**Europäisches Parlament**
2024–2029

*Ausschuss für Umwelt, Klima und Lebensmittelsicherheit*
*Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz*

**2023/0284(COD)**

24.2.2025

# ÄNDERUNGSANTRÄGE 212–418

**Entwurf eines Berichts**
**Jens Gieseke, Paulius Saudargas**
(PE768.004v01-00)

Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG

Vorschlag für eine Verordnung
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

**Änderungsantrag 212**
**Laurent Castillo**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Bezugsvermerk 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114, | gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114 ***und 192 Absatz 1 – in Bezug auf die Artikel 14 bis 45 – sowie auf Artikel 46 und 48 dieser Verordnung***, |

Or. en

**Änderungsantrag 213**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Bezugsvermerk 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114, | gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf ***die*** Artikel 114 ***und 192***, |

Or. en

*Begründung*

*Mit diesem Vorschlag werden die Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung mit Artikel 114 als Rechtsgrundlage und die Rechtsvorschriften über Altfahrzeuge mit Artikel 192 als Rechtsgrundlage zusammengeführt. Eine doppelte Rechtsgrundlage, wie dies bei der Batterieverordnung der Fall ist, ist daher angemessen.*

**Änderungsantrag 214**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Bezugsvermerk 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114, | gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf ***die*** Artikel 114 ***und 192***, |

Or. en

**Änderungsantrag 215**
**Alexandr Vondra, Piotr Müller**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) ***In der*** Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal[37] ***(im Folgenden „europäischer Grüner Deal“) wird eine neue*** Wachstumsstrategie ***vorgestellt, die darauf abzielt, den Wandel der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der bis 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das*** Wirtschaftswachstum ***von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist***. ***Damit die Produktpolitik der Union zur weltweiten Senkung der $CO_2$-Emissionen beitragen kann, muss sichergestellt werden, dass die in der Union vermarkteten und verkauften Produkte auf nachhaltige Weise beschafft, erzeugt und am Ende ihrer Lebensdauer behandelt werden***. | (1) ***Die*** Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal[37] ***zielt darauf ab, eine nachhaltigere und ressourceneffizientere Wirtschaft zu schaffen, stellt jedoch keine konventionelle*** Wachstumsstrategie ***dar, da sie der Nachhaltigkeit und regulatorischen Eingriffen vor*** Wirtschaftswachstum***, der Schaffung von Arbeitsplätzen und der industriellen Wettbewerbsfähigkeit Vorrang einräumt. Ein Hauptanliegen sind die Auswirkungen auf die europäische Automobilindustrie, in der strenge Emissionsziele und Elektrifizierungsvorgaben die Autohersteller unter erheblichen Druck setzen. Die europäischen Hersteller sind einem intensiven globalen Wettbewerb ausgesetzt, insbesondere aus China und den Vereinigten Staaten, wo staatliche Subventionen und industriepolitische Maßnahmen strategische Vorteile bieten. Die hohen Kosten für den Übergang zur Herstellung von Elektrofahrzeugen können kleine und mittlere Unternehmen (KMU) in der Automobil-Lieferkette unverhältnismäßig belasten. Diese Verschiebung birgt das Risiko von*** |

***Arbeitsplatzverlusten und wirtschaftlichen Störungen, da regulatorische Unsicherheiten zusätzliche Herausforderungen für langfristige Investitionen mit sich bringen. Darüber hinaus drohen Herstellern, die die $CO_2$-Emissionsziele überschreiten, derzeit Geldbußen in Höhe von 95 EUR je überschüssigem Gramm und Fahrzeug, was die Industrie gegebenenfalls Milliarden kosten könnte. Diese Sanktionen sollen zwar zu Emissionsreduktionen führen, dienen aber nur dazu, den Sektor finanziell zu belasten, Investitionen in Innovation zu behindern und die Wettbewerbsfähigkeit zu untergraben. Obwohl Umwelterwägungen wichtig sind, müssen politische Maßnahmen so konzipiert werden, dass die Marktstärke, die Widerstandsfähigkeit der Industrie und die Erschwinglichkeit für die Verbraucher nicht untergraben werden. Es ist ein ausgewogener Ansatz erforderlich, um Innovation und Nachhaltigkeit zu fördern und*** Wirtschaftswachstum ***und Wohlstand zu unterstützen. Die Überarbeitung der Altfahrzeugrichtlinie sollte die Verpflichtungen in Bezug auf das Recycling und die Kreislaufwirtschaft in einer Weise stärken, die die Wettbewerbsfähigkeit und das*** nachhaltige ***Wachstum von Herstellern, Zulieferern, Demontagebetrieben, Recyclern, Metallschrottmärkten, Verbrauchern, Aufsichtsbehörden, Abfallbewirtschaftern, Recyclern von Elektroautobatterien und Logistikanbietern fördert, anstatt ihnen übermäßige Befolgungskosten oder einen übermäßigen Regelungsaufwand aufzuerlegen***.

