anvendes i køretøjer, som overføres til	(16) Direktiv 2000/53/EF indeholder undtagelser fra begrænsningerne for brugen af bly og cadmium i batterier, der anvendes i køretøjer, som overføres til

denne forordning. Anvendelsen af stoffer i batterier er imidlertid fuldt reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. ***2023/[batterier]***[50]. Sådanne stoffer bør derfor behandles, og deres begrænsninger og relaterede undtagelser bør i givet fald overføres til nævnte forordning og bør ikke reguleres i denne forordning. Inden indførelsen af sådanne begrænsninger i henhold til forordning (EU) 2023/[batterier] bør der foretages en omfattende vurdering i henhold til nævnte forordning for at vurdere, om der stadig er behov for en undtagelse, og i hvilket omfang.	denne forordning. Anvendelsen af stoffer i batterier er imidlertid fuldt reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. ***2023/1542***[50]. Sådanne stoffer bør derfor behandles, og deres begrænsninger og relaterede undtagelser bør i givet fald overføres til nævnte forordning og bør ikke reguleres i denne forordning. Inden indførelsen af sådanne begrænsninger i henhold til forordning (EU) 2023/[batterier] bør der foretages en omfattende vurdering i henhold til nævnte forordning for at vurdere, om der stadig er behov for en undtagelse, og i hvilket omfang.
[50] Europa-Parlamentets og Rådets forordning af [dato] 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF (EUT L af [...]).	[50] Europa-Parlamentets og Rådets forordning af [dato] 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF (EUT L af [...]).

Or. en

Ændringsforslag 256
Christine Singer

Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(17) For at tage hensyn til de videnskabelige og tekniske fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fortsat have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af undtagelser fra begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer i henhold til denne forordning. Inden ændring eller ophævelse af sådanne undtagelser bør der foretages en vurdering af de socioøkonomiske virkninger af en sådan ændring, som ikke	(17) For at tage hensyn til de videnskabelige og tekniske fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fortsat have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af undtagelser fra begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer i henhold til denne forordning. Inden ændring eller ophævelse af sådanne undtagelser bør der foretages en vurdering af de socioøkonomiske virkninger af en sådan ændring, som ikke

findes i direktiv 2000/53/EF, herunder under hensyntagen til tilgængeligheden af alternative stoffer og indvirkningen på menneskers sundhed og miljøet i hele køretøjernes livscyklus. For at sikre en effektiv beslutningstagning, koordinering og forvaltning af de tekniske, videnskabelige og administrative aspekter af en ændring af denne forordning for så vidt angår begrænsninger for anvendelsen af stoffer i køretøjer bør Det Europæiske Kemikalieagentur bistå Kommissionen med en sådan vurdering.	findes i direktiv 2000/53/EF, herunder under hensyntagen til tilgængeligheden af alternative stoffer og indvirkningen på menneskers sundhed og miljøet i hele køretøjernes livscyklus. ***Inden vedtagelsen af en sådan delegeret retsakt bør Kommissionen høre relevante eksperter og interessenter for at sikre, at der også tages hensyn til bredere socioøkonomiske indvirkninger ud over de sundhedsmæssige virkninger på mennesker og miljøet.*** For at sikre en effektiv beslutningstagning, koordinering og forvaltning af de tekniske, videnskabelige og administrative aspekter af en ændring af denne forordning for så vidt angår begrænsninger for anvendelsen af stoffer i køretøjer bør Det Europæiske Kemikalieagentur bistå Kommissionen med en sådan vurdering.

Or. en

Begrundelse

Kommissionen besidder ikke altid den påkrævede ekspertise, navnlig når det drejer sig om tekniske detaljer og anvendelsen i praksis.

Ændringsforslag 257
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 17 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(17a) For at sikre at stoffer, der udgør en uacceptabel risiko for menneskers sundhed eller miljøet, når de anvendes i køretøjer eller findes i udrangerede køretøjer, omfattes af de fornødne bestemmelser, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af begrænsningerne for stoffer i køretøjer.

Ændringsforslag 258
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den ***mindsker*** også afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer og ***styrker*** samtidig markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.	(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den ***styrker*** også ***Unionens strategiske autonomi og konkurrenceevne ved at mindske*** afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer***, navnlig ved at bidrage til at bevare værdifulde kritiske råstoffer inden for Unionen,*** og samtidig ***styrke*** markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør

forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 259
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den mindsker også afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer og styrker samtidig markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i	(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer***, på betingelse af at genanvendt indhold ikke ændrer køretøjernes sikkerhedsmæssige ydeevne***. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den mindsker også afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer og styrker samtidig markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe

bilsektoren bør forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.	køretøjer i omsætning på EU-markedet, uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.

Or. en

Begrundelse

Køretøjer gennemgår strenge sikkerheds- og ydelsesvurderinger for at sikre, at de kan typegodkendes til persontransport. Anvendelsen af betydelige mængder genanvendt indhold kræver en forudgående vurdering af indvirkningen på køretøjets samlede sikkerhed og kvalitet.

Ændringsforslag 260
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den mindsker også afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer og styrker samtidig markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold på globalt plan, har mange fabrikanter	(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer***, på betingelse af at genanvendt indhold ikke ændrer køretøjernes sikkerhedsmæssige ydeevne***. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den mindsker også afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer og styrker samtidig markedet for

allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.

sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 261
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den mindsker også afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer og styrker samtidig markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold	(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den mindsker også afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer og styrker samtidig markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold

på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.	på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, uanset hvor de er etableret***, herunder når de bringes i omsætning via onlinemarkedspladser***. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.

Or. en

Ændringsforslag 262
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Forslag til forordning
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(18a) Overgangen til en cirkulær økonomi inden for automobilsektoren bør ledsages af foranstaltninger, der garanterer jobsikkerhed og skaber nye beskæftigelsesmuligheder. Denne forordning bør kunne støtte arbejdstagerne igennem en retfærdig omstilling ved at integrere sociale, økonomiske og miljømæssige bæredygtighedsaspekter.

Or. en

Ændringsforslag 263
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 264
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det

hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå ***bør der medtages et obligatorisk mål for plast*** genanvendt fra forbrugsaffald ***i nye køretøjer***. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***25 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå ***bør der fastsættes mål for indbygning i nye køretøjer af minimumsmængder af plast i form af*** genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. Derfor bør hver køretøjstype***, der godkendes fra 48 måneder efter denne forordnings ikrafttræden,*** indeholde ***20 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. ***Fra 72 måneder efter denne forordnings ikrafttræden skal målet være 30 %, og*** 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. ***Denne to-trinstilgang vil give branchen mulighed for sikre gradvise forbedringer og frigive investeringer.*** For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen. ***Denne verifikationsmetode bør garantere ensartede betingelser for affaldshåndtering og genanvendelse inden for og uden for Unionen og kan kræve dokumentation for overensstemmelse med standarderne gennem certificering foretaget af en uafhængig og akkrediteret tredjepart med passende kvalifikationer.***

Or. en

Ændringsforslag 265
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen. ***For at sikre lige vilkår er det er derfor nødvendigt at løse de tilhørende miljøproblemer på en ikkediskriminerende måde for så vidt angår både indenlandsk produceret og importeret genanvendt plast. Med henblik på dette skal genanvendt plast, der indbygges i køretøjer, der importeres til Unionen, være omfattet af ensartede betingelser med hensyn til emissioner og separat indsamling samt bæredygtighedskriterier for genanvendelsesteknologier.***

Or. en

Ændringsforslag 266
Christine Singer

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et ***obligatorisk*** mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af ***dette mål for*** genanvendt indhold af plast bør nås ved at ***medtage*** plast ***genanvendt*** fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør ***Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til*** at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra ***henholdsvis*** forbrugsaffald ***og*** udrangerede køretøjer, ***som er til stede*** og indgår i ***køretøjstypen***.	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et ***bindende*** mål for plast genanvendt fra ***affaldsstrømme før forbrugsleddet og*** forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 25 % genanvendt plast fra affaldsstrømme af plastaffald fra både før forbrugsleddet og efter forbrugsleddet***, herunder biobaseret plast***. 25 % af denne ***andel af*** genanvendt indhold af plast bør nås ved at ***genanvende*** plast ***fra affaldsstrømme, der stammer*** fra udrangerede køretøjer***, der indgår i den pågældende køretøjstype***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør ***en uafhængig ekspertgruppe*** fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort ***før forbrugsleddet og*** forbrugsaffald ***samt fra*** udrangerede køretøjer, som indgår i ***den pågældende*** køretøjstype***, under hensyntagen til den bedste tilgængelige genanvendelsesteknologi, herunder kemisk genanvendelse***.

Or. en

Begrundelse

Kommissionen bør ikke have ansvaret for at udvikle en metode til beregning og verifikation af andelen af plast, der genanvendes fra affald før forbrugsleddet og efter forbrugsleddet samt fra udrangerede køretøjer. En uafhængig ekspertgruppe med den bedste viden vil være bedre egnet til dette.

Ændringsforslag 267
Laurent Castillo

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis ***forbrugsaffald*** og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra affald fra ***før forbrugsleddet og efter forbrugsleddet*** i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 20 % genanvendt plast fra plastaffald fra ***både før forbrugsleddet og efter*** forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis ***før forbrugsleddet og efter forbrugsleddet*** og ***fra*** udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen***, og som tager hensyn til den bedste tilgængelige genanvendelsesteknologi, idet mekanisk genanvendelse prioriteres***.

Or. en

Ændringsforslag 268
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***25 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet***. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer ***72 måneder efter denne forordnings ikrafttræden***. Derfor bør hver ***ny*** køretøjstype indeholde ***10 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra ***før forbrugsleddet og efter*** forbrugsleddet. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Begrundelse

Based on the currently available recycling technologies, the proposal of a 25% recycled plastic target is not technically achievable for car manufacturers, and would result in disproportionate costs for producers and consequently prohibitive costs for consumers. Additionally, in order to reduce reliance on primary raw materials, a broader range of sustainable materials should be considered. This includes pre-consumer recyclates, materials deriving from chemical recycling and bio-based materials. All relevant waste streams, such as waste generated from vehicle production and workshop waste, should be factored into the target. Furthermore, the current availability of closed loop secondary raw materials that comply with safety and quality standards required for vehicles is extremely low. This challenge is largely due to the current state of recycling technologies, the long lifespan of vehicles and the presence of legacy substances that are no longer permitted nor desired in new vehicle types. Given these constraints, the establishment of any closed-loop targets must first rely on a comprehensive evaluation process with active participation of industry stakeholders.

Ændringsforslag 269
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***25 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. ***25 %*** af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***40 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. ***40 %*** af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Ændringsforslag 270
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede

negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***25 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet***. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort ***fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen***.	negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer ***72 måneder efter denne forordnings ikrafttræden eller 48 måneder den i artikel 6, stk. 2, omhandlede gennemførelsesretsakt, idet den seneste dato finder anvendelse***. Derfor bør hver ***ny*** køretøjstype indeholde ***10 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra ***før forbrugsleddet og efter*** forbrugsleddet. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort ***i henhold til den teknologineutrale tilgang***.

Or. en

Ændringsforslag 271
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra

udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges ***gennemførelsesbeføjelser til*** at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges ***beføjelser til at delegere med henblik på*** at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Ændringsforslag 272
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***25 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***30 %*** genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Ændringsforslag 273
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***25*** % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. ***25*** % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***15*** % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. ***15*** % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. fr

Ændringsforslag 274
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19a) For at styrke innovationen og skabe et marked for biobaserede

brændstoffer bør Kommissionen senest 96 måneder efter denne forordnings ikrafttræden offentliggøre en gennemgang af niveauet for teknologisk udvikling og miljøpræstationerne for biobaseret plast i køretøjer og i givet fald fremsætte et forslag til retsakt med henblik på indførelse af bæredygtighedskrav og dedikerede mål.

Or. en

Ændringsforslag 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Forslag til forordning
Betragtning 19 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19b) Minimumsmålene for genanvendt indhold for plast, der fastsættes i denne forordning, skal bestå af plastaffald, der genanvendes i EU, eller plastaffald, der kommer fra et tredjeland, der anvender en affaldshåndterings- og genanvendelsespraksis, der er i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning. Overholdelsen skal verificeres og dokumenteres af en akkrediteret tredjepart.

Or. en

Begrundelse

Fastsættelse af mål for genanvendt indhold vil ikke have nogen positive virkninger for miljøet eller EU's konkurrenceevne eller strategiske autonomi, hvis det genanvendte indhold ikke stammer fra EU eller fra et tredjeland, der producerer genanvendt indhold i henhold til verificerede EU-standarder for sociale standarder, miljø og sikkerhed. Import fra tredjelande af primært indhold eller grønvasket genanvendt indhold eller genanvendt indhold af lav kvalitet strider mod EU's mål og målsætninger.

Ændringsforslag 276
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara

Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	***udgår***

Or. en

Begrundelse

Ethvert forslag om at indføre et mål for genanvendt stål vil have en uforholdsmæssig indvirkning på en overkommelig pris for køretøjerne.

Ændringsforslag 277
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør ***beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel*** af stål genanvendt fra ***stålaffald*** fra forbrugsleddet***, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål*** bør ***Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra ***stålaffald*** fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i ***køretøjstypen***.	(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet***, mindske energiforbruget og omkostningerne samt styrke modstandsdygtigheden ved at mindske afhængigheden af forsyninger af primære råstoffer, er det hensigtsmæssigt at øge anvendelsen af genanvendt stål i køretøjer. Med henblik herpå*** bør ***der fastsættes mål for anvendelse af minimumsmængder*** af stål genanvendt fra forbrugsleddet ***i nye køretøjer. Dermed skal alle køretøjstyper, der godkendes fra 48 måneder og 108 måneder efter denne forordnings ikrafttræden indeholde henholdsvis 30 % og 40 % stål nyttiggjort fra genanvendt stål fra forbrugsleddet. 75 % af dette mål for genanvendt indhold af stål*** bør ***nås ved at medtage stål genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra ***henholdsvis*** forbrugsaffald ***og udrangerede køretøjer***, som er til stede og indgår i køretøjstypen. ***Denne verifikationsmetode bør garantere ensartede betingelser for affaldshåndtering og genanvendelse inden for og uden for Unionen og kan kræve dokumentation for overensstemmelse med standarderne gennem certificering foretaget af en***

uafhængig og akkrediteret tredjepart med passende kvalifikationer.

Or. en

Ændringsforslag 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål ***genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet***, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges ***gennemførelsesbeføjelser*** til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør ***der opstilles et mål for anvendelse af genbrugsstål fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Desuden*** bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres Kommissionen for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af ***kulstoffattigt*** stål som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges ***beføjelser til at delegere med henblik på at*** fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald ***og kulstoffattigt stål*** fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Ændringsforslag 279
Dennis Radtke

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af ***kulstoffattigt stål og*** stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål***, som også omfatter indvirkninger på andre sektorer, der anvender stål, og de globale drivhusgasemissioner***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Begrundelse

En forøgelse af indholdet af genanvendt stål inden for automobilsektoren i mangel af en samlet forøgelse af adgangen til skrot vil have en negativ indvirkning på andre

stålforbrugende sektorer, som ikke længere vil have adgang til skrot, både med hensyn til genanvendt indhold og drivhusgasudledninger (substitutionseffekt).

Ændringsforslag 280
Susana Solís Pérez

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål***, som også omfatter indvirkninger på andre sektorer, der anvender stål, og de globale drivhusgasemissioner***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Ændringsforslag 281
Laurent Castillo

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål***, som også omfatter indvirkninger på andre sektorer, der anvender stål, og de globale drivhusgasemissioner***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Ændringsforslag 282
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør ***beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel*** af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet***, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper***. ***Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges ***gennemførelsesbeføjelser*** til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	(20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør ***der fastsættes et obligatorisk mål for stål genanvendt fra affald efter forbrugsleddet, som skal indbygges i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 30 %*** genanvendt stål fra stålaffald fra forbrugsleddet. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges ***beføjelser*** til at delegere ***med henblik på*** at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen. ***For at tage højde for risikoen for manglende leverancer af stål og for at vurdere adgangen til disse råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen med henblik på ændring af målet for minimumsandelen af genanvendt stål, der er til stede i køretøjerne.***

Or. en

Ændringsforslag 283
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) Bilindustrien er en af de største	(20) Bilindustrien er en af de største

brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere ***det CO_2-fodaftryk***, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet ***bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af*** stål genanvendt fra ***stålaffald*** fra forbrugsleddet***, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper***. ***Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål*** bør ***Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant*** mål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.	brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere ***miljøaftrykket***, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet, ***bør der opstilles et obligatorisk mål for*** stål genanvendt fra affald fra forbrugsleddet***, som skal indbygges i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 40 % genanvendt stål efter vægt fra stålaffald fra forbrugsleddet. 75 % af dette*** mål ***for genanvendt indhold af stål bør nås ved at medtage stål genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype***. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Ændringsforslag 284
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) Automobilsektoren er også en af de største forbrugere af aluminium, idet den tegner sig for mere end 40 % af den samlede efterspørgsel, og forbruget er stigende. I øjeblikket anvendes genanvendt aluminium kun i begrænset omfang i nye køretøjer. For at bidrage til

at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet, mindske energiforbruget og omkostningerne samt styrke modstandsdygtigheden ved at mindske afhængigheden af forsyninger af primære råstoffer, er det hensigtsmæssigt at øge anvendelsen af genanvendt aluminium i køretøjer. Med henblik herpå bør der fastsættes mål for at muliggøre anvendelse af minimumsmængder af aluminium genanvendt fra affald fra forbrugsleddet i nye køretøjer. Dermed skal alle køretøjstyper, der godkendes fra 48 måneder og 108 måneder efter denne forordnings ikrafttræden indeholde henholdsvis 30 % og 40 % aluminium nyttiggjort fra genanvendt aluminium fra forbrugsleddet. Henholdsvis 10 % og25 % af dette mål for genanvendt indhold af aluminium bør nås ved at medtage aluminium genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af aluminium nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen. Denne verifikationsmetode bør garantere ensartede betingelser for affaldshåndtering og genanvendelse inden for og uden for Unionen og kan kræve dokumentation for overensstemmelse med standarderne gennem certificering foretaget af en uafhængig og akkrediteret tredjepart med passende kvalifikationer. Fastsættelsen af mål for genanvendt indhold bør gå hånd i hånd med kravene til design og behandling, der giver mulighed for demontering, fjernelse og separering af materialerne, så de kan bevare den samme kvalitet, og så downcycling

undgås.