---

[37] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den

---

[37] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den

Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal[37] (im Folgenden „europäischer Grüner Deal“) wird eine neue Wachstumsstrategie vorgestellt, die darauf abzielt, den Wandel der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der bis 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Damit die Produktpolitik der Union zur weltweiten Senkung der $CO_2$-Emissionen beitragen kann, muss sichergestellt werden, dass die in der Union vermarkteten und verkauften Produkte auf nachhaltige Weise beschafft, erzeugt und am Ende ihrer Lebensdauer behandelt werden. | (1) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal[37] (im Folgenden „europäischer Grüner Deal“) wird eine neue Wachstumsstrategie vorgestellt, die darauf abzielt, den Wandel der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der bis ***spätestens*** 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden ***(„Klimaneutralität“) unter Achtung der von unserem Planeten gesetzten Grenzen*** und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Damit die Produktpolitik der Union zur weltweiten Senkung der $CO_2$-Emissionen beitragen kann, muss sichergestellt werden, dass die in der Union vermarkteten und verkauften Produkte auf nachhaltige Weise beschafft, erzeugt und am Ende ihrer Lebensdauer behandelt werden. |
| [37] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final). | [37] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final). |

Or. en

**Änderungsantrag 217**
**Anja Arndt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal[37] (im Folgenden „europäischer Grüner Deal“) wird eine neue ***Wachstumsstrategie*** vorgestellt, die darauf abzielt, ***den Wandel der*** Union ***zu*** einer ***fairen und wohlhabenden*** Gesellschaft ***mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen***, in der ***bis 2050*** keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden ***und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Damit die Produktpolitik*** der Union ***zur weltweiten Senkung der $CO_2$-Emissionen beitragen kann, muss sichergestellt werden, dass die in der Union vermarkteten und verkauften Produkte auf nachhaltige Weise beschafft, erzeugt und am Ende ihrer Lebensdauer behandelt werden***. | (1) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal[37] (im Folgenden „europäischer Grüner Deal“) wird eine neue ***Degrowth-Strategie*** vorgestellt, die darauf abzielt, ***die*** Union ***in eine industriearme Wirtschaft mit*** einer ***zunehmend verarmenden*** Gesellschaft ***zu verwandeln***, in der ***ab dem Jahr 2050 vorgeblich*** keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden***, indem eine gezielte Reduktion von Produktion und Konsum herbei geführt wird. Die Wirtschaftspolitik*** der Union ***wird dazu führen, dass die benötigten Produkte in Drittländern hergestellt werden und importiert werden müssen. Eine signifikante Reduktion der $CO_2$-Emissionen ist daher nicht zu erwarten***. |
| [37] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final). | [37] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final). |

Or. de

**Änderungsantrag 218**
**Beatrice Timgren**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. ***Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken. Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die zunehmende Nutzung von Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; für beides wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben. Darüber hinaus*** | (2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. ***Eine echte*** Kreislaufwirtschaft ***sollte der Verlängerung der Lebensdauer von Fahrzeugen, der Wiederverwendung von Teilen und der Reparierbarkeit Vorrang vor einer vorzeitigen Verschrottung einräumen***. ***Die Förderung der verantwortungsvollen Aufarbeitung und der Ausfuhr funktionstüchtiger Gebrauchtfahrzeuge anstelle der Einführung starrer Klassifizierungen für Altfahrzeuge kann zu besseren Umweltergebnissen führen, indem der Bedarf an Neuproduktion und übermäßiger Abfallerzeugung verringert wird***. |

***führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Altfahrzeugen, die wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt oder recycelt werden. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen und zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen, muss das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die*** Kreislaufwirtschaft – ***Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“[38], in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. Der Rat[39] und das Parlament[40] betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten***.

---

[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer

[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer

Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.

[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.