Or. en

Ændringsforslag 285
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) Aluminium er et af de hurtigst voksende materialer, der anvendes til fremstilling af køretøjer inden for automobilsektoren. For at bidrage til at reducere miljøaftrykket, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet, bør der opstilles et obligatorisk mål for aluminium genanvendt fra affald fra forbrugsleddet, som skal indbygges i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 50 % genanvendt aluminium efter vægt fra aluminiumsaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af aluminium bør nås ved at medtage aluminium genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af aluminium nyttiggjort fra aluminiumsaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Or. en

Ændringsforslag 286
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i køretøjer for andre materialer, der normalt anvendes af bilindustrien, og hvor markederne for sekundære råstoffer er underudviklede, fodaftrykket forbundet med produktionen af primære råstoffer, er højt, eller genanvendelsesniveauerne er lave, selv om sorterings- og genanvendelsesteknologierne forbedres. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer det ønskelige i og gennemførligheden og virkningerne af at fastsætte mål for genanvendt indhold af neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium og bor, der anvendes i permanente magneter, samt for aluminium og legeringer heraf og magnesium og legeringer heraf. Med henblik på gennemførligheden af at fastsætte mål for specifikke typer aluminiums- og magnesiumlegeringer bør der i undersøgelsen ses på matchningen af efterspørgslen med sekundære legeringer generelt og navnlig på afvejningen mellem maksimeringen af stordriftsfordele ved at specificere et minimumsantal legeringstyper og maksimeringen af værdibevarelsen ved at sortere i en bredere vifte af specifikke legeringstyper.	(21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i køretøjer for andre materialer, der normalt anvendes af bilindustrien, og hvor markederne for sekundære råstoffer er underudviklede, fodaftrykket forbundet med produktionen af primære råstoffer, er højt, eller genanvendelsesniveauerne er lave, selv om sorterings- og genanvendelsesteknologierne forbedres. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer det ønskelige i og gennemførligheden og virkningerne af at fastsætte mål for genanvendt indhold af neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, ***nikkel, kobolt og*** bor, der anvendes i permanente magneter, samt for aluminium og legeringer heraf og magnesium og legeringer heraf***, glas og gummi***. Med henblik på gennemførligheden af at fastsætte mål for specifikke typer aluminiums- og magnesiumlegeringer bør der i undersøgelsen ses på matchningen af efterspørgslen med sekundære legeringer generelt og navnlig på afvejningen mellem maksimeringen af stordriftsfordele ved at specificere et minimumsantal legeringstyper og maksimeringen af værdibevarelsen ved at sortere i en bredere vifte af specifikke legeringstyper.

Or. en

Ændringsforslag 287
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i køretøjer for andre materialer, der normalt anvendes af bilindustrien, og hvor markederne for sekundære råstoffer er underudviklede, fodaftrykket forbundet med produktionen af primære råstoffer, er højt, eller genanvendelsesniveauerne er lave, selv om sorterings- og genanvendelsesteknologierne forbedres. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer det ønskelige i og gennemførligheden og virkningerne af at fastsætte mål for genanvendt indhold af neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium og bor, der anvendes i permanente magneter, samt for aluminium og legeringer heraf og magnesium og legeringer heraf. Med henblik på gennemførligheden af at fastsætte mål for specifikke typer aluminiums- og magnesiumlegeringer bør der i undersøgelsen ses på matchningen af efterspørgslen med sekundære legeringer generelt og navnlig på afvejningen mellem maksimeringen af stordriftsfordele ved at specificere et minimumsantal legeringstyper og maksimeringen af værdibevarelsen ved at sortere i en bredere vifte af specifikke legeringstyper.	(21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i køretøjer for andre materialer, der normalt anvendes af bilindustrien, og hvor markederne for sekundære råstoffer er underudviklede, fodaftrykket forbundet med produktionen af primære råstoffer, er højt, eller genanvendelsesniveauerne er lave, selv om sorterings- og genanvendelsesteknologierne forbedres. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer det ønskelige i og gennemførligheden og virkningerne af at fastsætte mål for genanvendt indhold af neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium***, nikkel, kobolt*** og bor, der anvendes i permanente magneter, samt for aluminium og legeringer heraf***, kobber*** og magnesium og legeringer heraf. Med henblik på gennemførligheden af at fastsætte mål for specifikke typer aluminiums- og magnesiumlegeringer bør der i undersøgelsen ses på matchningen af efterspørgslen med sekundære legeringer generelt og navnlig på afvejningen mellem maksimeringen af stordriftsfordele ved at specificere et minimumsantal legeringstyper og maksimeringen af værdibevarelsen ved at sortere i en bredere vifte af specifikke legeringstyper.

Or. en

Ændringsforslag 288
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i køretøjer for andre materialer, der normalt anvendes af	(21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i køretøjer for andre materialer, der normalt anvendes af

bilindustrien, og hvor markederne for sekundære råstoffer er underudviklede, fodaftrykket forbundet med produktionen af primære råstoffer, er højt, eller genanvendelsesniveauerne er lave, selv om sorterings- og genanvendelsesteknologierne forbedres. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer det ønskelige i og gennemførligheden og virkningerne af at fastsætte mål for genanvendt indhold af neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium og bor, der anvendes i permanente magneter, samt for ***aluminium og legeringer heraf og*** magnesium og legeringer heraf. Med henblik på gennemførligheden af at fastsætte mål for specifikke typer ***aluminiums- og*** magnesiumlegeringer bør der i undersøgelsen ses på matchningen af efterspørgslen med sekundære legeringer generelt og navnlig på afvejningen mellem maksimeringen af stordriftsfordele ved at specificere et minimumsantal legeringstyper og maksimeringen af værdibevarelsen ved at sortere i en bredere vifte af specifikke legeringstyper.	bilindustrien, og hvor markederne for sekundære råstoffer er underudviklede, fodaftrykket forbundet med produktionen af primære råstoffer, er højt, eller genanvendelsesniveauerne er lave, selv om sorterings- og genanvendelsesteknologierne forbedres. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer det ønskelige i og gennemførligheden og virkningerne af at fastsætte mål for genanvendt indhold af neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium og bor, der anvendes i permanente magneter, samt for magnesium og legeringer heraf. Med henblik på gennemførligheden af at fastsætte mål for specifikke typer magnesiumlegeringer bør der i undersøgelsen ses på matchningen af efterspørgslen med sekundære legeringer generelt og navnlig på afvejningen mellem maksimeringen af stordriftsfordele ved at specificere et minimumsantal legeringstyper og maksimeringen af værdibevarelsen ved at sortere i en bredere vifte af specifikke legeringstyper.

Or. en

Ændringsforslag 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf,	***udgår***

magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO2-fodaftryk som det primære råmateriale.

Or. es

Ændringsforslag 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium,	(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium,

praseodym, terbium, samarium eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO2-fodaftryk som det primære råmateriale.	praseodym, terbium, samarium eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO2-fodaftryk som det primære råmateriale. ***Forud for fastsættelsen af dette mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af førnævnte mål.***
	Or. es

Ændringsforslag 291
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions	(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions

funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium ***eller*** bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO_2-fodaftryk som det primære råmateriale.	funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium***, nikkel, kobolt,*** bor***, glas og gummi*** genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO_2-fodaftryk som det primære råmateriale.

Or. en

Ændringsforslag 292
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår	(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår

fastsættelse af en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen ***tillægges gennemførelsesbeføjelser*** til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO_2-fodaftryk som det primære råmateriale.

fastsættelse af en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf, ***kobber,*** magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium***, nikkel, kobolt*** eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges ***beføjelser til delegering med henblik på*** at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO_2-fodaftryk som det primære råmateriale.

Or. en

Ændringsforslag 293
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af	(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af

aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO_2-fodaftryk som det primære råmateriale.

magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO_2-fodaftryk som det primære råmateriale.

Or. en

Ændringsforslag 294
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(23) I overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) ***[forordningen om kritiske råstoffer]***[51], og da det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om genanvendt indhold i køretøjer og om kritiske råstoffer, der anvendes i dele og komponenter i køretøjer, i denne forordning, bør disse bestemmelser finde anvendelse som den sektorspecifikke gennemførelse af	(23) I overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) ***2024/1252***[51], og da det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om genanvendt indhold i køretøjer og om kritiske råstoffer, der anvendes i dele og komponenter i køretøjer, i denne forordning, bør disse bestemmelser finde anvendelse som den sektorspecifikke gennemførelse af bestemmelserne i forordning (EU)

bestemmelserne i forordning (EU) ***[forordningen om kritiske råstoffer]***. Dette vil sikre strømlining og integration af forskellige forpligtelser vedrørende information, mærkning og fjernelse i henhold til procedurerne i denne forordning med forpligtelserne vedrørende andre dele, komponenter og materialer.

2024/1252. Dette vil sikre strømlining og integration af forskellige forpligtelser vedrørende information, mærkning og fjernelse i henhold til procedurerne i denne forordning med forpligtelserne vedrørende andre dele, komponenter og materialer.

---

[51] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme for at sikre en sikker og bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 og (EU) 2019/1020 (COM(2023) ***160 final***).

[51] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme for at sikre en sikker og bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 og (EU) 2019/1020 (COM(2023)***0160***).

Or. en

Ændringsforslag 295
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/[batterier], og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne	(24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/[] og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier ***og deres batteripakker*** og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus***. Desuden bør Kommissionen tilskynde til udvikling af standarder for design- og monteringsteknikker, der letter vedligeholdelse, reparation og formålsændringen af batterier og***

forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.

batteripakker. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.

Or. en

Ændringsforslag 296
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) For at sikre, at batterier ***genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning(EU) 2023/[batterier], og at*** elmotorer***, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan*** udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse ***batterier og elmotorer*** let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- ***og vedligeholdelsesvirksomheder*** i alle faser af et køretøjs livscyklus. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette	(24) For at sikre, at ***køretøjsdele og -komponenter, herunder*** batterier ***og*** elmotorer, ***kan fjernes, repareres, genfremstilles, istandsættes, eftermonteres,*** udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse ***dele og komponenter*** let ***og ikkedestruktivt*** kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations-***, vedligeholdelses- og eftermonteringsvirksomheder*** i alle faser af et køretøjs livscyklus***. Designkrav bør gøre det muligt at genanvende batterier i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/1542***. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i

konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.

køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.

Or. en

Ændringsforslag 297
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/[batterier], og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.	(24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/[batterier], og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav ***og krav om adgang til tekniske og digitale oplysninger*** for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.

Or. fr

Ændringsforslag 298
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) ***2023/[batterier]***, og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.	(24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) ***2023/1542***, og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier ***og deres bestanddele*** og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.

Or. en

Ændringsforslag 299
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 24 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(24a) For at understøtte mere cirkulære tilgange inden for automobilsektoren og give forbrugerne mulighed for at træffe

beslutninger på et velinformeret grundlag bør der udfærdiges et obligatorisk indeks for reparationsvenlighed for elektriske køretøjer. Indekset for reparationsvenlighed skal omfatte væsentlige aspekter af reparation og vedligeholdelse af køretøjer såsom tilgængeligheden af og prisen på reservedele og reparationsværktøjer. Beføjelserne til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres til Kommissionen for så vidt angår udfærdigelsen af dette indeks på grundlag af en vurdering af den mest velegnede udformning.

Or. en

Ændringsforslag 300
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 24 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(24b) Tilgængeligheden af og en overkommelig pris på reservedele er vigtig for køretøjers reparationsvenlighed, levetid og bæredygtighed og er af central betydning for fremme af en cirkulær økonomi i overensstemmelse med målene, der skitseres i handlingsplanen for den cirkulære økonomi. For at reducere for tidlig udskiftning af køretøjer og mindske miljøpåvirkningerne i forbindelse med affaldsproduktion er det nødvendigt at sikre, at kritiske komponenter, herunder batterier, elmotorer og andre væsentlige dele, forbliver tilgængelige i en minimumsperiode, efter at køretøjet er bragt i omsætning. For at understøtte køretøjernes holdbarhed og reparationsvenlighed bør denne forordning kræve, at fabrikanterne

garanterer tilgængeligheden af reservedele i en periode på 20 år, efter at modellen er udgået.

Or. en

Ændringsforslag 301
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) For at sikre, at fabrikanter ***af personbiler og lette erhvervskøretøjer*** træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet for hver ny type og forelægge den for den typegodkendende myndighed. Denne strategi bør baseres på afprøvede teknologier, som er til rådighed eller under udvikling på tidspunktet for ansøgning om køretøjsgodkendelsen, og ajourføres regelmæssigt. Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikanterne har fremlagt. For at tage hensyn til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer, markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilaget med krav til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringer heraf.	(26) For at sikre, at fabrikanter træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet for hver ny type og forelægge den for den typegodkendende myndighed. Denne strategi bør baseres på afprøvede teknologier, som er til rådighed eller under udvikling på tidspunktet for ansøgning om køretøjsgodkendelsen, og ajourføres regelmæssigt***. Kommissionen bør vedtage gennemførelsesretsakter for at give fabrikanterne fælles aftalte standarder, der skal anvendes til gennemførelse af en livscyklusvurdering, hvor man kvantificerer miljøpåvirkningen og ressourceanvendelsen ved fremstilling af køretøjer samt håndteringen af udrangerede køretøjer som led i deres cirkularitetsstrategier***. Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikanterne har fremlagt. For at tage hensyn til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer, markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer bør beføjelsen til at vedtage

retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilaget med krav til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringer heraf.

Or. en

Ændringsforslag 302
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) For at sikre, at fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet ***for hver ny type*** og forelægge den for den typegodkendende myndighed. Denne strategi bør baseres på afprøvede teknologier***, som er til rådighed eller under udvikling på tidspunktet for ansøgning om køretøjsgodkendelsen, og*** ajourføres regelmæssigt. Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikanterne har fremlagt. For at tage hensyn til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer, markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions	(26) For at sikre, at fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet og forelægge den for den typegodkendende myndighed. Denne strategi bør ***udvikles på virksomhedsniveau og*** baseres på afprøvede teknologier***.*** ***Cirkularitetsstrategien bør*** ajourføres regelmæssigt. Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikanterne har fremlagt. For at tage hensyn til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer, markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af

funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilaget med krav til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringer heraf.	bilaget med krav til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringer heraf.

Or. en

Begrundelse

Udarbejdelse af særskilte cirkularitetsstrategier for hver køretøjsmodel vil føre til redundante processer, højere omkostninger og ineffektiv drift. En fælles, ensartet tilgang for hele virksomheden giver mulighed for standardiserede processer for materialeindkøb, genanvendelse og håndtering af udrangerede køretøjer, hvilket kan sikre stordriftsfordele og en mere effektiv ressourceanvendelse.

Ændringsforslag 303
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(26) For at sikre, at fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet ***for hver ny type*** og forelægge den for den typegodkendende myndighed. Denne strategi bør baseres på afprøvede teknologier***, som er til rådighed eller under udvikling på tidspunktet for ansøgning om køretøjsgodkendelsen, og*** ajourføres regelmæssigt. Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikanterne har fremlagt. For at tage hensyn til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer, markedsudviklingen i	(26) For at sikre, at fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet og forelægge den for den typegodkendende myndighed. Denne strategi bør ***udvikles på virksomhedsniveau og*** baseres på afprøvede teknologier***.*** ***Cirkularitetsstrategien bør*** ajourføres regelmæssigt. Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikanterne har fremlagt. For at tage hensyn til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer, markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige

bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilaget med krav til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringer heraf.	ændringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilaget med krav til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringer heraf.

Or. en

Ændringsforslag 304
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 27

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(27) For at øge gennemsigtigheden i bilindustriens brug af genanvendte materialer og skabe incitamenter til at øge indholdet af genanvendte materialer bør køretøjsfabrikanterne forpligtes til at fremlægge teknisk dokumentation for procentdelen af genanvendte materialer i nye køretøjstyper, der indgives til typegodkendelse. Dette krav bør gælde for et udvalg af materialer, for hvilke en forøgelse af indholdet af genanvendte materialer i køretøjer vil medføre særlig store miljømæssige fordele. Den obligatoriske erklæring bør indgives til den typegodkendende myndighed sammen med andre dokumenter som led i ansøgningen om typegodkendelse.	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 305
Maria Grapini

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i ***hele*** bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og	(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter***, demonterings-, genfremstillings-, reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder*** og affaldshåndteringsvirksomheder i bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give ***demonterings- og genfremstillingsvirksomheder,*** affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til ***de*** oplysninger***, der er omhandlet i punkt 66 i Kommissionens supplerende retningslinjer om vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer,*** med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via

reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

Or. ro

Ændringsforslag 306
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede	(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter ***samt reparations-, vedligeholdelses-, eftermonterings-*** og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere ***reparation,*** genbrug, genfremstilling***, eftermontering*** og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og ***eftermonterings-,*** og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret***, rettidig*** og ikkediskriminerende adgang til oplysninger ***i mindst 20 år, efter at modellen er***

affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

udgået, med henblik på sikker ***og ikkedestruktiv*** fjernelse***, reparation, istandsættelse, eftermontering, genfremstilling*** og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og ***eftermonterings-,*** reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder ***samt eftermonterings-*** og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

Or. en

Ændringsforslag 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig	(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. ***Det er vigtigt, at intellektuelle ejendomsrettigheder respekteres korrekt, for at sikre, at adgang til tekniske oplysninger ikke kompromitterer proprietære teknologier eller forretningshemmeligheder.*** Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives

ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.	gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

Or. en

Ændringsforslag 308
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og	(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter ***samt reparations-*** og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, ***umiddelbar, gratis,*** standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker ***og ikkedestruktiv*** fjernelse og udskiftning ***samt reparation, genfremstilling og istandsættelse, hvor det er relevant,*** af visse dele, komponenter og

reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.	materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier ***og deres batteripakker***, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.
	Or. en

Ændringsforslag 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) ***[forordningen om kritiske råstoffer]***. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis***, eksklusive administrative omkostninger***. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og	(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter***, demonterings-, genfremstillings-, reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder*** og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give ***demonterings-, eftermonterings- og genfremstillingsvirksomheder*** samt affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier ***og deres bestanddele***, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) ***2024/1252*** Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give

reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

Or. en

Ændringsforslag 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder ***og*** reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse	(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder ***samt eftermonterings-,*** reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger***, f.eks. gennem eksisterende værktøjer, der anvendes af automobilindustrien,*** med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder

oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.	værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

Or. en

Begrundelse

Eftermonteringsvirksomheder er vigtige virksomheder på eftermarkedet.