[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

Or. en

**Änderungsantrag 219**
**Anja Arndt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Die Automobilindustrie trägt ***in bedeutendem Maße*** zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen ***und somit zur Entstehung von Treibhausgasen*** bei***. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt***. Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine ***der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken***. Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten | (2) Die Automobilindustrie trägt zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen bei. Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine ***Täuschung der Bürger. Es gibt keine emissionsfreie Mobilität. Auch elektrifizierte Fahrzeuge verursachen Emissionen, die bei der Herstellung, Stromerzeugung und Verwertung entstehen***. Durch die Herstellung von ***elektrifizierten*** Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, ***seltenen Erden*** und Kunststoffen. Die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe ***bringt*** erhebliche Umweltauswirkungen mit sich. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die zunehmende |

Nutzer von Primäraluminium, ***Stahl*** und Kunststoffen. ***Aufgrund der für*** die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe ***erforderlichen Energie kann dies*** erhebliche Umweltauswirkungen mit sich ***bringen***. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die zunehmende Nutzung von Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; für ***beides*** wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben. ***Darüber hinaus führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Altfahrzeugen, die wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt oder recycelt werden. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen und zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen***, muss das Funktionieren des Binnenmarkts ***verbessert*** und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft ***vorangetrieben*** werden. ***Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan*** für die ***Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“[38] , in der zu*** einer ***Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in***

Nutzung von Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; für ***elektrifizierte Fahrzeuge*** wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben. ***Um die Automobilindustrie und Mobilität der Bürger zu erhalten***, muss das Funktionieren des Binnenmarkts ***unter den Bedingungen der freien Marktwirtschaft garantiert werden*** und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft ***unterstützt*** werden. ***Der erzwungene Übergang zu Elektrofahrzeugen hat sich als schädlich*** für die ***Umwelt, die Arbeitnehmer, die die seltenen Erden abbauen, und für Haushalte mit geringem Einkommen erwiesen. Mit weniger Regulierung kann der Automobilsektor Innovationen in Richtung*** einer ***verantwortungsvollen Wiederverwendung, Wiederverwertung und Abfallbewirtschaftung vorantreiben***.

***bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. Der Rat[39] und das Parlament[40] betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.***

_____

***[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).***

***[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.***

***[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.***

_____

***[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).***

Or. de

**Änderungsantrag 220**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in | (2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in |

Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken. Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte ***und*** die zunehmende Nutzung von Elektronik ***in künftigen Modellen*** erhöhen; ***für beides*** wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben. Darüber hinaus führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe von ***Altfahrzeugen***, die wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt oder recycelt werden. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen ***und*** zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen, muss das Funktionieren des

Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken. ***Der zunehmende Einsatz von Materialien und Techniken, die die Reparatur behindern, die Nichtverfügbarkeit von Ersatzteilen und Softwareaktualisierungen sowie das Fehlen von Maßnahmen im Unionsrecht zur Verbesserung von Reparatur, Wiederaufbereitung, Wiederaufarbeitung, Nachrüstung und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen führen jedoch zu einer geringen Kreislauffähigkeit während der Nutzungsphase der Fahrzeuge und zu vorzeitiger Obsoleszenz.*** Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte***, die stetig wachsende Zahl an Fahrzeugen, die zunehmende Größe und das zunehmende Gewicht der Fahrzeuge sowie durch*** die zunehmende Nutzung von ***und Komplexität der*** Elektronik erhöhen; ***dafür*** wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt***, die nur von***

Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“[38], in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. Der Rat[39] und das Parlament[40] betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.

***einem oder wenigen Ländern geliefert werden***. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben ***und dass der Umweltfußabdruck in absoluten Zahlen zunimmt; ferner könnte die Branche immer stärker von Importen kritischer Rohstoffe abhängig werden sowie anfällig für Versorgungsunterbrechungen und damit an Wettbewerbsfähigkeit verlieren***. Darüber hinaus führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe von ***Fahrzeugen***, die ***während der Nutzungsphase und am Ende ihrer Lebensdauer repariert,*** wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt, ***nachgerüstet*** oder recycelt werden. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen***,*** zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen ***und die Wettbewerbsfähigkeit durch eine Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Automobilindustrie zu unterstützen***, muss das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“, in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. ***Dies steht auch im Einklang mit der***

***Verordnung (EU) 2024/1252 zur Schaffung eines Rahmens zur Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen.*** Der Rat und das Parlament betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.

---

[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten".

[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten".

[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

Or. en

**Änderungsantrag 221**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in | (2) ***Die Europäische Union ist stark von importierten Materialien abhängig. Um die strategische Selbstversorgung zu verbessern und die Abhängigkeit von Drittländern zu verringern, muss die EU*** |

Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken. Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die zunehmende Nutzung von Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; für beides wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben. Darüber hinaus führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Altfahrzeugen, die wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt oder recycelt werden. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen und zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen, muss das Funktionieren des

***die Ressourcen und Energie besser nutzen. Um die Herausforderungen anzugehen, muss die EU die notwendigen Schritte unternehmen, um die Kreislauffähigkeit von Materialien in geschlossenen Kreisläufen zu erreichen, indem sie die Ressourcen- und Energieeffizienz erhöht und dem Kaskadenprinzip, dem Grundsatz des „abfallarmen“ Designs, der Abfallhierarchie und den Leitgrundsätzen der Kreislaufwirtschaft folgt. Dies wird auch der europäischen Industrie zugutekommen, die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit steigern und nachhaltige Geschäftsmodelle für neues Wirtschaftswachstum hervorbringen.*** Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken. Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der

Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“[38], in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. Der Rat[39] und das Parlament[40] betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.

Fahrzeugflotte und die zunehmende Nutzung von Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; für beides wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben. Darüber hinaus führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Altfahrzeugen, die wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt oder recycelt werden. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen und zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen, muss das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“[38], in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. Der Rat[39] und das Parlament[40] betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.

[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.

[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.

[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. ***Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine*** | (2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser |

***Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken.*** Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die zunehmende Nutzung von Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; für beides wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben. Darüber hinaus führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Altfahrzeugen, die wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt oder recycelt werden. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen und zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen, muss das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“[38], in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um

Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die zunehmende Nutzung von Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; für beides wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben. Darüber hinaus führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Altfahrzeugen, die wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt oder recycelt werden. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen und zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen, muss das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“[38], in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. Der Rat[39] und das Parlament[40] betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die

„stärker kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. Der Rat[39] und das Parlament[40] betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.

an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.

---

[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.

[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.