Ændringsforslag 311
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem	(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem

køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i

køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og ***oplysninger om digital kodning af delene og oplysninger, der er nødvendige for at få adgang til*** og ***fjerne*** elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede

traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

Or. fr

Ændringsforslag 312
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) Forordning (EU) 2024/1781 fastsætter bindende krav for at fremme produkters holdbarhed, herunder gennem forbud mod bestemte former for praksis med for tidlig forældelse såsom anvendelse af uforholdsmæssigt skrøbelige komponenter, hindringer for afmontering eller inkompatibel software. Denne tilgang bør gentages i denne forordning for at støtte en længere levetid for køretøjer. Den langsigtede funktion, cybersikkerhed og teknologiske kompatibilitet af elektriske køretøjer bør derfor sikres gennem obligatorisk levering af regelmæssige, sikre og tilgængelige opdateringer af operativsystemer fra fabrikanterne. Sådanne opdateringer er særdeles vigtige for at opretholde køretøjets ydelse, afhjælpe begyndende cybersikkerhedsrisici og sikre kompatibilitet med udvikling af infrastruktur og opladningsstandarder.

Or. en

Ændringsforslag 313
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) For at tilskynde fabrikanterne til at forbedre køretøjets reparationsvenlighed og levere mere gennemsigtige oplysninger til forbrugerne om vedligeholdelses- og reparationsomkostninger ved de køretøjer, de anskaffer, bør fabrikanterne levere oplysninger om reparationsvenligheden for hver ny køretøjstype.

Or. en

Ændringsforslag 314
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at ***køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj***.	(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at ***denne digitale kodning forbydes***.

Or. en

Ændringsforslag 315
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at ***køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning*** forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et ***andet*** køretøj.	(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at ***denne digitale kodning forbydes, fordi den*** forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et køretøj.

Or. en

Ændringsforslag 316
Alexander Bernhuber

Forslag til forordning
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle	(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle

affaldshåndteringsvirksomheder at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj.	affaldshåndteringsvirksomheder at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj. ***Ud over affaldshåndteringsvirksomheder vil også reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder have adgang til disse oplysninger.***

Or. en

Begrundelse

Det er meget vigtigt, at reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder også har adgang til disse oplysninger, så de uden problemer kan integrere dele fra affaldshåndteringsvirksomheder i et nyt køretøj.

Ændringsforslag 317
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj.	(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder ***samt reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder*** at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj.

Or. en

Ændringsforslag 318
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Forslag til forordning
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj.	(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder ***samt reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder*** at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj.

Or. en

Begrundelse

Reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder bør medtages blandt dem, der har adgang til informationer, og adgangen til informationer bør også omfatte adgang til kodning med henblik på genindbygning af dele i nye køretøjer.

Ændringsforslag 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Forslag til forordning
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj.	(29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder ***samt reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder*** at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj.

Or. en

Ændringsforslag 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Forslag til forordning
Betragtning 31

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om	***udgår***

køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023 [batterier], Europa-Parlamentets og Rådets forordning [miljøvenligt design][54] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning [Euro 7][55]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet.

---

[54] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af bæredygtige produkter og om ophævelse af direktiv 2009/125/EF

[55] Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009

Or. en

Ændringsforslag 321
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 31

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale	(31) For at lette ***reparation, istandsættelse, genfremstilling, eftermontering, udskiftning*** af

værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om ***sikker fjernelse og udskiftning*** af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023 [batterier], Europa-Parlamentets og Rådets forordning [miljøvenligt design][54] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning [Euro 7][55]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet.

udrangerede køretøjer ***samt af dele, komponenter og materialer i disse***, bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om køretøjsdele og komponenter ***samt materialer***. Der bør derfor udvikles et køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med ***samt komplementerer og er integreret med*** andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023 [batterier], Europa-Parlamentets og Rådets forordning [miljøvenligt design] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning [Euro 7]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet.

---

[54] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af bæredygtige produkter og om ophævelse af direktiv 2009/125/EF

[55] Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009

Or. en

Ændringsforslag 322
Christine Singer, Andreas Glück

Forslag til forordning
Betragtning 31

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023 [batterier], Europa-Parlamentets og Rådets forordning [miljøvenligt design][54] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning [Euro 7][55]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet.	(31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023 [batterier], Europa-Parlamentets og Rådets forordning [miljøvenligt design][54] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning [Euro 7][55]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet. ***Kommissionen bør imidlertid minimere den administrative byrde mest mulig.***
[54] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af bæredygtige produkter og om ophævelse af direktiv 2009/125/EF	[54] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af bæredygtige produkter og om ophævelse af direktiv 2009/125/EF

[55] Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009

[55] Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009

Or. en

Begrundelse

Den administrative byrde bør være så begrænset som mulig.

Ændringsforslag 323
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 31

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) ***2023 [batterier]***, Europa-Parlamentets og Rådets ***forordning [miljøvenligt design]***[54] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning [Euro 7][55]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør	(31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et ***digitalt*** køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) ***2023/1542***, Europa-Parlamentets og Rådets forordning ***(EU) 2024/1781***[54] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning [Euro 7][55]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør

Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet.	Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet.
[54] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af bæredygtige produkter og om ophævelse af direktiv 2009/125/EF	[54] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af bæredygtige produkter og om ophævelse af direktiv 2009/125/EF
[55] Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009	[55] Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009

Or. en

Ændringsforslag 324
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Forslag til forordning
Betragtning 31 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(31a) Ved fastsættelsen af udformningen af og kravene til passet skal Kommissionen sikre, at informationskilderne er baseret på de eksisterende platforme inden for automobilsektoren, herunder, men ikke begrænset til IDIS til demontering, IMDS til materialeerklæringer eller platforme tilhørende individuelle grupper af fabrikanter til sporing af tilgængeligheden af reservedele.

Or. en

Ændringsforslag 325
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 33

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(33) For at garantere en sikker og miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer bør alle anlæg eller virksomheder, som påtænker at udføre affaldsbehandling af disse køretøjer, indhente tilladelse fra den kompetente myndighed. Godkendelsen bør kun gives, hvis anlægget eller virksomheden har den tekniske, finansielle og organisatoriske kapacitet, der er nødvendig for behandlingen af udrangerede køretøjer på en måde, der er i overensstemmelse med gældende EU-ret og national ret, herunder de særlige krav til behandling, der er fastsat i denne forordning. Desuden bør godkendte behandlingsanlæg have kompetence til at udstede skrotningsattester i overensstemmelse med denne forordning.	(33) ***Denne forordning bygger på reglerne og hovedprincipperne om affaldshåndtering som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF, som bør tilpasses for at afspejle den særlige karakter af udrangerede køretøjer.*** For at garantere en sikker og miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer bør alle anlæg eller virksomheder, som påtænker at udføre affaldsbehandling***, herunder indsamling,*** af disse køretøjer, indhente tilladelse fra den kompetente myndighed. Godkendelsen bør kun gives, hvis anlægget eller virksomheden har den tekniske, finansielle og organisatoriske kapacitet, der er nødvendig for behandlingen af udrangerede køretøjer på en måde, der er i overensstemmelse med gældende EU-ret og national ret, herunder de særlige krav til behandling, der er fastsat i denne forordning. Desuden bør godkendte behandlingsanlæg have kompetence til at udstede skrotningsattester i overensstemmelse med denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 326
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 33 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(33a) Medlemsstaterne bør have mulighed for at vedtage foranstaltninger i henhold til deres nationale lovgivning med krav om, at producenter eller producentansvarsorganisationer indgår kontrakter med autoriserede behandlingsanlæg med henblik på at opfylde deres forpligtelser vedrørende producentansvar. Med henblik på at nå målene i denne forordning, herunder fremme af en cirkulær økonomi, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte detaljerede regler for at sikre, at sådanne kontrakter kan fungere på retfærdige, gennemsigtige og ikkediskriminerende vilkår, hvad angår forskellige kategorier af producenter og producentansvarsorganisationer.

Or. en

Ændringsforslag 327
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 34

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(34) Direktiv 2000/53/EF pålægger bilproducenterne en grundlæggende forpligtelse til at dække en del af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer. På grundlag af denne forpligtelse og i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, og de generelle minimumskrav til ordninger for udvidet producentansvar, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF***56***, bør der på EU-plan fastsættes krav vedrørende	(34) Direktiv 2000/53/EF pålægger bilproducenterne en grundlæggende forpligtelse til at dække en del af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer. På grundlag af denne forpligtelse og i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, og de generelle minimumskrav til ordninger for udvidet producentansvar, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF, bør der på EU-plan fastsættes krav vedrørende

køretøjsfabrikanternes ansvar i forbindelse med håndtering af ***udrangerede*** køretøjer. ***Producenterne bør have et udvidet producentansvar for de køretøjer, de har bragt i omsætning, når de er udrangeret.*** Det udvidede producentansvar bør omfatte forpligtelserne til at sikre, at de køretøjer, som producenterne gør tilgængelige på markedet i en medlemsstat, indsamles og behandles i overensstemmelse med denne forordning, og at affaldshåndteringsvirksomheder, der behandler sådanne køretøjer, opfylder de genanvendelsesmål, der er fastsat i denne forordning.

køretøjsfabrikanternes ansvar i forbindelse med håndtering af køretøjer ***gennem hele deres levetid***. Det udvidede producentansvar bør omfatte forpligtelserne til at sikre, at de køretøjer, som producenterne gør tilgængelige på markedet i en medlemsstat, indsamles og behandles i overensstemmelse med denne forordning, og at affaldshåndteringsvirksomheder, der behandler sådanne køretøjer, opfylder de genanvendelsesmål, der er fastsat i denne forordning.

---

[56] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3).

Or. en

Ændringsforslag 328
Beatrice Timgren

Forslag til forordning
Betragtning 35

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(35) For at lette overvågningen af, om producenternes opfylder deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar, bør medlemsstaterne oprette et producentregister. Registreringskravene bør harmoniseres i hele Unionen for at lette registreringen, navnlig hvis producenterne gør køretøjer tilgængelige i forskellige medlemsstater. ***Registret bør også anvendes til rapportering til de kompetente myndigheder om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar. De funktioner og proceduremæssige aspekter, der er forbundet med dette register, bør også***	(35) For at lette overvågningen af, om producenternes opfylder deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar, bør medlemsstaterne oprette et producentregister. Registreringskravene bør harmoniseres i hele Unionen for at lette registreringen, navnlig hvis producenterne gør køretøjer tilgængelige i forskellige medlemsstater. ***Medlemsstater med eksisterende nationale registre, der opfylder eller overgår kravene i denne*** forordning***, bør have tilladelse til at fortsætte med at bruge disse i stedet for at oprette nye redundante registre. Dette sikrer effektiv regulering og minimerer***

være i overensstemmelse med det producentregister, der er oprettet ved forordning ***(EU) 2023/[Publikationskontoret: batterier], således at bilproducenter og batteriproducenter kan anvende et og samme register***.	***unødvendige administrative byrder på virksomhederne***.

Or. en

Ændringsforslag 329
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 36

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(36) Hvis producenten for første gang gør køretøjer tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, hvor producenten ikke er etableret, bør producenten udpege en repræsentant for det udvidede producentansvar.	(36) Hvis producenten for første gang gør køretøjer tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, hvor producenten ikke er etableret, bør producenten udpege en ***autoriseret*** repræsentant for det udvidede producentansvar.

Or. en

Ændringsforslag 330
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 37

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(37) Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne. Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som	(37) Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne. ***Medlemsstaterne bør kunne vedtage foranstaltninger, der gør det obligatorisk***

producenterne indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der sikres en retfærdig repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer.

at udpege en producentansvarsorganisation.
Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der sikres en retfærdig repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer. ***Affaldshåndteringsvirksomheder bør være omfattet af ikkediskriminerende udvælgelsesprocedurer, og med henblik herpå bør producentansvarsorganisationerne også offentliggøre oplysninger vedrørende udvælgelsesproceduren for affaldshåndteringsvirksomheder.***

Or. en

Ændringsforslag 331
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 37

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(37) ***Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne.*** Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet	(37) Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der sikres en retfærdig repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer.

producentansvar, bør der sikres en retfærdig repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer.

Or. en

Ændringsforslag 332
Beatrice Timgren

Forslag til forordning
Betragtning 37

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(37) Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne. Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre, ***at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der sikres en retfærdig repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer***.	(37) Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne. Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre ***retssikkerhed bør klassificering af udrangerede køretøjer ikke fastlægges gennem subjektive eller automatiske kriterier, men bør i stedet kræve en gennemsigtig og juridisk bindende beslutning baseret på en retfærdig procedure. Ikkeautomatiske administrative*** beslutninger ***eller skønsmæssige klassificeringer bør finde anvendelse, og køretøjsejere skal have ret til at anfægte klassificeringer som udrangeret køretøj, inden de tvinges til at skille sig af med deres køretøjer***.

Or. en

Ændringsforslag 333
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 37

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(37) Producenterne bør ***kunne vælge, om de vil*** udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar ***individuelt eller*** kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne. Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der sikres en ***retfærdig*** repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer.	(37) Producenterne bør udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne. Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der sikres en ***paritetisk*** repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer.

Or. en

Ændringsforslag 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Forslag til forordning
Betragtning 38

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(38) Producenterne bør dække den del af omkostningerne til indsamling og behandling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i denne forordning***, navnlig forpligtelser, der har til formål at sikre en højere kvalitet af sekundære råstoffer fra køretøje***r. ***Det nøjagtige omkostningsniveau i forbindelse med sådanne operationer, som producenterne bør dække, bør fastsættes under hensyntagen til de indtægter, som godkendte behandlingsanlæg og andre affaldshåndteringsvirksomheder har opnået ved salg af brugte reservedele eller komponenter og sekundære råstoffer fra***	(38) ***Gennem et udvidet producentansvar*** bør producenterne dække den del af omkostningerne til indsamling og ***til*** behandling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i denne forordning.

udrangerede køretøjer. Med henblik herpå bør de kompetente myndigheder i samarbejde med producenter og affaldshåndteringsvirksomheder overvåge de gennemsnitlige omkostninger ved indsamling, genanvendelse og behandling samt størrelsen af producenternes finansielle bidrag for at sikre en retfærdig fordeling af omkostningerne mellem alle interesserede aktører.

Or. es

Ændringsforslag 335
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 39

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(39) Producenternes finansielle bidrag bør også dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal øge indsamlingen af udrangerede køretøjer, etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. Alle disse foranstaltninger er nødvendige for at sikre en korrekt håndtering af udrangerede køretøjer, navnlig for at spore de køretøjer, som producenterne er ansvarlige for i henhold til denne forordning.	(39) Producenternes finansielle bidrag bør også dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal ***reducere miljøvirkningerne ved brugen af køretøjer og*** øge indsamlingen af udrangerede køretøjer, etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. Alle disse foranstaltninger er nødvendige for at ***reducere miljøvirkningerne ved brugen af køretøjer og for at*** sikre en korrekt håndtering af udrangerede køretøjer, navnlig for at spore de køretøjer, som producenterne er ansvarlige for i henhold til denne forordning. ***De økonomiske bidrag bør også moduleres på en måde, der giver producenterne et incitament til at producere mere ressource- og materialeeffektive og cirkulære køretøjer. Køretøjernes vægt og størrelse bør anvendes blandt andre kriterier til at imødegå køretøjsmodellernes stigende vægt og størrelse. Medlemsstaterne bør imidlertid overveje supplerende***

incitamenter for at løse dette problem, og Kommissionen bør overveje at indføre maksimumstærskler for køretøjers CO_2-fodaftryk i overensstemmelse med kravene til CO_2-fodaftryk i artikel 7 i forordning (EU) 2024/1252.

Or. en

Ændringsforslag 336
Christine Singer

Forslag til forordning
Betragtning 39

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(39) ***Producenternes finansielle bidrag*** bør ***også*** dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal øge indsamlingen af udrangerede køretøjer, etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. Alle disse foranstaltninger er nødvendige for at sikre en korrekt håndtering af udrangerede køretøjer, navnlig for at spore de køretøjer, som producenterne er ansvarlige for i henhold til denne forordning.	(39) ***Producenterne*** bør ***ikke være ene om at*** dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal øge indsamlingen af udrangerede køretøjer, etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. Alle disse foranstaltninger er nødvendige for at sikre en korrekt håndtering af udrangerede køretøjer, navnlig for at spore de køretøjer, som producenterne er ansvarlige for i henhold til denne forordning. ***Men producenterne kan ikke forvalte dem alene. Derfor er der behov for betydelig støtte fra andre kilder.***

Or. en

Begrundelse

At bede producenterne ikke blot være ansvarlige for hele den bureaukratiske del, men samtidig at afholde alle udgifterne, er ikke realistisk. Producenterne har brug for støtte til dette.