[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

Or. fr

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (3) In der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[41] sind harmonisierte Anforderungen an die Behandlung von Altfahrzeugen sowie Zielvorgaben für Wiederverwendung und Recycling und Wiederverwendung und Verwertung festgelegt. Sie umfasst Pflichten in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen sowie Pflichten für Wirtschaftsteilnehmer, wie insbesondere die Beschränkung der Verwendung von Schwermetallen in Fahrzeugen. Sie führt zudem grundlegende Regeln für die erweiterte Herstellerverantwortung ein, welche die Anforderung an Fahrzeughersteller umfassen, einen Teil der Kosten für die Sammlung von Altfahrzeugen zu übernehmen. | (3) In der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[41] sind harmonisierte Anforderungen an die Behandlung von Altfahrzeugen sowie Zielvorgaben für Wiederverwendung und Recycling und Wiederverwendung und Verwertung festgelegt. Sie umfasst Pflichten in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen sowie Pflichten für Wirtschaftsteilnehmer, wie insbesondere die Beschränkung der Verwendung von Schwermetallen in Fahrzeugen. Sie führt zudem grundlegende Regeln für die erweiterte Herstellerverantwortung ein, welche die Anforderung an Fahrzeughersteller umfassen, einen Teil der Kosten für die Sammlung von Altfahrzeugen zu übernehmen. ***Im Einklang mit dem in Artikel 191 Absatz 2 AEUV verankerten Verursacherprinzip sollten die Hersteller die finanzielle und operative Verantwortung für die ordnungsgemäße Verwaltung der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeuge übernehmen und sicherstellen, dass die Kosten im Zusammenhang mit der Verwaltung der Kosten am Ende der Lebensdauer nicht auf Verbraucher, Behörden oder Abfallentsorgungsunternehmen verlagert werden. Die Stärkung der erweiterten Herstellerverantwortung ist von entscheidender Bedeutung, um die Kreislaufwirtschaft voranzutreiben, Anreize für nachhaltiges Design zu schaffen und externe Umwelteffekte zu verhindern.*** |
| [41] Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34). | [41] Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34). |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (4) In ihrer Evaluierung der Richtlinie 2000/53/EG[42] weist die Kommission darauf hin, dass viele der ursprünglichen Ziele der Richtlinie wirksam erreicht wurden, und zwar insbesondere die Beseitigung von Cadmium, Blei, Quecksilber und sechswertigem Chrom aus Fahrzeugen, eine größere Anzahl Sammelstellen für Altfahrzeuge und die Erreichung der Zielvorgaben für Verwertung und Recycling. Bei der Evaluierung wurde jedoch festgestellt, dass wichtige Fragen im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen von der Richtlinie nur unzureichend abgedeckt werden und dass die Richtlinie nicht länger ausreicht, um eine hochwertige Behandlung dieser Fahrzeuge zu gewährleisten. | (4) In ihrer Evaluierung der Richtlinie 2000/53/EG[42] weist die Kommission darauf hin, dass viele der ursprünglichen Ziele der Richtlinie wirksam erreicht wurden, und zwar insbesondere die Beseitigung von Cadmium, Blei, Quecksilber und sechswertigem Chrom aus Fahrzeugen, eine größere Anzahl Sammelstellen für Altfahrzeuge und die Erreichung der Zielvorgaben für Verwertung und Recycling. Bei der Evaluierung wurde jedoch festgestellt, dass wichtige Fragen im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen von der Richtlinie nur unzureichend abgedeckt werden und dass die Richtlinie nicht länger ausreicht, um eine hochwertige Behandlung dieser Fahrzeuge zu gewährleisten. ***Bei der Bewertung wurde insbesondere das Problem der „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“, auf die jährlich etwa 35 % aller abgemeldeten Fahrzeuge entfallen, als größtes Problem bei der Umsetzung der Richtlinie ermittelt.*** |
| [42] Evaluierung der Richtlinie 2000/53/EG vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge, SWD(2021) 61 final. | [42] Evaluierung der Richtlinie 2000/53/EG vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge, SWD(2021) 61 final. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (5) Die Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[43] regelt die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit, sodass diese Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer die Zielvorgaben der Richtlinie 2000/53/EG erfüllen können. Diese Richtlinie konnte die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Neufahrzeugen nicht wesentlich verbessern und ist nicht an die Merkmale neuer Fahrzeuge angepasst, die sich seit dem Inkrafttreten der Richtlinie deutlich weiterentwickelt haben. | (5) Die Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[43] regelt die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit, sodass diese Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer die Zielvorgaben der Richtlinie 2000/53/EG erfüllen können. Diese Richtlinie konnte die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Neufahrzeugen nicht wesentlich verbessern und ist nicht an die Merkmale neuer Fahrzeuge angepasst, die sich seit dem Inkrafttreten der Richtlinie deutlich weiterentwickelt haben***, was insbesondere für Elektrofahrzeuge gilt, deren Batterien eine geringe Recyclingfähigkeit aufweisen***. |
| [43] Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 10). | [43] Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 10). |

Or. fr

**Änderungsantrag 226**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (7) Um das Funktionieren des | (7) Um das Funktionieren des |

Binnenmarkts zu verbessern und ***zugleich*** ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten, müssen ***die*** Bedingungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf ihre Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Bedingungen für die Abfallbewirtschaftung in der Automobilindustrie vereinheitlicht werden. Die Produktionsphase und die Behandlung von Altfahrzeugen sind untrennbar miteinander verbunden, da die umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in hohem Maße davon ***abhängt***, wie die Fahrzeuge konzipiert und gebaut werden. Der effizienteste Weg für den Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft besteht folglich darin, einen einheitlichen, integrierten und kohärenten Rechtsrahmen auf Unionsebene zu schaffen, der die Konstruktion, Herstellung, das Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt und die Behandlung von Altfahrzeugen abdeckt. Von entscheidender Bedeutung ist dies auch für die Entwicklung des Unionsmarktes für Sekundärrohstoffe, die in in Verkehr gebrachten Neufahrzeugen enthalten sind, sowie zur Vermeidung von Handelshemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen, zur Gewährleistung von Rechtsklarheit und zur Verbesserung der Umweltleistung aller Wirtschaftsteilnehmer, die an der Konstruktion, Produktion und an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligt sind. Um diese Ziele zu erreichen und einheitliche Vorschriften für den Binnenmarkt im Sinne des Umweltschutzes ***zu schaffen sowie*** im Einklang mit den allgemeinen Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen sollten die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG durch eine Verordnung auf der Grundlage ***von Artikel 114*** des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ersetzt werden.