Ændringsforslag 337
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 39

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(39) Producenternes finansielle bidrag bør også dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal øge indsamlingen af udrangerede køretøjer, etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. Alle disse foranstaltninger er nødvendige for at sikre en korrekt håndtering af udrangerede køretøjer, navnlig for at spore de køretøjer, som producenterne er ansvarlige for i henhold til denne forordning.	(39) Producenternes finansielle bidrag bør også dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal ***informere offentligheden og*** øge indsamlingen af udrangerede køretøjer, etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. Alle disse foranstaltninger er nødvendige for at sikre en korrekt håndtering af udrangerede køretøjer, navnlig for at spore de køretøjer, som producenterne er ansvarlige for i henhold til denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 338
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 40

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(40) Producenter, der vælger at opfylde deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt, bør også stille en garanti, der skal anvendes til at dække omkostningerne ved håndtering af udrangerede køretøjer. Sådanne garantier kan navnlig anvendes i tilfælde af de pågældende producenters endelige ophør af aktiviteter eller insolvens.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 339
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 41

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(41) Hvis en producent udøver sine forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar sammen med en producentansvarsorganisation, bør de finansielle bidrag, som producenten betaler, tilpasses på grundlag af harmoniserede kriterier. Sådanne kriterier bør skabe økonomiske incitamenter for fabrikanterne til at øge cirkulariteten i design og produktion af nye køretøjer under hensyntagen til mængden af primære og genanvendte materialer i et køretøj, i hvilket omfang det indeholder dele, komponenter og materialer, der er vanskelige at fjerne, demontere, genbruge eller genanvende, samt mængden af farlige stoffer i køretøjet. For at undgå forvridning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår supplering af denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne for graduering af de finansielle bidrag til producentansvarsorganisationer bør anvendes.	(41) Hvis en producent udøver sine forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar sammen med en producentansvarsorganisation, bør de finansielle bidrag, som producenten betaler, tilpasses på grundlag af harmoniserede kriterier. Sådanne kriterier bør skabe økonomiske incitamenter for fabrikanterne til at øge cirkulariteten i design og produktion af nye køretøjer under hensyntagen til mængden af primære og genanvendte materialer i et køretøj, i hvilket omfang det indeholder dele, komponenter og materialer, der er vanskelige at fjerne, demontere, genbruge eller genanvende, samt mængden af farlige stoffer i køretøjet. ***Opfyldelsen af producenternes og producentansvarsorganisationernes forpligtelser til indsamling og behandling må ikke føre til forstyrrelser af det indre marked. Ordninger og aftaler indgået med henblik på overholdelse af forpligtelserne skal give mulighed for kommercielle aktiviteter. Producentansvaret betyder ikke i sig selv, at producenten har en juridisk ejendomsret til det udrangerede køretøj, men ejerskabet fastslås på samme måde som for andet løsøre.*** For at undgå forvridning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår supplering af denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne for graduering af de finansielle bidrag til producentansvarsorganisationer bør anvendes.

Or. en

Ændringsforslag 340
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 41

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(41) ***Hvis en producent udøver sine forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar sammen med en producentansvarsorganisation,*** bør de finansielle bidrag, som producenten betaler, tilpasses på grundlag af harmoniserede kriterier. Sådanne kriterier bør skabe økonomiske incitamenter for fabrikanterne til at øge cirkulariteten i design og produktion af nye køretøjer under hensyntagen til mængden af primære og genanvendte materialer i et køretøj, i hvilket omfang det indeholder dele, komponenter og materialer, der er vanskelige at fjerne, demontere, genbruge eller genanvende, samt mængden af farlige stoffer i køretøjet. For at undgå forvridning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår supplering af denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne for graduering af de finansielle bidrag til producentansvarsorganisationer bør anvendes.	(41) De finansielle bidrag, som producenten betaler ***til forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar***, bør tilpasses på grundlag af harmoniserede kriterier. Sådanne kriterier bør skabe økonomiske incitamenter for fabrikanterne til at øge cirkulariteten i design og produktion af nye køretøjer under hensyntagen til mængden af primære og genanvendte materialer i et køretøj, i hvilket omfang det indeholder dele, komponenter og materialer, der er vanskelige at fjerne, demontere, genbruge eller genanvende, samt mængden af farlige stoffer i køretøjet. For at undgå forvridning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår supplering af denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne for graduering af de finansielle bidrag til producentansvarsorganisationer bør anvendes.

Or. en

Ændringsforslag 341
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 41

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(41) ***Hvis en producent udøver sine forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar sammen med en producentansvarsorganisation,*** bør de finansielle bidrag, som producenten betaler, tilpasses på grundlag af harmoniserede kriterier. Sådanne kriterier bør skabe økonomiske incitamenter for fabrikanterne til at øge cirkulariteten i design og produktion af nye køretøjer under hensyntagen til mængden af primære og genanvendte materialer i et køretøj, i hvilket omfang det indeholder dele, komponenter og materialer, der er vanskelige at fjerne, demontere, genbruge eller genanvende, samt mængden af farlige stoffer i køretøjet. For at undgå forvridning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår supplering af denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne for graduering af de finansielle bidrag til producentansvarsorganisationer bør anvendes.	(41) De finansielle bidrag, som producenten betaler ***til producentansvarsorganisationer vedrørende udvidet producentansvar***, bør tilpasses på grundlag af harmoniserede kriterier. Sådanne kriterier bør skabe økonomiske incitamenter for fabrikanterne til at ***reducere materialeforbruget ved fremstilling af nye køretøjer,*** øge cirkulariteten i design og produktion af nye køretøjer under hensyntagen til mængden af primære og genanvendte materialer i et køretøj, i hvilket omfang det indeholder dele, komponenter og materialer, der er vanskelige at fjerne, ***reparere,*** demontere, genbruge eller genanvende, samt mængden af farlige stoffer i køretøjet ***og holdbarheden af dele og komponenter***. For at undgå forvridning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår supplering af denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne for graduering af de finansielle bidrag til producentansvarsorganisationer bør anvendes.

Or. en

Ændringsforslag 342
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 42

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(42) Da køretøjer ofte bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat end i den medlemsstat, hvor de blev registreret for første gang, er det	(42) Da køretøjer ofte bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat end i den medlemsstat, hvor de blev registreret for første gang, er det

nødvendigt at indføre regler om grænseoverskridende udvidet producentansvar. Disse regler bør sikre, at producentens ansvar dækker affaldshåndteringsvirksomhedernes indsamlings- og behandlingsomkostninger i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, i tilstrækkelig grad. Med henblik herpå bør producenten udpege en repræsentant for det udvidede producentansvar i hver medlemsstat og etablere mekanismer for grænseoverskridende samarbejde med relevante affaldshåndteringsvirksomheder. Indførelsen af en sådan mekanisme bidrager til at skabe lige vilkår for de godkendte behandlingsanlæg i hele Unionen og fremmer udviklingen af EU-dækkende tilgange i forbindelse med individuelt producentansvar.	nødvendigt at indføre regler om grænseoverskridende udvidet producentansvar. Disse regler bør sikre, at producentens ansvar dækker affaldshåndteringsvirksomhedernes indsamlings- og behandlingsomkostninger i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, i tilstrækkelig grad. Med henblik herpå bør producenten udpege en repræsentant for det udvidede producentansvar i hver medlemsstat og etablere mekanismer for grænseoverskridende samarbejde med relevante affaldshåndteringsvirksomheder. Indførelsen af en sådan mekanisme bidrager til at skabe lige vilkår for de godkendte behandlingsanlæg i hele Unionen og fremmer udviklingen af EU-dækkende tilgange i forbindelse med individuelt producentansvar. ***Eftersom udrangerede køretøjer ofte eksporteres til tredjelande, bør producentansvaret også dække indsamlings- og håndteringsomkostninger for affaldshåndteringsvirksomheder i tredjelande.***

Or. en

Ændringsforslag 343
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 43

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(43) For at sikre, at disse forpligtelser overholdes, ***og undgå forvridning af det indre marked*** bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af nærmere regler om producenternes, medlemsstaternes og affaldshåndteringsvirksomhedernes	(43) For at sikre, at disse forpligtelser overholdes, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af nærmere regler om producenternes, medlemsstaternes og affaldshåndteringsvirksomhedernes forpligtelser og elementerne i de

forpligtelser og elementerne i de grænseoverskridende mekanismer.	grænseoverskridende mekanismer ***for at undgå forvridning af det indre marked og med henblik på indførelse af detaljerede regler for producentansvarsorganisationernes betaling af omkostninger, der afholdes af affaldshåndteringsvirksomheder i tredjelande.***

Or. en

Ændringsforslag 344
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 44

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(44) En vigtig forudsætning for en forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer er, at alle udrangerede køretøjer indsamles. Denne forordning bør derfor pålægge primært producenterne og sekundært medlemsstaterne visse forpligtelser i forbindelse med indsamlingen. Producenterne bør oprette eller deltage i oprettelsen af indsamlingssystemerne, og medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at systemerne er indført, og at disse systemer gør det muligt at opfylde målene i denne forordning. Indsamlingssystemerne bør gøre det muligt for køretøjsejere og andre indehavere af køretøjer at aflevere køretøjet til et godkendt anlæg uden unødvendige procedurer eller omkostninger. Dette betyder i praksis, at sådanne systemer bør dække de enkelte medlemsstaters område behørigt. De bør også gøre det muligt at indsamle alle mærker af udrangerede køretøjer samt affaldsdele fra reparation af køretøjer.	(44) En vigtig forudsætning for en forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer er, at alle udrangerede køretøjer indsamles. Denne forordning bør derfor pålægge primært producenterne og sekundært medlemsstaterne visse forpligtelser i forbindelse med indsamlingen. Producenterne ***eller producentansvarsorganisationerne bør sikre, at alle udrangerede køretøjer, som de har bragt i omsætning på en medlemsstats område, indsamles. Med henblik på dette*** bør ***producenter eller producentansvarsorganisationer*** oprette eller deltage i oprettelsen af indsamlingssystemerne, og medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at systemerne er indført, og at disse systemer gør det muligt at opfylde målene i denne forordning. Indsamlingssystemerne bør gøre det muligt for køretøjsejere og andre indehavere af køretøjer at aflevere køretøjet til et godkendt anlæg uden unødvendige procedurer eller omkostninger. Dette betyder i praksis, at sådanne systemer bør dække de enkelte

	medlemsstaters område behørigt ***og sikre tilstrækkelig tilgængelighed af myndighedernes behandlingsanlæg og indsamlingssteder***. De bør også gøre det muligt at indsamle alle mærker af udrangerede køretøjer samt affaldsdele fra reparation af køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 345
Christine Singer

Forslag til forordning
Betragtning 44

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(44) En vigtig forudsætning for en forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer er, at alle udrangerede køretøjer indsamles. Denne forordning bør derfor pålægge primært producenterne og sekundært medlemsstaterne visse forpligtelser i forbindelse med indsamlingen. Producenterne ***bør oprette eller deltage*** i oprettelsen af indsamlingssystemerne, og medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at systemerne er indført, og at disse systemer gør det muligt at opfylde målene i denne forordning. Indsamlingssystemerne bør gøre det muligt for køretøjsejere og andre indehavere af køretøjer at aflevere køretøjet til et godkendt anlæg uden unødvendige procedurer eller omkostninger. Dette betyder i praksis, at sådanne systemer bør dække de enkelte medlemsstaters område behørigt. De bør også gøre det muligt at indsamle alle mærker af udrangerede køretøjer samt affaldsdele fra reparation af køretøjer.	(44) En vigtig forudsætning for en forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer er, at alle udrangerede køretøjer indsamles. Denne forordning bør derfor pålægge primært producenterne og sekundært medlemsstaterne visse forpligtelser i forbindelse med indsamlingen. Producenterne ***deltager*** i oprettelsen af indsamlingssystemerne, og medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at systemerne er indført, og at disse systemer gør det muligt at opfylde målene i denne forordning. Indsamlingssystemerne bør gøre det muligt for køretøjsejere og andre indehavere af køretøjer at aflevere køretøjet til et godkendt anlæg uden unødvendige procedurer eller omkostninger. Dette betyder i praksis, at sådanne systemer bør dække de enkelte medlemsstaters område behørigt. De bør også gøre det muligt at indsamle alle mærker af udrangerede køretøjer samt affaldsdele fra reparation af køretøjer.

Or. en

Begrundelse

Kravene til producenterne er for store. De kan ikke oprette indsamlingssystemer alene, men har behov for støtte til dette.

Ændringsforslag 346
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 45

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(45) Udrangerede køretøjer bør kun behandles i godkendte behandlingsanlæg, ***og derfor*** spiller sådanne anlæg en afgørende rolle i indsamlingen af udrangerede køretøjer. For at lette indsamlingen og sikre tilstrækkelig adgang til anlæg til indsamling af udrangerede køretøjer giver denne forordning mulighed for at oprette indsamlingssteder. Disse indsamlingssteders rolle vil være begrænset til indsamling af udrangerede køretøjer, oplagring heraf under passende forhold og transport heraf til den godkendte behandlingsvirksomhed. Drift af et sådant indsamlingssted kræver en særlig tilladelse. Der bør stilles krav om, at indsamlingssteder skal aflevere alle indsamlede udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg.	(45) Udrangerede køretøjer bør kun behandles i godkendte behandlingsanlæg, ***hvor autoriserede demonteringsvirksomheder er modtagestedet for alle udrangerede køretøjer, inden de leveres til skrotning. De autoriserede demonterings- og fragmenteringsvirksomheder skal være separate virksomheder for at sikre, at de udrangerede køretøjer demonteres hensigtsmæssigt og effektivt, og at alle de krævede dele og komponenter er blevet fjernet forud for fragmenteringen for at undgå, at nogen materialer eller komponenter, der kan genbruges, genvindes eller genfremstilles, fragmenteres af fragmenteringsvirksomheden. Derfor*** spiller sådanne anlæg en afgørende rolle i indsamlingen af udrangerede køretøjer. For at lette indsamlingen og sikre tilstrækkelig adgang til anlæg til indsamling af udrangerede køretøjer giver denne forordning mulighed for at oprette indsamlingssteder. Disse indsamlingssteders rolle vil være begrænset til indsamling af udrangerede køretøjer, oplagring heraf under passende forhold og transport heraf til den godkendte behandlingsvirksomhed. Drift af et sådant indsamlingssted kræver en særlig tilladelse. Der bør stilles krav om, at indsamlingssteder skal aflevere alle indsamlede udrangerede køretøjer til

	godkendte behandlingsanlæg***, hvor autoriserede demonteringsvirksomheder er modtagestedet for alle udrangerede køretøjer***.

Or. en

Begrundelse

Der er risiko for fejl og forsømmelser, hvis fragmenteringsvirksomheden har ansvaret for demontering og fjernelse af materialer og komponenter, der kan genbruges, genvindes eller genfremstilles, forud for fragmenteringen. Derfor skal de autoriserede behandlingsanlæg opdeles i demonteringsvirksomheder og fragmenteringsvirksomheder som to separate virksomheder, idet demonteringsvirksomheder er det første modtagested for alle udrangerede køretøjer. Dette skal indsættes i hele teksten.

Ændringsforslag 347
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 45

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(45) Udrangerede køretøjer bør kun behandles i godkendte behandlingsanlæg, og derfor spiller sådanne anlæg en afgørende rolle i indsamlingen af udrangerede køretøjer. For at lette indsamlingen og sikre tilstrækkelig adgang til anlæg til indsamling af udrangerede køretøjer giver denne forordning mulighed for at oprette indsamlingssteder. Disse indsamlingssteders rolle vil være begrænset til indsamling af udrangerede køretøjer, oplagring heraf under passende forhold og transport heraf til den godkendte behandlingsvirksomhed. Drift af et sådant indsamlingssted kræver en særlig tilladelse. Der bør stilles krav om, at indsamlingssteder skal aflevere alle indsamlede udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg.	(45) Udrangerede køretøjer bør kun behandles i godkendte behandlingsanlæg, og derfor spiller sådanne anlæg en afgørende rolle i indsamlingen af udrangerede køretøjer. For at lette indsamlingen og sikre tilstrækkelig adgang til anlæg til indsamling af udrangerede køretøjer giver denne forordning mulighed for at oprette indsamlingssteder. Disse indsamlingssteders rolle vil være begrænset til indsamling af udrangerede køretøjer, oplagring heraf under passende forhold og transport heraf til den godkendte behandlingsvirksomhed. Drift af et sådant indsamlingssted kræver en særlig tilladelse. Der bør stilles krav om, at indsamlingssteder skal aflevere alle indsamlede udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg. ***Et autoriseret behandlingsanlæg bør betragtes som et indsamlingssted og bør ikke være underlagt krav om tilladelser.***

Or. en

Ændringsforslag 348
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) For at sikre en effektiv indsamling af alle udrangerede køretøjer er det nødvendigt at informere offentligheden om, at der findes indsamlingssystemer. Køretøjsejere bør være opmærksom på, at de i princippet kan aflevere et udrangeret køretøj med eller uden elkøretøjsbatteriet til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg gratis. I producenternes eller producentansvarsorganisationernes oplysningskampagne bør der også redegøres for konsekvenserne for miljøet og ***menneskers sundhed*** af ukorrekt indsamling og behandling af udrangerede køretøjer.	(46) For at sikre en effektiv indsamling af alle udrangerede køretøjer er det nødvendigt at informere offentligheden om, at der findes indsamlingssystemer ***og godkendte behandlingsanlæg***. ***På deres websteder skal producenterne offentliggøre en ajourført liste over indsamlingssteder og autoriserede behandlingsanlæg***. Køretøjsejere bør være opmærksom på, at de i princippet kan aflevere et udrangeret køretøj med eller uden elkøretøjsbatteriet til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg gratis. ***I tilfælde af at der mangler et batteri i elektriske køretøjer, bør afleveringen af det udrangerede køretøj fortsat være gratis, hvis den sidste ejer fremlægger dokumentation for, at batteriet er blevet håndteret af en professionel virksomhed i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1542.*** I producenternes eller producentansvarsorganisationernes oplysningskampagne bør der også redegøres for konsekvenserne for miljøet og ***sundheden*** af ukorrekt indsamling og behandling af udrangerede køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 349
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) For at sikre en effektiv indsamling af alle udrangerede køretøjer er det nødvendigt at informere offentligheden om, at der findes indsamlingssystemer. Køretøjsejere bør være opmærksom på, at de i princippet kan aflevere et udrangeret køretøj med eller uden elkøretøjsbatteriet til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg gratis. I producenternes eller producentansvarsorganisationernes oplysningskampagne bør der også redegøres for konsekvenserne for miljøet og menneskers sundhed af ukorrekt indsamling og behandling af udrangerede køretøjer.	(46) For at sikre en effektiv indsamling af alle udrangerede køretøjer er det nødvendigt at informere offentligheden om, at der findes indsamlingssystemer. Køretøjsejere bør være opmærksom på, at de i princippet kan aflevere et udrangeret køretøj med eller uden elkøretøjsbatteriet til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg***, hvor autoriserede demonteringsvirksomheder er indgangsstedet,*** gratis. I producenternes eller producentansvarsorganisationernes oplysningskampagne bør der også redegøres for konsekvenserne for miljøet og menneskers sundhed af ukorrekt indsamling og behandling af udrangerede køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 350
Christine Singer

Forslag til forordning
Betragtning 46

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(46) For at sikre en effektiv indsamling af alle udrangerede køretøjer er det nødvendigt at informere offentligheden om, at der findes indsamlingssystemer. Køretøjsejere bør være opmærksom på, at de i princippet kan aflevere et udrangeret køretøj med eller uden elkøretøjsbatteriet til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg gratis. I producenternes ***eller*** producentansvarsorganisationernes oplysningskampagne bør der også redegøres for konsekvenserne for miljøet og menneskers sundhed af ukorrekt indsamling og behandling af udrangerede	(46) For at sikre en effektiv indsamling af alle udrangerede køretøjer er det nødvendigt at informere offentligheden om, at der findes indsamlingssystemer. Køretøjsejere bør være opmærksom på, at de i princippet kan aflevere et udrangeret køretøj med eller uden elkøretøjsbatteriet til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg gratis. I producenternes, producentansvarsorganisationernes***, men også EU's og nationale institutioners*** oplysningskampagne bør der også redegøres for konsekvenserne for miljøet og menneskers sundhed af ukorrekt

køretøjer.	indsamling og behandling af udrangerede køretøjer.

Or. en

Begrundelse

Oplysningskampagner bør ikke begrænses til producenter og producentansvarsorganisationer. EU og nationale institutioner bør også redegøre for konsekvenserne for miljøet og menneskers sundhed af ukorrekt indsamling og behandling af udrangerede køretøjer.

Ændringsforslag 351
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 47

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(47) Det godkendte behandlingsanlæg bør udstede en skrotningsattest, der dokumenterer, at et udrangeret køretøj er blevet behandlet. Dette er nødvendigt for at sikre et korrekt tilsyn med håndteringen af udrangerede køretøjer. Minimumskravene til denne attest er i øjeblikket fastsat i Kommissionens beslutning 2002/151/EF[57], og indholdet af denne beslutning bør indarbejdes i denne forordning med de nødvendige tilpasninger. Denne attest bør udstedes i elektronisk format og udleveres til den sidste ejer af et udrangeret køretøj og derefter fremsendes af de godkendte behandlingsanlæg og den sidste ejer til de relevante myndigheder i medlemsstaten, da den er grundlaget for at annullere registreringen af et køretøj. Det elektroniske anmeldelsessystem bør gøre det muligt at fremsende både det dokument, der bekræfter indsamlingen af udrangerede køretøjer, og skrotningsattesten.	(47) Det godkendte behandlingsanlæg bør ***være ansvarligt for at*** udstede en skrotningsattest, der dokumenterer, at et udrangeret køretøj er blevet behandlet. Dette er nødvendigt for at sikre et korrekt tilsyn med håndteringen af udrangerede køretøjer. Minimumskravene til denne attest er i øjeblikket fastsat i Kommissionens beslutning 2002/151/EF[57], og indholdet af denne beslutning bør indarbejdes i denne forordning med de nødvendige tilpasninger. Denne attest bør udstedes i elektronisk format og udleveres til den sidste ejer af et udrangeret køretøj og derefter fremsendes af de godkendte behandlingsanlæg og den sidste ejer til de relevante myndigheder i medlemsstaten, da den er grundlaget for at annullere registreringen af et køretøj. Det elektroniske anmeldelsessystem bør gøre det muligt at fremsende både det dokument, der bekræfter indsamlingen af udrangerede køretøjer, og skrotningsattesten.

[57] Kommissionens beslutning 2002/151/EF af 19. februar 2002 om mindstekrav til skrotningsattester, der udstedes i henhold til artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 50 af 21.2.2002, s. 94–***95***).

[57] Kommissionens beslutning 2002/151/EF af 19. februar 2002 om mindstekrav til skrotningsattester, der udstedes i henhold til artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 50 af 21.2.2002, s. 94).

Or. en

Ændringsforslag 352
Susana Solís Pérez

Forslag til forordning
Betragtning 47

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(47) Det godkendte behandlingsanlæg bør udstede en skrotningsattest, der dokumenterer***, at*** et udrangeret køretøj ***er blevet behandlet***. Dette er nødvendigt for at sikre et korrekt tilsyn med håndteringen af udrangerede køretøjer. Minimumskravene til denne attest er i øjeblikket fastsat i Kommissionens beslutning 2002/151/EF***[57]***, og indholdet af denne beslutning bør indarbejdes i denne forordning med de nødvendige tilpasninger. Denne attest bør udstedes i elektronisk format og udleveres til den sidste ejer af et udrangeret køretøj og derefter fremsendes af de godkendte behandlingsanlæg ***og*** den sidste ejer til de relevante myndigheder i medlemsstaten, da den er grundlaget for at annullere registreringen af et køretøj. Det elektroniske anmeldelsessystem bør gøre det muligt at fremsende både det dokument, der bekræfter indsamlingen af udrangerede køretøjer, og skrotningsattesten.	(47) Det godkendte behandlingsanlæg bør udstede en skrotningsattest, der dokumenterer ***modtagelsen af*** et udrangeret køretøj. Dette er nødvendigt for at sikre et korrekt tilsyn med håndteringen af udrangerede køretøjer. Minimumskravene til denne attest er i øjeblikket fastsat i Kommissionens beslutning 2002/151/EF***[57]***, og indholdet af denne beslutning bør indarbejdes i denne forordning med de nødvendige tilpasninger. Denne attest bør udstedes i elektronisk format og udleveres til den sidste ejer af et udrangeret køretøj ***efter aflevering*** og derefter fremsendes af de godkendte behandlingsanlæg ***eller*** den sidste ejer til de relevante myndigheder i medlemsstaten, da den er grundlaget for at annullere registreringen af et køretøj. Det elektroniske anmeldelsessystem bør gøre det muligt at fremsende både det dokument, der bekræfter indsamlingen af udrangerede køretøjer, og skrotningsattesten.
57 Kommissionens beslutning 2002/151/EF af 19. februar 2002 om mindstekrav til skrotningsattester, der udstedes i henhold	[57] Kommissionens beslutning 2002/151/EF af 19. februar 2002 om mindstekrav til skrotningsattester, der udstedes i henhold

til artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 50 af 21.2.2002, s. 94–***95***).	til artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 50 af 21.2.2002, s. 94).

Or. en

Begrundelse

Skrotningsattesten er et centralt element til at sikre, at køretøjet vil blive behandlet i overensstemmelse med forordningen, og skal (som i dag) udstedes ved levering til det autoriserede behandlingsanlæg. Indførelsen af en forpligtelse til, at både det autoriserede behandlingsanlæg og den sidste ejer skal fremsende skrotningsattesten til myndighederne, udgør en unødvendig forøgelse af den administrative byrde. Dette gælder navnlig, når afmeldingen foretages elektronisk af de autoriserede behandlingsanlæg.

Ændringsforslag 353
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 48

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(48) På trods af en forpligtelse i direktiv 2000/53/EF til at overføre alle udrangerede køretøjer til behandling til et godkendt behandlingsanlæg er opholdsstedet for en meget stor andel af køretøjernes vedkommende ukendt, og de kan være blevet ulovligt behandlet eller eksporteret som udrangerede køretøjer, eller deres stand kan være blevet forkert indberettet til medlemsstaternes registreringsmyndigheder. Sådanne køretøjer benævnes "forsvundne køretøjer". Medlemsstaterne bør styrke deres samarbejde for at reducere antallet af forsvundne køretøjer. Anerkendelse af skrotningsattester, der er udstedt i en anden medlemsstat, og en forpligtelse til at underrette myndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet er registreret, om, at der er udstedt en skrotningsattest, bør skabe mulighed for bedre sporing af udrangerede køretøjers	(48) På trods af en forpligtelse i direktiv 2000/53/EF til at overføre alle udrangerede køretøjer til behandling til et godkendt behandlingsanlæg er opholdsstedet for en meget stor andel af køretøjernes vedkommende ukendt, og de kan være blevet ulovligt behandlet eller eksporteret som udrangerede køretøjer, eller deres stand kan være blevet forkert indberettet til medlemsstaternes registreringsmyndigheder. Sådanne køretøjer benævnes "forsvundne køretøjer". ***Denne forordning bør sigte mod at skabe en ramme til afhjælpning af problemet med "forsvundne køretøjer", som dækker hele EU.*** Medlemsstaterne bør ***imidlertid også*** styrke deres ***nationale foranstaltninger og*** deres samarbejde for at reducere antallet af forsvundne køretøjer. Anerkendelse af skrotningsattester, der er udstedt i en anden medlemsstat, og en forpligtelse til at

opholdssted.	underrette myndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet er registreret, om, at der er udstedt en skrotningsattest, bør skabe mulighed for bedre sporing af udrangerede køretøjers opholdssted.

Or. en

Ændringsforslag 354
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 48 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(48a) Med henblik på at sikre et højt niveau for indsamling af udrangerede køretøjer og opnå et højt niveau for genanvendelse, herunder genanvendelse af affald, uden at påvirke det indre markeds funktion i negativ retning, kan medlemsstaterne anvende forskellige økonomiske og organisatoriske incitamenter, herunder foranstaltninger inspireret af pantsystemer, for at motivere den sidste køretøjsejer til at sende køretøjet til demontering som et helt køretøj. I henhold til medlemsstaternes rapporter om gennemførelsen af forordningen bør Kommissionen regelmæssigt evaluere juridiske og økonomiske mekanismers indvirkning på indleveringen af hele køretøjer til bortskaffelse som en faktor, der påvirker gennemførelsen af politikker vedrørende en cirkulær økonomi.

Or. en

Ændringsforslag 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Forslag til forordning
Betragtning 49

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(49) For at sikre en effektiv indsamling af udrangerede køretøjer bør køretøjsejere pålægges udtrykkelige forpligtelser. De bør aflevere deres køretøj, når det er udrangeret, til indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg og forelægge skrotningsattesten for registreringsmyndighederne med henblik på annullering af registreringen af deres køretøj.	(49) For at sikre en effektiv indsamling af udrangerede køretøjer bør køretøjsejere pålægges udtrykkelige forpligtelser. De bør aflevere deres køretøj, når det er udrangeret, til indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg og forelægge skrotningsattesten for registreringsmyndighederne med henblik på annullering af registreringen af deres køretøj. ***Alle ejere har imidlertid ret til frit at træffe beslutninger vedrørende deres ejendom. Det er derfor ejeren af et udrangeret køretøj, der skal beslutte, hvorvidt det udrangerede køretøj skal afleveres til et indsamlingssted eller et autoriseret behandlingsanlæg, eller om det udrangerede køretøj skal repareres eller oplagres. Hvis det udrangerede køretøj skal oplagres, skal ejeren over for den kompetente myndighed godtgøre, at det ikke udgør en miljørisiko.***

Or. en

Ændringsforslag 356
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 49

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(49) For at sikre en effektiv indsamling af udrangerede køretøjer bør køretøjsejere pålægges udtrykkelige forpligtelser. De bør aflevere deres køretøj, når det er udrangeret, til indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg og forelægge skrotningsattesten for registreringsmyndighederne med henblik på annullering af registreringen af deres	(49) For at sikre en effektiv indsamling af udrangerede køretøjer bør køretøjsejere pålægges udtrykkelige forpligtelser. De bør aflevere deres køretøj, når det er udrangeret, til indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg***, hvor autoriserede demonteringsvirksomheder er modtagestedet for alle udrangerede køretøjer,*** og forelægge skrotningsattesten for registreringsmyndighederne med

køretøj.	henblik på annullering af registreringen af deres køretøj.

Or. en

Ændringsforslag 357
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 49

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(49) For at sikre en effektiv indsamling af udrangerede køretøjer bør køretøjsejere pålægges udtrykkelige forpligtelser. De bør aflevere deres køretøj, når det er udrangeret, til indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg og forelægge skrotningsattesten for registreringsmyndighederne med henblik på annullering af registreringen af deres køretøj.	(49) For at sikre en effektiv indsamling af udrangerede køretøjer bør køretøjsejere pålægges udtrykkelige forpligtelser. De bør aflevere deres køretøj, når det er udrangeret, til indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg og forelægge skrotningsattesten for registreringsmyndighederne med henblik på annullering af registreringen af deres køretøj ***og standse betalingen af automobilskatter***.

Or. en

Ændringsforslag 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Forslag til forordning
Betragtning 49 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(49a) For at garantere retssikkerheden og beskytte tidligere køretøjsejere fra uberettiget ansvar er det vigtigt at indføre klare bestemmelser, der giver mulighed for afmelding af køretøjer, når de er solgt på lovlig vis, uanset om køberen er til stede eller ej. I øjeblikket kan tidligere ejere fortsat være opført i ejerregistre for køretøjer, selv om de juridisk set har overdraget ejerskabet, hvilket udsætter

	dem for potentielle juridiske og økonomiske risici, hvis den nye ejer udfører ulovlige aktiviteter eller ikke overholder kravene i lovgivningen. For at løse dette problem skal tidligere ejere have ret til at afmelde et køretøj ved fremlæggelse af en gyldig købsaftale og bevis for en økonomisk transaktion. Denne foranstaltning sikrer, at køretøjsregistrene udgør en korrekt afspejling af den aktuelle ejerskabsstatus, hvilket forhindrer, at ansvaret fejlagtigt pålægges personer, der ikke længere ejer eller kontrollerer køretøjet.

Or. en

Ændringsforslag 359
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 51

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(51) I betragtning af den centrale rolle, som godkendte behandlingsanlæg spiller i håndteringen af udrangerede køretøjer på en måde, der ikke er til skade for miljøet eller menneskers sundhed og bidrager til at nå Unionens mål for den cirkulære økonomi, er det nødvendigt at fastsætte forpligtelser, der gælder for sådanne anlæg og dækker alle deres aktiviteter, fra modtagelse og oplagring af et udrangeret køretøj til dets endelige behandling.	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 360
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 52

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(52) For at sikre sporbarhed i forbindelse med deres aktiviteter bør de godkendte behandlingsanlæg dokumentere de udførte behandlingsoperationer og opbevare registreringen elektronisk i mindst tre år og på anmodning kunne forelægge den for de relevante nationale myndigheder.	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 361
Susana Solís Pérez

Forslag til forordning
Betragtning 52

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(52) For at sikre sporbarhed i forbindelse med deres aktiviteter bør de godkendte behandlingsanlæg dokumentere de udførte behandlingsoperationer og opbevare registreringen elektronisk i mindst tre år og på anmodning kunne forelægge den for de relevante nationale myndigheder.	(52) For at sikre sporbarhed i forbindelse med deres aktiviteter***, herunder kvaliteten af skrot eller andre relevante inputmaterialer,*** bør de godkendte behandlingsanlæg dokumentere de udførte behandlingsoperationer og opbevare registreringen elektronisk i mindst tre år og på anmodning kunne forelægge den for de relevante nationale myndigheder.

Or. en

Ændringsforslag 362
Laurent Castillo

Forslag til forordning
Betragtning 52

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(52) For at sikre sporbarhed i	(52) For at sikre sporbarhed i

forbindelse med deres aktiviteter bør de godkendte behandlingsanlæg dokumentere de udførte behandlingsoperationer og opbevare registreringen elektronisk i mindst tre år og på anmodning kunne forelægge den for de relevante nationale myndigheder.	forbindelse med deres aktiviteter***, herunder kvaliteten af skrot eller andre relevante inputmaterialer,*** bør de godkendte behandlingsanlæg dokumentere de udførte behandlingsoperationer og opbevare registreringen elektronisk i mindst tre år og på anmodning kunne forelægge den for de relevante nationale myndigheder.

Or. en

Ændringsforslag 363
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 53

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(53) Rensningen af et udrangeret køretøj er det første skridt i retning af at forebygge skader på miljøet, ***menneskers sundhed*** og risici for arbejdssikkerheden. Det er derfor afgørende, at et udrangeret køretøj renses ***så hurtigt som muligt*** efter afleveringen til det godkendte behandlingsanlæg, inden det udrangerede køretøj behandles yderligere. I denne fase bør olieaffald indsamles og opbevares særskilt fra de andre væsker og behandles yderligere i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF. Desuden bør de dele, komponenter og materialer, der indeholder bly, cadmium, kviksølv og hexavalent chrom, fjernes fra det udrangerede køretøj for at undgå negative virkninger for ***mennesker*** eller miljøet.	(53) Rensningen af et udrangeret køretøj er det første skridt i retning af at forebygge skader på miljøet, ***sundheden*** og risici for arbejdssikkerheden. Det er derfor afgørende, at et udrangeret køretøj renses ***inden for 15 dage*** efter afleveringen til det godkendte behandlingsanlæg, inden det udrangerede køretøj behandles yderligere. I denne fase bør olieaffald indsamles og opbevares særskilt fra de andre væsker og behandles yderligere i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF. Desuden bør de dele, komponenter og materialer, der indeholder bly, cadmium, kviksølv og hexavalent chrom, fjernes fra det udrangerede køretøj for at undgå negative virkninger for ***sundheden*** eller miljøet.