Binnenmarktes zu verbessern und ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten, müssen ***neue*** Bedingungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf ihre ***Konstruktion hinsichtlich Reparierbarkeit,*** Wiederverwendbarkeit, ***Wiederaufbereitung, Wiederaufarbeitung, Nachrüstung,*** Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Bedingungen für die Abfallbewirtschaftung in der Automobilindustrie ***festgelegt und*** vereinheitlicht werden. Die Produktionsphase***, die Nutzungsphase*** und die Behandlung von Altfahrzeugen sind untrennbar miteinander verbunden, da ***die Durchführbarkeit von Reparaturen, Wiederverwendung, Wiederaufbereitung, Überholung, Nachrüstung und*** die umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in hohem Maße davon ***abhängen***, wie Fahrzeuge konzipiert und gebaut werden. Der effizienteste Weg für den Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft besteht folglich darin, einen einheitlichen, integrierten und kohärenten Rechtsrahmen auf Unionsebene zu schaffen, der die Konstruktion, Herstellung, das Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt und die Behandlung von Altfahrzeugen abdeckt. Von entscheidender Bedeutung ist dies auch für die Entwicklung des Unionsmarktes für Sekundärrohstoffe, die in in Verkehr gebrachten Neufahrzeugen enthalten sind, sowie zur Vermeidung von Handelshemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen, zur Gewährleistung von Rechtsklarheit und zur Verbesserung der Umweltleistung aller Wirtschaftsteilnehmer, die an der Konstruktion, Produktion und an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligt sind. Um diese Ziele zu erreichen und ***angesichts dessen, dass*** einheitliche Vorschriften für den Binnenmarkt im Sinne des Umweltschutzes ***geschaffen werden müssen,*** im Einklang mit den allgemeinen Rechtsvorschriften der Union über die

Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen ***und in Übereinstimmung mit ergänzenden und ähnlichen Rechtsvorschriften wie der Verordnung 2023/1542 zu Batterien und Altbatterien und der Verordnung 2024/1781 über Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte,*** sollten die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG durch eine Verordnung auf der Grundlage ***der Artikel 114 und 192*** des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ersetzt werden.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (7) Um das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern und zugleich ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten, müssen die Bedingungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf ihre Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Bedingungen für die Abfallbewirtschaftung in der Automobilindustrie vereinheitlicht werden. Die Produktionsphase und die Behandlung von Altfahrzeugen sind untrennbar miteinander verbunden, da die umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in hohem Maße davon abhängt, wie die Fahrzeuge konzipiert und gebaut werden. Der effizienteste Weg für den Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft besteht folglich darin, einen einheitlichen, integrierten und kohärenten Rechtsrahmen auf Unionsebene zu schaffen, der die Konstruktion, | (7) Um das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern und zugleich ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten, müssen die Bedingungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf ihre Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Bedingungen für die Abfallbewirtschaftung in der Automobilindustrie ***und die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen*** vereinheitlicht werden. Die Produktionsphase und die Behandlung von Altfahrzeugen sind untrennbar miteinander verbunden, da die umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in hohem Maße davon abhängt, wie die Fahrzeuge konzipiert und gebaut werden. Der effizienteste Weg für den Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft besteht folglich darin, einen einheitlichen, integrierten und kohärenten Rechtsrahmen auf Unionsebene |

Herstellung, das Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt und die Behandlung von Altfahrzeugen abdeckt. Von entscheidender Bedeutung ist dies auch für die Entwicklung des Unionsmarktes für Sekundärrohstoffe, die in in Verkehr gebrachten Neufahrzeugen enthalten sind, sowie zur Vermeidung von Handelshemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen, zur Gewährleistung von Rechtsklarheit und zur Verbesserung der Umweltleistung aller Wirtschaftsteilnehmer, die an der Konstruktion, Produktion und an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligt sind. Um diese Ziele zu erreichen und einheitliche Vorschriften für den Binnenmarkt im Sinne des Umweltschutzes zu schaffen sowie im Einklang mit den allgemeinen Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen sollten die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG durch eine Verordnung auf der Grundlage von Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ersetzt werden.

zu schaffen, der die Konstruktion, Herstellung, das Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt und die Behandlung von Altfahrzeugen abdeckt. Von entscheidender Bedeutung ist dies auch für die Entwicklung des Unionsmarktes für Sekundärrohstoffe, die in in Verkehr gebrachten Neufahrzeugen enthalten sind, sowie zur Vermeidung von Handelshemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen, zur Gewährleistung von Rechtsklarheit und zur Verbesserung der Umweltleistung aller Wirtschaftsteilnehmer, die an der Konstruktion, Produktion und an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligt sind. Um diese Ziele zu erreichen und einheitliche Vorschriften für den Binnenmarkt im Sinne des Umweltschutzes zu schaffen sowie im Einklang mit den allgemeinen Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen sollten die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG durch eine Verordnung auf der Grundlage von Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ersetzt werden.