Or. en

Ændringsforslag 364
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 53 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(53a) 1234yf, det mest almindelige kølemiddel, der anvendes i klimaanlæg til biler, er et per- og polyfluoralkylstof (PFAS). Dette vækker betydelig bekymring i lyset af de stadig flere beviser for de risici, som PFAS udgør for såvel miljøet som menneskers sundhed. 1234yf nedbrydes desuden til trifluoreddikesyre (TFA), et persistent og mobilt stof. Der findes stadig flere beviser for, at TFA kan være giftigt for mennesker, og det forekommer i alarmerende stigende mængder i vandmasser, drikkevand og endda i menneskers blod verden over. Selv om visse pesticider også er en TFA-kilde, vurderer videnskabsfolk, at mindst 50 % af det TFA, der findes i vores vand og i vores blod, kan stamme fra kølemidler i klimaanlæg til køretøjer. Høje lækageprocenter, navnlig fra gamle køretøjer, udgør et konstant problem og en yderligere udfordring, når der skal udføres service på biler, og denne PFAS skal genanvendes, regenereres og genbruges på sikker vis. Men klimaanlæg til køretøjer kan designes til at anvende naturlige kølemidler, teknologier, hvor europæiske virksomheder er førende. Derfor bør Kommissionen overveje afgørende foranstaltninger for at begrænse eller helt forbyde brugen af 1234yf i klimaanlæg i alle nye køretøjer uden undtagelser eller smuthuller i typegodkendelsen, således at man sikrer en fuldstændig omstilling til mere sikre alternativer. Endelig bør Kommissionen overveje at forbyde eksport af køretøjer, der anvender 1234yf eller ethvert andet PFAS-baseret kølemiddel, til tredjelande, der mangler egnet lovgivning til at afhjælpe risiciene ved PFAS-forurening.
	Or. en

Ændringsforslag 365
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 54

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(54) For at sikre en korrekt gennemførelse af forordning (EU) ***2023/[Publikationskontoret: batteriforordningen]*** skal alle batterier, der er indbygget i køretøjer, udtages særskilt fra et udrangeret køretøj og opbevares i et særligt område med henblik på yderligere behandling.	(54) For at sikre en korrekt gennemførelse af forordning (EU) ***2023/1542*** skal alle batterier, der er indbygget i køretøjer, udtages særskilt fra et udrangeret køretøj og opbevares i et særligt område med henblik på yderligere behandling.

Or. en

Ændringsforslag 366
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering De pågældende dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillelsesproces. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det i visse undtagelsestilfælde være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter. Det bør påvises, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at	(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering De pågældende dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillelsesproces ***på en ikkedestruktiv måde. Når dele og komponenter ikke kan opfylde disse formål, kan disse dele og komponenter også fjernes på en halvautomatisk destruktiv måde***. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det ***kun*** i visse undtagelsestilfælde være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og

forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.	komponenter***, når der ikke er teknisk mulighed for genbrug, reparation, genfremstilling eller istandsættelse***. Det bør påvises, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. ***Med henblik herpå findes de nødvendige oplysninger, der skal udleveres, og kvalitetskravene til outputfraktionerne i bilag VII, del G.*** For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.
	Or. en

Ændringsforslag 367
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering De pågældende dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillelsesproces. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det i visse undtagelsestilfælde være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter***. Det bør*** påvises, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse	(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering De pågældende dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillelsesproces. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det i visse undtagelsestilfælde være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter***, når dele og komponenter ikke rummer potentiale for genbrug, reparation, genfremstilling eller***

teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.

istandsættelse, hvis det kan påvises, at de pågældende dele og komponenter ***ikke rummer potentiale for genbrug, reparation, genfremstilling eller istandsættelse, og de*** kan fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner***. Med henblik herpå medtages kriterierne for fragmentering sammen med andet affald og grænseværdier for at forbedre kvaliteten af outputfraktionerne i bilag VII, del G***. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.

Or. en

Ændringsforslag 368
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering ***De pågældende*** dele og komponenter ***bør*** fjernes i en ***manuel demonteringsproces eller en*** halvautomatisk ***adskillelsesproces***. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det i visse undtagelsestilfælde være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter. Det bør påvises, at de pågældende dele og komponenter kan	(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering ***Når*** dele og komponenter ***ikke kan opfylde nogle af disse formål, kan disse dele og komponenter også*** fjernes på en ***destruktiv (***halvautomatisk***) måde***. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det ***kun*** i visse undtagelsestilfælde være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter ***uden teknisk potentiale til***

fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.	***genbrug, reparation, genfremstilling eller istandsættelse***. Det bør påvises, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. ***Med henblik herpå medtages kriterierne for fragmentering sammen med andet affald og grænseværdier for at forbedre kvaliteten af outputfraktionerne i bilag VII, del G***. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.
	Or. en

Ændringsforslag 369
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering De pågældende dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillelsesproces. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det ***i visse undtagelsestilfælde*** være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter. Det bør påvises, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse	(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering De pågældende dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillelsesproces. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter. Det bør påvises, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle

teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.	eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. ***Med henblik herpå medtages kriterierne for fragmentering sammen med andet affald og grænseværdier for at forbedre kvaliteten af outputfraktionerne i bilag VII, del G***. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.

Or. en

Ændringsforslag 370
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs, Andreas Glück

Forslag til forordning
Betragtning 56

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(56) Når de godkendte behandlingsanlæg har fjernet dele og komponenter fra et udrangeret køretøj, bør de nøje vurdere og afgøre, om disse dele og komponenter er egnet til genbrug***,*** genfremstilling eller istandsættelse***, på grundlag af objektive kriterier, der er knyttet til delenes og komponenternes tekniske karakteristika og kravene til køretøjers sikkerhed***.	(56) Når de godkendte behandlingsanlæg har fjernet dele og komponenter fra et udrangeret køretøj, bør de nøje vurdere og afgøre, om disse dele og komponenter er egnet til genbrug ***eller kan anvendes som centralt produkt eller central del*** til genfremstilling eller istandsættelse. ***Centrale produkter eller dele, der ikke fungerer eller kun fungerer delvis, bør indeholde de fleste af de relevante dele, mens der kan ses bort fra fraværet af mindre komponenter såsom skruer, når blot ydelsen genoprettes til den samme som eller bedre end en ny del.***

Or. en

Ændringsforslag 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Forslag til forordning
Betragtning 57

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(57) ***Forordning (EU) 2023/[batterier] fastsætter regler for batteriers bæredygtighed***, ydeevne***, sikkerhed, indsamling, genanvendelse og second life samt for oplysninger til de erhvervsdrivende om udtagning af batterier. Potentialet for batteriers second life bør tages i betragtning i denne forordning ved at udelukke elkøretøjsbatterier fra de væsentlige dele eller*** komponenter ***for at gøre det muligt at overdrage køretøjet til behandling gratis uden elkøretøjsbatteriet***.	(57) ***Autoriserede behandlingsanlæg bør vurdere dele og komponenter, der er fjernet fra udrangerede køretøjer, for at afgøre, om de er egnet til genbrug***, ***genfremstilling eller istandsættelse. Centrale produkter eller dele bør bevare de mest relevante strukturelle og funktionelle elementer, selv om de mangler mindre komponenter såsom skruer, clips, pakninger eller lukkemekanismer, som kan erstattes under genfremstillingen. Centrale produkter eller dele, der ikke fungerer eller kun fungerer delvis, kan fortsat anvendes, hvis de kan bringes tilbage til den samme eller bedre ydeevne som nye produkter og dele, selv med overfladeslid, korrosion på ikkekritiske områder eller mindre revner, der kan repareres. Elektroniske moduler og andre centrale produkter eller dele med softwareproblemer eller slidte*** komponenter ***kan stadig være brugbare, hvis de kan omprogrammeres eller repareres. Det centrale kriterium er, at de centrale produkter eller dele fortsat har den nødvendige strukturelle integritet og materialegenskaber til vellykket genfremstilling eller istandsættelse***.

Or. en

Begrundelse

De foreslåede kriterier er for generiske og kan betyde en unødvendig begrænsning af tilgængeligheden af centrale produkter eller dele til genfremstilling, hvis de gennemføres for strengt. Eftersom genfremstilling ikke kræver, at centrale produkter og dele er helt intakte, bør det i de relevante betragtninger præciseres, at mindre mangler ved komponenter ikke påvirker egnetheden, hvorved man sikrer en praktisk og effektiv gennemførelse af bilag VII, del D.

Ændringsforslag 372
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 57

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(57) Forordning (EU) 2023/[batterier] fastsætter regler for batteriers bæredygtighed, ydeevne, sikkerhed, indsamling, genanvendelse og second life samt for oplysninger til de erhvervsdrivende om udtagning af batterier. Potentialet for batteriers second life bør tages i betragtning i denne forordning ved at udelukke elkøretøjsbatterier fra de væsentlige dele eller komponenter for at gøre det muligt at overdrage køretøjet til behandling gratis uden elkøretøjsbatteriet.	(57) Forordning (EU) 2023/[batterier] fastsætter regler for batteriers bæredygtighed, ydeevne, sikkerhed, indsamling, genanvendelse og second life samt for oplysninger til de erhvervsdrivende om udtagning af batterier. Potentialet for batteriers second life bør tages i betragtning i denne forordning ved at udelukke elkøretøjsbatterier fra de væsentlige dele eller komponenter for at gøre det muligt at overdrage køretøjet til behandling gratis uden elkøretøjsbatteriet***, hvis den sidste ejer fremlægger dokumentation for, at batteriet er blevet håndteret af en professionel virksomhed i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1542***.

Or. en

Ændringsforslag 373
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 57

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(57) Forordning (EU) ***2023/[batterier]*** fastsætter regler for batteriers bæredygtighed, ydeevne, sikkerhed, indsamling, genanvendelse og second life samt for oplysninger til de erhvervsdrivende om udtagning af batterier. Potentialet for batteriers second life bør tages i betragtning i denne forordning ved at udelukke	(57) Forordning (EU) ***2023/1542*** fastsætter regler for batteriers bæredygtighed, ydeevne, sikkerhed, indsamling, genanvendelse og second life samt for oplysninger til de erhvervsdrivende om udtagning af batterier. Potentialet for batteriers second life bør tages i betragtning i denne forordning ved at udelukke

elkøretøjsbatterier fra de væsentlige dele eller komponenter for at gøre det muligt at overdrage køretøjet til behandling gratis uden elkøretøjsbatteriet.	elkøretøjsbatterier fra de væsentlige dele eller komponenter for at gøre det muligt at overdrage køretøjet til behandling gratis uden elkøretøjsbatteriet.

Or. en

Ændringsforslag 374
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 58

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.	(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. ***På den anden side bør dele og komponenter, der ikke egner sig til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, betragtes som affald, og eksport af disse bør reguleres af forordning (EU) 2024/1157.*** De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.

Or. en

Ændringsforslag 375
Beatrice Timgren

Forslag til forordning
Betragtning 58

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. ***Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug***.	(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. ***Køretøjsejere bør have ret til at reparere, genoprette og bevare deres køretøjer uden unødvendige bureaukratiske begrænsninger. Genbrug af dele bør prioriteres frem for bortskaffelse, således at man understøtter ressourceeffektivitet og mindsker unødvendige regelbyrder på genopretning og vedligeholdelse***.

Or. en

Ændringsforslag 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Forslag til forordning
Betragtning 58

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør	(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør

derfor præciseres, at dele ***og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj***, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra ***det godkendte behandlingsanlæg***, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles ***og komponenters*** tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.

derfor præciseres, at ***centrale*** dele, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra ***den erhvervsdrivende***, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante ***centrale*** deles tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.

Or. en

Ændringsforslag 377
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 58

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske	(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling***, eftermontering*** og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling***, eftermontering*** eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og

egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.	komponenters tekniske egnethed til genfremstilling***, eftermontering***, istandsættelse eller genbrug.

Or. en

Ændringsforslag 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Forslag til forordning
Betragtning 58

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.	(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling***, eftermontering*** og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling***, eftermontering*** eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.

Or. en

Ændringsforslag 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Forslag til forordning
Betragtning 58

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele ***og komponenter***, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele ***og komponenter***. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del ***eller komponent***, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles ***og komponenters*** tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.	(58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at ***centrale produkter eller*** dele, der fjernes fra ***et udrangeret køretøj, eller inden det erklæres for et udrangeret køretøj***, og som er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne ***centrale produkter eller*** dele. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg eller en anden godkendt erhvervsdrivende, der har fjernet de pågældende ***centrale produkter eller*** dele, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante ***centrale produkters eller*** deles tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.

Or. en

Begrundelse

Forslaget kræver, at autoriserede behandlingsanlæg skal vurdere, hvorvidt centrale produkter eller dele fra udrangerede køretøjer opfylder kriterierne i bilag VII, del D, inden de ikke klassificeres som affald. For at garantere retssikkerhed for så vidt angår genfremstilling skal alle centrale produkter eller dele, herunder fra brugte køretøjer, ikke som standard anses for at være affald.

Ændringsforslag 380
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 59 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(59a) For at forhindre ulovlig(t) (import og) salg af reservedele og komponenter til køretøjer, der ikke opfylder kravene, skal onlineplatforme kun sætte dele og komponenter til salg online, hvis de har konstateret, at der forefindes en pålidelig aktør i Unionen, der kan garantere, at de pågældende dele og komponenter er i overensstemmelse med lovgivningen.

Or. en

Ændringsforslag 381
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 60

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(60) Af hensyn til færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen bør visse komponenter og dele, der er fjernet fra udrangerede køretøjer, ikke genbruges, genfremstilles eller istandsættes. ***Sådanne dele og komponenter bør hverken anvendes til fremstilling af nye køretøjer eller i køretøjer, der allerede er bragt i omsætning.***	(60) Af hensyn til færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen bør visse komponenter og dele, der er fjernet fra udrangerede køretøjer, ***særlig såkaldte forbrugsdele,*** ikke genbruges, genfremstilles eller istandsættes.

Or. fr

Begrundelse

Forslagets manglende klarhed, særlig med hensyn til de dele, det finder anvendelse på, underminerer dets oprindelige mål om cirkularitet.

Ændringsforslag 382
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 61

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(61) ***For at fremme udviklingen af et velfungerende marked for genbrugelige, istandsatte og genfremstillede*** dele og komponenter ***i Unionen bør medlemsstaterne tilskyndes til at indføre de nødvendige incitamenter på nationalt plan til at fremme*** genbrug, genfremstilling ***af*** dele og komponenter***, uanset om de fjernes i et køretøjs brugsfase, eller når det er udrangeret. Kommissionen bør lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne ved at udveksle bedste praksis om de incitamenter, der indføres på nationalt plan, med henblik på at overvåge deres effektivitet***.	(61) ***I erkendelse af potentialet for genfremstilling, eftermontering og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at*** dele og komponenter***, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til*** genbrug, genfremstilling***, eftermontering eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne*** dele og komponenter. ***De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug***.

Or. en

Ændringsforslag 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Forslag til forordning
Betragtning 61

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(61) For at fremme udviklingen af et velfungerende marked for genbrugelige, istandsatte og genfremstillede dele og komponenter i Unionen bør medlemsstaterne tilskyndes til at indføre de nødvendige incitamenter på nationalt plan til at fremme genbrug, istandsættelse og genfremstilling af dele og komponenter,	(61) For at fremme udviklingen af et velfungerende marked for genbrugelige, istandsatte***, eftermonterede*** og genfremstillede dele og komponenter i Unionen bør medlemsstaterne tilskyndes til at indføre de nødvendige incitamenter på nationalt plan til at fremme genbrug, istandsættelse***, eftermontering*** og

uanset om de fjernes i et køretøjs brugsfase, eller når det er udrangeret. Kommissionen bør lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne ved at udveksle bedste praksis om de incitamenter, der indføres på nationalt plan, med henblik på at overvåge deres effektivitet.	genfremstilling af dele og komponenter, uanset om de fjernes i et køretøjs brugsfase, eller når det er udrangeret. Kommissionen bør lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne ved at udveksle bedste praksis om de incitamenter, der indføres på nationalt plan, med henblik på at overvåge deres effektivitet.

Or. en

Ændringsforslag 384
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 63

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(63) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. Det er derfor nødvendigt at fastsætte et specifikt genanvendelsesmål på 30 % for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør de nuværende mål for genbrug og genanvendelse (85 %) samt for genbrug og nyttiggørelse (95 %) af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse.	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 385
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 63

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(63) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. Det er derfor nødvendigt at fastsætte et specifikt genanvendelsesmål på 30 % for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør de nuværende mål for genbrug og genanvendelse (85 %) samt for genbrug og nyttiggørelse (95 %) af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse.	(63) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. Det er derfor nødvendigt at fastsætte et specifikt genanvendelsesmål på 30 % for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør de nuværende mål for genbrug og genanvendelse (85 %) samt for genbrug og nyttiggørelse (95 %) af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse. ***Desuden skal der fastsættes et separat mål for genbrug. Når dele eller komponenter er blevet genfremstillet eller istandsat med et vellykket resultat, skal de autoriserede behandlingsanlæg medregne dem i målene for genbrug.***

Or. en

Ændringsforslag 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Forslag til forordning
Betragtning 63

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(63) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. ***Det*** er derfor nødvendigt at fastsætte ***et specifikt*** genanvendelsesmål ***på 30 %*** for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør de nuværende mål for genbrug og genanvendelse (85 %) samt for genbrug og nyttiggørelse (95 %) af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse.	(63) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. ***Under hensyntagen til kriterier som produktionsomkostninger og rådgivning fra eksperter*** er ***det*** derfor nødvendigt at fastsætte ***specifikke*** genanvendelsesmål for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør de nuværende mål for genbrug og genanvendelse (85 %) samt for genbrug og nyttiggørelse (95 %) af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse.

Or. es

Ændringsforslag 387
Sirpa Pietikäinen

Forslag til forordning
Betragtning 63

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(63) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige	(63) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige

materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. Det er derfor nødvendigt at fastsætte et specifikt genanvendelsesmål på ***30 %*** for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør de nuværende mål for genbrug og genanvendelse (85 %) samt for genbrug og nyttiggørelse (95 %) af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse.	materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. Det er derfor nødvendigt at fastsætte et specifikt genanvendelsesmål på ***40 %*** for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør de nuværende mål for genbrug og genanvendelse (85 %) samt for genbrug og nyttiggørelse (95 %) af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse.

Or. en

Ændringsforslag 388
Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 63 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(63a) De genanvendelsesmål, der er fastsat i forordningen, overstiger langt udbuddet af de nødvendige materialer, hvilket risikerer at skabe forsyningsstop og dermed et udbudschok.

Or. fr

Ændringsforslag 389
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Forslag til forordning
Betragtning 64

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(64) Det er vigtigt at øge nyttiggørelsen af sekundære materialer af høj kvalitet ved at forbedre fragmenteringsprocesserne for udrangerede køretøjer. Udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf bør derfor ***ikke*** forarbejdes i en shredder sammen med emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr, navnlig for at forbedre sorteringen af kobber- og stålfraktioner.	(64) Det er vigtigt at øge nyttiggørelsen af sekundære materialer af høj kvalitet ved at forbedre fragmenteringsprocesserne for udrangerede køretøjer. Udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf bør derfor ***kun*** forarbejdes i en shredder sammen med emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr, ***hvis bestemte kriterier og grænseværdier er opfyldt,*** navnlig for at forbedre sorteringen af kobber- og stålfraktioner.

Or. en

Ændringsforslag 390
Ivars Ijabs

Forslag til forordning
Betragtning 64

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(64) Det er vigtigt at øge nyttiggørelsen af sekundære materialer af høj kvalitet ved at forbedre fragmenteringsprocesserne for udrangerede køretøjer. Udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf bør derfor ikke forarbejdes i en shredder sammen med emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr, navnlig for at forbedre sorteringen af kobber- og stålfraktioner.	(64) Det er vigtigt at øge nyttiggørelsen af sekundære materialer af høj kvalitet ved at forbedre fragmenteringsprocesserne for udrangerede køretøjer. Udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf bør derfor ikke forarbejdes i en shredder sammen med emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr, navnlig for at forbedre sorteringen af kobber- og stålfraktioner ***samt aluminium- og glasfraktioner***.

Or. en

Ændringsforslag 391
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 65

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(65) For at øge kvaliteten af behandlingen af udrangerede køretøjer yderligere bør det ikke være muligt at deponere affaldsfraktioner fra fragmenterede udrangerede køretøjer, som indeholder ikkeinert affald, og som ikke behandles ved hjælp af post-shredder-teknologi.	(65) ***I lyset af affaldshierarkiet som fastsat i artikel 4 i direktiv 2008/98/EF og*** for at øge kvaliteten af behandlingen af udrangerede køretøjer yderligere bør det ikke være muligt at deponere affaldsfraktioner fra fragmenterede udrangerede køretøjer, som indeholder ikkeinert affald, og som ikke behandles ved hjælp af post-shredder-teknologi.

Or. en

Ændringsforslag 392
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 66

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(66) Udrangerede køretøjer klassificeres som farligt affald og kan ikke eksporteres til lande uden for OECD. Rensede udrangerede køretøjer kan stadig behandles uden for Unionen, forudsat at disse rensede udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (EU) nr. ***1013/2006***.	(66) Udrangerede køretøjer klassificeres som farligt affald og kan ikke eksporteres til lande uden for OECD. Rensede udrangerede køretøjer kan stadig behandles uden for Unionen, forudsat at disse rensede udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (EU) nr. ***2024/1157***. ***Medlemsstaternes kompetente myndigheder bør have lov til at inspicere forsendelser af brugte køretøjer, der mistænkes for at være udrangerede køretøjer, og, når det er hensigtsmæssigt, opkræve omkostningerne ved analyser, inspektioner og oplagring hos fabrikanterne, tredjeparter, der handler på deres vegne, eller andre personer, der tilrettelægger forsendelsen.***

Or. en

Ændringsforslag 393
Radan Kanev

Forslag til forordning
Betragtning 66 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(66a) Eksporten af værdifuldt metalskrot, herunder fra brugte og udrangerede køretøjer, til tredjelande medfører tab af vigtige råstoffer, der er af central betydning for EU's fremstillings- og forsvarssektorer. EU skal derfor anerkende den kritiske betydning af at beholde skrot af høj kvalitet med henblik på at nå målene for Den Europæiske Unions cirkulære økonomi, hvad angår forsyninger af råstoffer, industriens konkurrenceevne og miljøbeskyttelse. Kommissionen bør derfor overveje foranstaltninger, der kan forbedre fastholdelse og genanvendelse af metalskrot af høj kvalitet inden for EU for at styrke bæredygtigheden og modstandsdygtigheden af EU's fremstillingsindustri og sværindustri. Den bør ligeledes vurdere reglerne for eksport af brugte køretøjer og ikke begrænse denne vurdering til fastsættelse af ækvivalenskriterier baseret på praksis vedrørende affaldshåndtering og miljø.

Or. en

Ændringsforslag 394
Alexandr Vondra

Forslag til forordning
Betragtning 67

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed	(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed

i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne ***i det store hele svarer*** til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) ***[den nye forordning om overførsel af affald]***.	i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne ***anses for at svare*** til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) ***2024/1157***.

Or. en

Begrundelse

Det er vigtigt at sikre retfærdige betingelser i henhold til forordningen om overførsel af affald (EU) 2024/1157 for at beskytte menneskers sundhed, miljøet i udviklingslande og den europiske industris konkurrenceevne. Affaldseksport bør kun ske, hvis modtagerlandene overholder tilsvarende europæiske standarder og giver mulighed for effektiv nyttiggørelse af materialer.

Ændringsforslag 395
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 67

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne ***i det store hele*** svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) [den nye forordning om overførsel af affald].	(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) [den nye forordning om overførsel af affald].

Or. en

Begrundelse

Tilpasning til ordlyden i forordningen om overførsel af affald.

Ændringsforslag 396
Jonas Sjöstedt

Forslag til forordning
Betragtning 67

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne ***i det store hele*** svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) [den nye forordning om overførsel af affald].	(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) [den nye forordning om overførsel af affald].

Or. en

Ændringsforslag 397
Pietro Fiocchi

Forslag til forordning
Betragtning 67

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne i det store hele ***svarer*** til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) ***[den nye forordning om overførsel af affald]***.	(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne i det store hele ***anses for at svare*** til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) ***2024/1157***.

Or. en

Ændringsforslag 398
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 67

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne ***i det store hele*** svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) [den nye forordning om overførsel af affald].	(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) [den nye forordning om overførsel af affald].

Or. en

Ændringsforslag 399
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Forslag til forordning
Betragtning 68

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj, bør navnlig være forpligtet til at dokumentere, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. ***For at vurdere et brugt køretøjs tekniske stand bør køretøjsejeren, andre erhvervsdrivende og kompetente myndigheder verificere, om bestemte***	(68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj, bør navnlig være forpligtet til at dokumentere, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj.

kriterier for at fastslå, om det pågældende køretøj er et udrangeret køretøj, er opfyldt. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag I, der fastsætter kriterierne for, hvornår et køretøj er udrangeret.

Or. fr

Ændringsforslag 400
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 68

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj, bør ***navnlig være forpligtet til at dokumentere***, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. ***For at vurdere et brugt køretøjs tekniske stand bør køretøjsejeren, andre erhvervsdrivende og*** kompetente myndigheder ***verificere, om bestemte kriterier for at fastslå, om det pågældende*** køretøj ***er*** et udrangeret køretøj***, er opfyldt***. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag I, der fastsætter kriterierne for, hvornår et køretøj	(68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj, bør ***fremlægge dokumentation til enhver fysisk eller juridisk person, der har til hensigt at købe køretøjet, eller til de kompetente myndigheder, der godtgør***, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. ***Denne dokumentation skal bestå af en gyldig synsrapport eller***, ***hvis denne ikke foreligger, af en vurdering i overensstemmelse med bilag I, som er verificeret af*** de kompetente myndigheder ***eller andre organer, der er certificeret af medlemsstaterne. Hvis der hersker tvivl om, hvorvidt et brugt*** køretøj ***kan være*** et udrangeret køretøj***, skal de kompetente myndigheder eller organer, der er certificeret af medlemsstaterne, kunne***

er udrangeret.

kræve, at køretøjets ejer fremlægger yderligere dokumentation. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag I, der fastsætter kriterierne for, hvornår et køretøj er udrangeret.

Or. en

Ændringsforslag 401
Beatrice Timgren

Forslag til forordning
Betragtning 68

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj, bør navnlig være forpligtet til at dokumentere, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. ***For at vurdere et brugt køretøjs tekniske stand bør køretøjsejeren, andre erhvervsdrivende og*** kompetente myndigheder ***verificere, om bestemte kriterier for at fastslå, om det pågældende køretøj er et udrangeret køretøj, er opfyldt***. ***For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt*** bør ***Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag I, der fastsætter kriterierne for, hvornår et køretøj er udrangeret***.	(68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj, bør navnlig være forpligtet til at dokumentere, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. ***Bevisbyrden må imidlertid ikke uforholdsmæssigt påhvile køretøjsejerne***. ***Der bør kun stilles krav om yderligere dokumentation, hvis de*** kompetente myndigheder ***fremlægger tydelige og materielle beviser for, at et køretøj opfylder kriterierne for udrangerede køretøjer. Uden sådanne beviser*** bør ***et brugt køretøj formodes at være egnet til videresalg eller eksport, idet man undgår unødvendige bureaukratiske forhindringer, der kan hindre lovlige transaktioner og øge udgifterne for forbrugerne***.

Ændringsforslag 402
Beatrice Timgren

Forslag til forordning
Betragtning 69

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(69) EU's handlingsplan "Mod nulforurening for luft, vand og jord"***[59]*** understregede behovet for, at Kommissionen foreslår nye foranstaltninger til afhjælpning af Unionens eksterne miljøaftryk i forbindelse med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer. Da eksporten af brugte køretøjer medfører betydelige miljø- og folkesundhedsmæssige udfordringer ***som dokumenteret i FN's miljøprogram[60]***, og da Unionen er verdens største eksportør af brugte køretøjer, er det nødvendigt at fastsætte specifikke krav på EU-plan for eksport af brugte køretøjer ***[fra Unionen]. Kravene*** bør ***være*** baseret på ***objektive kriterier, i henhold til hvilke et brugt køretøj ikke er et udrangeret køretøj og skal være i trafiksikker stand i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU[61]. Dette*** bør ***sikre, at kun brugte køretøjer, der er egnet til kørsel på Unionens veje, kan eksporteres til et tredjeland, hvilket mindsker risikoen for, at eksporten af brugte køretøjer fra Unionen bidrager til luftforurening eller trafikulykker i tredjelande. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer og en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugt køretøj ikke er et udrangeret køretøj, og at det anses for at være i køredygtig stand.***	(69) EU's handlingsplan "Mod nulforurening for luft, vand og jord" understregede behovet for, at Kommissionen foreslår nye foranstaltninger til afhjælpning af Unionens eksterne miljøaftryk i forbindelse med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer. Da eksporten af brugte køretøjer medfører betydelige miljø- og folkesundhedsmæssige udfordringer, og da Unionen er verdens største eksportør af brugte køretøjer, er det nødvendigt at fastsætte specifikke krav på EU-plan for eksport af brugte køretøjer***. Sådanne foranstaltninger*** bør ***imidlertid ikke pålægge køretøjsejere eller virksomheder, der beskæftiger sig med lovlig handel, uforholdsmæssige administrative byrder. Køretøjer bør ikke underlægges eksportbegrænsninger, medmindre de formelt er klassificeret som udrangerede køretøjer*** baseret på ***en juridisk bindende afgørelse efter en retfærdig procedure. Automatiske vurderinger eller skønsmæssige klassificeringer bør ikke være begrundelser for afvisning af retten til at eksportere***.

[59] COM(2021) ***400***.

60

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

[61] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51***-128***).

[59] COM(2021)***0400***.

[61] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

Or. en

Ændringsforslag 403
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 69

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(69) EU's handlingsplan "Mod nulforurening for luft, vand og jord"***[59]*** understregede behovet for, at Kommissionen foreslår nye foranstaltninger til afhjælpning af Unionens eksterne miljøaftryk i forbindelse med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer. Da eksporten af brugte køretøjer medfører betydelige miljø- og folkesundhedsmæssige udfordringer som dokumenteret i FN's miljøprogram***[60]***, og da Unionen er verdens største eksportør af brugte køretøjer, er det nødvendigt at fastsætte specifikke krav på EU-plan for eksport af brugte køretøjer [fra Unionen]. Kravene bør være baseret på objektive kriterier, i henhold til hvilke et brugt køretøj ikke er et udrangeret køretøj ***og*** skal være i trafiksikker stand i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU***[61]***. Dette bør sikre, at kun brugte køretøjer, der er egnet til kørsel på Unionens veje, kan eksporteres til et	(69) EU's handlingsplan "Mod nulforurening for luft, vand og jord" understregede behovet for, at Kommissionen foreslår nye foranstaltninger til afhjælpning af Unionens eksterne miljøaftryk i forbindelse med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer. Da eksporten af brugte køretøjer medfører betydelige miljø- og folkesundhedsmæssige udfordringer som dokumenteret i FN's miljøprogram, og da Unionen er verdens største eksportør af brugte køretøjer, er det nødvendigt at fastsætte specifikke krav på EU-plan for eksport af brugte køretøjer [fra Unionen]. Kravene bør være baseret på objektive kriterier, i henhold til hvilke et brugt køretøj ikke er et udrangeret køretøj**,** skal være i trafiksikker stand i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU ***og være i overensstemmelse med visse miljøstandarder/emissionsgrænser***. Dette

tredjeland, hvilket mindsker risikoen for, at eksporten af brugte køretøjer fra Unionen bidrager til luftforurening eller trafikulykker i tredjelande. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer ***og*** en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj ikke er et udrangeret køretøj, ***og*** at det ***anses for at være*** i køredygtig stand.	bør sikre, at kun brugte køretøjer, der er egnet til kørsel på Unionens veje, kan eksporteres til et tredjeland, hvilket mindsker risikoen for, at eksporten af brugte køretøjer fra Unionen bidrager til luftforurening eller trafikulykker i tredjelande. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer***,*** en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj ikke er et udrangeret køretøj, ***og dokumentation for, at det er*** i køredygtig stand. ***Desuden bør der fastsættes grænser for alderen på køretøjer, der kan eksporteres. Dette vil forhindre, at køretøjer, der er de mest forurenende og skadelige for menneskers helbred, eksporteres til tredjelande.***
[59] COM(2021) ***400***.	[59] COM(2021)***0400***.
60 ***https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report***	
[61] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51***-128***).	[61] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51).

Or. en

Ændringsforslag 404
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 69

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(69) EU's handlingsplan "Mod	(69) EU's handlingsplan "Mod

nulforurening for luft, vand og jord"[59] understregede behovet for, at Kommissionen foreslår nye foranstaltninger til afhjælpning af Unionens eksterne miljøaftryk i forbindelse med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer. Da eksporten af brugte køretøjer medfører betydelige miljø- og folkesundhedsmæssige udfordringer som dokumenteret i FN's miljøprogram[60], og da Unionen er verdens største eksportør af brugte køretøjer, er det nødvendigt at fastsætte specifikke krav på EU-plan for eksport af brugte køretøjer [fra Unionen]. Kravene bør være baseret på objektive kriterier, i henhold til hvilke et brugt køretøj ikke er et udrangeret køretøj og skal være i trafiksikker stand i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU[61] Dette bør sikre, at kun brugte køretøjer, der er egnet til kørsel på Unionens veje, kan eksporteres til et tredjeland, hvilket mindsker risikoen for, at eksporten af brugte køretøjer fra Unionen bidrager til luftforurening eller trafikulykker i tredjelande. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer og en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj ikke er et udrangeret køretøj, og at det anses for at være i køredygtig stand.

[59] COM(2021) ***400***.

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

[61] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af

nulforurening for luft, vand og jord"[59] understregede behovet for, at Kommissionen foreslår nye foranstaltninger til afhjælpning af Unionens eksterne miljøaftryk i forbindelse med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer. Da eksporten af brugte køretøjer medfører betydelige miljø- og folkesundhedsmæssige udfordringer som dokumenteret i FN's miljøprogram[60], og da Unionen er verdens største eksportør af brugte køretøjer, er det nødvendigt at fastsætte specifikke krav på EU-plan for eksport af brugte køretøjer [fra Unionen]. Kravene bør være baseret på objektive kriterier, i henhold til hvilke et brugt køretøj ikke er et udrangeret køretøj og skal være i trafiksikker stand i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU[61] ***og skal medtages i et nationalt køretøjsregister***. Dette bør sikre, at kun brugte køretøjer, der er egnet til kørsel på Unionens veje, kan eksporteres til et tredjeland, hvilket mindsker risikoen for, at eksporten af brugte køretøjer fra Unionen bidrager til luftforurening eller trafikulykker i tredjelande. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer og en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj ikke er et udrangeret køretøj, og at det anses for at være i køredygtig stand.

[59] COM(2021)***0400***.

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

[61] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af

29.4.2014, s. 51-***128***).

29.4.2014, s. 51).

Or. en

Ændringsforslag 405
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 70

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(70) Det er vigtigt at etablere en mekanisme, hvor brugte køretøjers overholdelse af eksportkravene kan verificeres effektivt***, uden at handelen mellem Unionen og tredjelande hindres***. Kommissionen bør derfor oprette et elektronisk system, der gør det muligt for myndighederne i medlemsstaterne at udveksle oplysninger i realtid om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. I betragtning af systemets eksisterende funktioner knyttet til udvekslingen mellem køretøjsregistreringsmyndighederne af oplysninger om køretøjer, der er registreret i Unionen, har Kommissionen udviklet MOVE-HUB, en platform til udveksling af meddelelser med henblik sammenkobling af medlemsstaternes nationale elektroniske registre. Platformen huser i øjeblikket sammenkoblingen af registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistrene (RESPER), sammenkoblingen af registre over uddannelse af erhvervschauffører (ProDriveNet), underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes, i forbindelse med syn ved vejsiden (RSI) og sammenkoblingen af registre over førertakografkort (TACHOnet). Derfor bør MOVE-HUB-funktionerne udvides yderligere for at muliggøre udveksling af oplysninger om køretøjsidentifikationsnummer ***og*** teknisk	(70) Det er vigtigt at etablere en mekanisme, hvor brugte køretøjers overholdelse af eksportkravene kan verificeres effektivt. Kommissionen bør derfor oprette et elektronisk system, der gør det muligt for myndighederne i medlemsstaterne at udveksle ***og verificere*** oplysninger i realtid om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. I betragtning af systemets eksisterende funktioner knyttet til udvekslingen mellem køretøjsregistreringsmyndighederne af oplysninger om køretøjer, der er registreret i Unionen, har Kommissionen udviklet MOVE-HUB, en platform til udveksling af meddelelser med henblik sammenkobling af medlemsstaternes nationale elektroniske registre. Platformen huser i øjeblikket sammenkoblingen af registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistrene (RESPER), sammenkoblingen af registre over uddannelse af erhvervschauffører (ProDriveNet), underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes, i forbindelse med syn ved vejsiden (RSI) og sammenkoblingen af registre over førertakografkort (TACHOnet). Derfor bør MOVE-HUB-funktionerne udvides yderligere for at muliggøre udveksling ***og verifikation*** af oplysninger om køretøjsidentifikationsnummer***,*** teknisk stand ***samt overholdelse af visse***

stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere elektronisk og automatisk, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder eksportkravene, bør det elektroniske system, der drives af MOVE-HUB, sammenkobles med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2399[62]. I nævnte forordning fastsættes en omfattende ramme for automatiseret kontrol, som finder anvendelse på en specifik ikketoldmæssig EU-formalitet. Denne forordning bør derfor fastsætte de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, mens de tekniske aspekter af gennemførelsen af denne kontrol henhører under forordning (EU) 2022/2399.

miljøstandarder for brugte køretøjer, der skal eksporteres. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere elektronisk og automatisk, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder eksportkravene, bør det elektroniske system, der drives af MOVE-HUB, sammenkobles med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2399. I nævnte forordning fastsættes en omfattende ramme for automatiseret kontrol, som finder anvendelse på en specifik ikketoldmæssig EU-formalitet. Denne forordning bør derfor fastsætte de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, mens de tekniske aspekter af gennemførelsen af denne kontrol henhører under forordning (EU) 2022/2399.

_____

[62] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2399 af 23. november 2022 om oprettelse af Den Europæiske Unions kvikskrankemiljø på toldområdet og om ændring af forordning (EU) nr. 952/2013 (EUT L 317 af 9.12.2022, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 406
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 73

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(73) Det er vigtigt, at toldmyndighederne kan udføre kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013[63]. En betydelig del af de	(73) Det er vigtigt, at toldmyndighederne kan udføre kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013. ***Mens der i øjeblikket ikke***

brugte køretøjer, der forlader Unionen, er bestemt til lande, hvor der er eller kan fastsættes importkrav, f.eks. krav vedrørende køretøjets alder eller ***emissioner***. Det er vigtigt, at toldmyndighederne via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet elektronisk og automatisk kan verificere, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder disse krav, når de pågældende tredjelande officielt meddeler Kommissionen oplysningerne om disse krav. For at beskytte miljøet og trafiksikkerheden i tredjelande bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelsen af disse krav.

findes specifikke betingelser for eksport af brugte køretøjer fra Unionen, har tredjelande i stigende grad indført specifikke betingelser for import af brugte køretøjer såsom krav vedrørende køretøjernes alder og/eller emissionsstandarder. En betydelig del af de brugte køretøjer, der forlader Unionen, er bestemt til lande, hvor der er eller kan fastsættes importkrav, f.eks. krav vedrørende køretøjets alder eller ***emissionsstandarder***. Det er vigtigt, at toldmyndighederne via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet elektronisk og automatisk kan verificere, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder disse krav, når de pågældende tredjelande officielt meddeler Kommissionen oplysningerne om disse krav. ***Kommissionen bør offentliggøre og give adgang til oplysninger vedrørende disse krav, som tredjelande har indført.*** For at beskytte miljøet og trafiksikkerheden i tredjelande bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelsen af disse krav.

---

[63] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 407
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 73

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(73) Det er vigtigt, at toldmyndighederne kan udføre kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013[63]. En betydelig del af de brugte køretøjer, der forlader Unionen, er bestemt til lande, hvor der er eller kan fastsættes importkrav, f.eks. krav vedrørende køretøjets alder eller emissioner. Det er vigtigt, at toldmyndighederne via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet elektronisk og automatisk kan verificere, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder disse krav, når de pågældende tredjelande officielt meddeler Kommissionen oplysningerne om disse krav. For at beskytte miljøet og trafiksikkerheden i tredjelande bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelsen af disse krav.	(73) Det er vigtigt, at toldmyndighederne kan udføre kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013***. Det bør derfor udpeges som et prioriteret kontrolområde, der giver mulighed for øget toldkontrol og koordinerede foranstaltninger mellem toldmyndighederne***. En betydelig del af de brugte køretøjer, der forlader Unionen, er bestemt til lande, hvor der er eller kan fastsættes importkrav, f.eks. krav vedrørende køretøjets alder eller emissioner. Det er vigtigt, at toldmyndighederne via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet ***eller via specifikke toldkontroller*** elektronisk og automatisk kan verificere, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder disse krav, når de pågældende tredjelande officielt meddeler Kommissionen oplysningerne om disse krav. For at beskytte miljøet og trafiksikkerheden i tredjelande bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelsen af disse krav.

---

[63] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

Or. en

Ændringsforslag 408
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 76

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(76) Inspektionerne bør omfatte overholdelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer og om behandling af udrangerede køretøjer. Hvert år bør inspektionerne omfatte mindst 10 % af de godkendte behandlingsanlæg og virksomheder. Reparations- og vedligeholdelsesværksteder bør også underkastes inspektion. Det skal understreges, at inspektioner, der udføres i henhold til denne forordning, bør supplere inspektioner af overførslen af udrangerede køretøjer, som er fuldt reguleret i forordning [OP: ny forordning om overførsel af affald].	(76) Inspektionerne bør omfatte overholdelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer og om behandling af udrangerede køretøjer. Hvert år bør inspektionerne omfatte mindst 10 % af de godkendte behandlingsanlæg og virksomheder. Reparations- og vedligeholdelsesværksteder***, indsamlingssteder og andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan behandle udrangerede køretøjer eller sælge brugte køretøjer eller reservedele og komponenter fra disse,*** bør også underkastes inspektion. Det skal understreges, at inspektioner, der udføres i henhold til denne forordning, bør supplere inspektioner af overførslen af udrangerede køretøjer, som er fuldt reguleret i forordning [OP: ny forordning om overførsel af affald].

Or. en

Ændringsforslag 409
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 76

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(76) Inspektionerne bør omfatte overholdelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer og om behandling af udrangerede køretøjer. Hvert år bør inspektionerne omfatte mindst ***10 %*** af de godkendte behandlingsanlæg og virksomheder. Reparations- og vedligeholdelsesværksteder bør også underkastes inspektion. Det skal understreges, at inspektioner, der udføres i henhold til denne forordning, bør supplere	(76) Inspektionerne bør omfatte overholdelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer og om behandling af udrangerede køretøjer. Hvert år bør inspektionerne omfatte mindst ***20 %*** af de godkendte behandlingsanlæg og virksomheder. Reparations- og vedligeholdelsesværksteder bør også underkastes inspektion. Det skal understreges, at inspektioner, der udføres i henhold til denne forordning, bør supplere

inspektioner af overførslen af udrangerede køretøjer, som er fuldt reguleret i forordning [OP: ny forordning om overførsel af affald].	inspektioner af overførslen af udrangerede køretøjer, som er fuldt reguleret i forordning [OP: ny forordning om overførsel af affald].

Or. en

Ændringsforslag 410
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 77

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(77) Medlemsstaterne bør etablere samarbejdsmekanismer på nationalt og internationalt plan, således at inspektionerne kan finde sted på en effektiv måde. Sådanne mekanismer bør gøre det muligt at udveksle oplysninger fra køretøjsregistre, som er nødvendige for at spore køretøjerne og kontrollere, om de er blevet korrekt behandlet, når de er udrangeret.	(77) Medlemsstaterne bør etablere samarbejdsmekanismer på nationalt og internationalt plan, således at inspektionerne kan finde sted på en effektiv måde ***med det formål at lette forebyggelse af afsløring af ulovlig behandling og eksport af udrangerede køretøjer og løse problemet med "forsvundne køretøjer" permanent***. Sådanne mekanismer bør gøre det muligt at udveksle oplysninger fra køretøjsregistre, som er nødvendige for at spore køretøjerne og kontrollere, om de er blevet korrekt behandlet, når de er udrangeret.

Or. en

Ændringsforslag 411
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 78

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(78) Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige håndhævelsesforanstaltninger for at bekæmpe ulovlig behandling med udrangerede køretøjer for at forhindre	(78) Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige håndhævelsesforanstaltninger for at bekæmpe ulovlig behandling med udrangerede køretøjer for at forhindre

skade på miljøet eller menneskers sundhed som følge af sådanne aktiviteter. Anlæg eller virksomheder, der behandler udrangerede køretøjer uden gyldig tilladelse eller i strid med de betingelser eller krav, der er fastsat i tilladelsen, bør derfor pålægges sanktioner. Medlemsstaterne bør også overveje andre foranstaltninger såsom inddragelse af tilladelsen eller suspension af en operatørs aktiviteter for at sikre en effektiv overholdelse af denne forordning.	skade på miljøet eller menneskers sundhed som følge af sådanne aktiviteter ***samt at løse problemet med forsvundne køretøjer og eksporterede køretøjer, der ikke overholder kravene***. Anlæg eller virksomheder, der behandler udrangerede køretøjer uden gyldig tilladelse eller i strid med de betingelser eller krav, der er fastsat i tilladelsen, bør derfor pålægges sanktioner. Medlemsstaterne bør også overveje andre foranstaltninger såsom inddragelse af tilladelsen eller suspension af en operatørs aktiviteter for at sikre en effektiv overholdelse af denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 412
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 78

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(78) Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige håndhævelsesforanstaltninger for at bekæmpe ulovlig behandling med udrangerede køretøjer for at forhindre skade på miljøet eller ***menneskers*** sundhed som følge af sådanne aktiviteter. Anlæg eller virksomheder, der behandler udrangerede køretøjer uden gyldig tilladelse eller i strid med de betingelser eller krav, der er fastsat i tilladelsen, bør derfor pålægges sanktioner. Medlemsstaterne bør også overveje andre foranstaltninger såsom inddragelse af tilladelsen eller suspension af en operatørs aktiviteter for at sikre en effektiv overholdelse af denne forordning.	(78) Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige håndhævelsesforanstaltninger for at bekæmpe ulovlig behandling med udrangerede køretøjer for at forhindre skade på miljøet eller sundhed som følge af sådanne aktiviteter. Anlæg eller virksomheder, der behandler udrangerede køretøjer uden gyldig tilladelse eller i strid med de betingelser eller krav, der er fastsat i tilladelsen, bør derfor pålægges sanktioner. Medlemsstaterne bør også overveje andre foranstaltninger såsom inddragelse af tilladelsen eller suspension af en operatørs aktiviteter for at sikre en effektiv overholdelse af denne forordning.

Or. en

Ændringsforslag 413
Sara Matthieu, David Cormand

Forslag til forordning
Betragtning 78 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(78a) Med henblik på at sikre et effektivt samarbejde mellem medlemsstaterne opretter og overvåger Kommissionen et koordinationsnetværk med henblik på håndhævelsen. Dette netværk bør sigte mod at drøfte tilbagevendende problemer med håndhævelsen, udveksle bedste praksis og undersøge muligheden for en harmoniseret ramme til vedtagelse af korrigerende foranstaltninger og sanktioner.

Or. en

Ændringsforslag 414
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 86

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(86) Forsvundne køretøjer er blevet anerkendt som en af de største udfordringer i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF. Manglen på et effektivt system, der gør det muligt at udveksle oplysninger i realtid mellem medlemsstaterne om køretøjers registreringsstatus, hindrer sporbarhed og er blevet identificeret som en årsag til det store antal "forsvundne køretøjer" i Unionen. For at afhjælpe dette bør Kommissionen foreslå en revision af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer[67]. I forbindelse med denne revision bør det kræves, at	(86) Forsvundne køretøjer er blevet anerkendt som en af de største udfordringer i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF. Manglen på et effektivt system, der gør det muligt at udveksle oplysninger i realtid mellem medlemsstaterne om køretøjers registreringsstatus, hindrer sporbarhed og er blevet identificeret som en årsag til det store antal "forsvundne køretøjer" i Unionen. For at afhjælpe dette bør Kommissionen ***inden for en rimelig tidsramme*** foreslå en revision af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer[67]. I forbindelse med denne

medlemsstaterne for køretøjer, der er registreret på deres område, elektronisk registrerer data, der gør det muligt på behørig vis at dokumentere årsagerne til annulleringen af registreringen af et køretøj, navnlig hvis et køretøj er blevet behandlet som et udrangeret køretøj på et godkendt behandlingsanlæg, omregistreret i en anden medlemsstat, eksporteret til et tredjeland uden for Unionen eller stjålet. For at forhindre ulovlig demontering eller eksport af køretøjer, der er blevet midlertidigt afmeldt, bør køretøjsejerne desuden være forpligtet til straks at indberette ændringer i ejerskabet heraf til den nationale køretøjsregistreringsmyndighed. Disse ændringer supplerer og bygger videre på de eksisterende krav til medlemsstaterne om elektronisk registrering af data om alle køretøjer, der er registreret på deres område.	revision bør det kræves, at medlemsstaterne for køretøjer, der er registreret på deres område, elektronisk registrerer data, der gør det muligt på behørig vis at dokumentere årsagerne til annulleringen af registreringen af et køretøj, navnlig hvis et køretøj er blevet behandlet som et udrangeret køretøj på et godkendt behandlingsanlæg, omregistreret i en anden medlemsstat, eksporteret til et tredjeland uden for Unionen eller stjålet. For at forhindre ulovlig demontering eller eksport af køretøjer, der er blevet midlertidigt afmeldt, bør køretøjsejerne desuden være forpligtet til straks at indberette ændringer i ejerskabet heraf til den nationale køretøjsregistreringsmyndighed. Disse ændringer supplerer og bygger videre på de eksisterende krav til medlemsstaterne om elektronisk registrering af data om alle køretøjer, der er registreret på deres område.
[67] Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).	[67] Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

Or. en

Ændringsforslag 415
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 87

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(87) I betragtning af nødvendigheden af at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og tage hensyn til videnskabelige fremskridt bør Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens	(87) I betragtning af nødvendigheden af at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og tage hensyn til videnskabelige fremskridt bør Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens

indvirkning på det indre markeds funktion og miljøet. Kommissionen bør i sin rapport medtage en evaluering af bestemmelserne om design af nye køretøjer, herunder målene for genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, om håndtering af udrangerede køretøjer, herunder genanvendelsesmålene, og om sanktioner samt en vurdering af behovet for og gennemførligheden af en yderligere udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte visse køretøjer i klasse L og tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil. I denne vurdering bør der ikke kun være fokus på aspekter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer, men også på relevansen og merværdien af at fastsætte designkrav.	indvirkning på det indre markeds funktion og miljøet. Kommissionen bør i sin rapport medtage en evaluering af bestemmelserne om design af nye køretøjer, herunder målene for genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, om håndtering af udrangerede køretøjer, herunder genanvendelsesmålene, og om sanktioner samt en vurdering af behovet for og gennemførligheden af en yderligere udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte visse køretøjer i klasse L og tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil. I denne vurdering bør der ikke kun være fokus på aspekter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer, men også på relevansen og merværdien af at fastsætte designkrav ***og på virkningerne af foranstaltninger, der har til formål at løse problemet med "forsvundne køretøjer" og navnlig ulovlig behandling og eksport af udrangerede køretøjer***.

Or. en

Ændringsforslag 416
Laurent Castillo

Forslag til forordning
Betragtning 87

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(87) I betragtning af nødvendigheden af at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og tage hensyn til videnskabelige fremskridt bør Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på det indre markeds funktion og miljøet. Kommissionen bør i sin rapport medtage en evaluering af bestemmelserne om design af nye køretøjer, herunder målene for genbrugelighed, genanvendelighed og	(87) I betragtning af nødvendigheden af at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og tage hensyn til videnskabelige fremskridt bør Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på det indre markeds funktion og miljøet***, idet man også behandler eksport, herunder ulovlig overførsel***. Kommissionen bør i sin rapport medtage en evaluering af bestemmelserne om design af nye køretøjer, herunder målene

nyttiggørelsesmuligheder, om håndtering af udrangerede køretøjer, herunder genanvendelsesmålene, og om sanktioner samt en vurdering af behovet for og gennemførligheden af en yderligere udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte visse køretøjer i klasse L og tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil. I denne vurdering bør der ikke kun være fokus på aspekter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer, men også på relevansen og merværdien af at fastsætte designkrav.	for genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, om håndtering af udrangerede køretøjer, herunder genanvendelsesmålene, og om sanktioner samt en vurdering af behovet for og gennemførligheden af en yderligere udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte visse køretøjer i klasse L og tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil. I denne vurdering bør der ikke kun være fokus på aspekter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer, men også på relevansen og merværdien af at fastsætte designkrav.

Or. en

Ændringsforslag 417
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Forslag til forordning
Betragtning 95

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(95) Anvendelsen af alle bestemmelserne vedrørende køretøjer i klasse ***L₃e-L₇e***, M_2, M_3, N_2, N_3 og O bør udskydes for at give virksomhederne tilstrækkelig tid til ***af*** opfylde de nye krav. Dette er særlig vigtigt i forbindelse med tilladelser til godkendte behandlingsanlæg, der renser og foretager yderligere behandling af sådanne køretøjer.	(95) Anvendelsen af alle bestemmelserne vedrørende køretøjer i klasse ***L1e-L₇e***, M_2, M_3, N_2, N_3 og O bør udskydes for at give virksomhederne tilstrækkelig tid til ***at*** opfylde de nye krav. Dette er særlig vigtigt i forbindelse med tilladelser til godkendte behandlingsanlæg, der renser og foretager yderligere behandling af sådanne køretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 418
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Forslag til forordning
Betragtning 97

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(97) Målene for denne forordning, nemlig at bidrage til et velfungerende indre marked, at forebygge og mindske de negative virkninger af håndtering af udrangerede køretøjer og at sikre et højt niveau for beskyttelse af ***menneskers*** sundhed og miljøet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af behovet for harmonisering bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.	(97) Målene for denne forordning, nemlig at bidrage til et velfungerende indre marked, at forebygge og mindske de negative virkninger af håndtering af udrangerede køretøjer og at sikre et højt niveau for beskyttelse af sundhed og miljøet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af behovet for harmonisering bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

Or. en