Or. en

**Änderungsantrag 228**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (7) Um das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern und zugleich ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten, müssen die Bedingungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf ihre Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Bedingungen | (7) Um das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern und zugleich ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten, müssen die Bedingungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf ihre Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Bedingungen |

für die Abfallbewirtschaftung in der Automobilindustrie vereinheitlicht werden. Die Produktionsphase und die Behandlung von Altfahrzeugen sind untrennbar miteinander verbunden, da die umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in hohem Maße davon abhängt, wie die Fahrzeuge konzipiert und gebaut werden. Der effizienteste Weg für den Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft besteht folglich darin, einen einheitlichen, integrierten und kohärenten Rechtsrahmen auf Unionsebene zu schaffen, der die Konstruktion, Herstellung, das Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt und die Behandlung von Altfahrzeugen abdeckt. Von entscheidender Bedeutung ist dies auch für die Entwicklung des Unionsmarktes für Sekundärrohstoffe, die in in Verkehr gebrachten Neufahrzeugen enthalten sind, sowie zur Vermeidung von Handelshemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen, zur Gewährleistung von Rechtsklarheit und zur Verbesserung der Umweltleistung aller Wirtschaftsteilnehmer, die an der Konstruktion, Produktion und an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligt sind. Um diese Ziele zu erreichen und einheitliche Vorschriften für den Binnenmarkt im Sinne des Umweltschutzes zu schaffen sowie im Einklang mit den allgemeinen Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen sollten die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG durch eine Verordnung auf der Grundlage von Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ersetzt werden.

für die Abfallbewirtschaftung in der Automobilindustrie vereinheitlicht werden. Die Produktionsphase und die Behandlung von Altfahrzeugen sind untrennbar miteinander verbunden, da die umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in hohem Maße davon abhängt, wie die Fahrzeuge konzipiert und gebaut werden. Der effizienteste Weg für den Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft besteht folglich darin, einen einheitlichen, integrierten und kohärenten Rechtsrahmen auf Unionsebene zu schaffen, der die Konstruktion, Herstellung, das Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt und die Behandlung von Altfahrzeugen ***nach dem Grundsatz des „abfallarmen“ Designs*** abdeckt. Von entscheidender Bedeutung ist dies auch für die Entwicklung des Unionsmarktes für Sekundärrohstoffe, die in in Verkehr gebrachten Neufahrzeugen enthalten sind, sowie zur Vermeidung von Handelshemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen, zur Gewährleistung von Rechtsklarheit und zur Verbesserung der Umweltleistung aller Wirtschaftsteilnehmer, die an der Konstruktion, Produktion und an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligt sind. Um diese Ziele zu erreichen und einheitliche Vorschriften für den Binnenmarkt im Sinne des Umweltschutzes zu schaffen sowie im Einklang mit den allgemeinen Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen sollten die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG durch eine Verordnung auf der Grundlage von Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ersetzt werden.

Or. en

**Änderungsantrag 229**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Gestaltung und die Behandlung von Altfahrzeugen. Um für alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge das Kreislaufprinzip sowie insbesondere eine umweltgerechte Behandlung zu gewährleisten und um eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte diese Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 Anwendung finden, sondern ***in Teilen*** auch auf bestimmte L-Klasse-Fahrzeuge (L3e–L7e) sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O). ***Es mangelt an umfassenden Daten über die Behandlung dieser Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer in der Union, weshalb für sie nicht die gleichen Regelungen angewandt werden können wie die für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 nach Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Regelungen. Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Verwertungsanlagen und die Befreiung von Schadstoffen sollten jedoch auch für L-Klasse-Fahrzeuge (L3e–L7e) sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen von Teilen,*** | (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Gestaltung und die Behandlung von Altfahrzeugen. Um für alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge das Kreislaufprinzip sowie insbesondere eine umweltgerechte Behandlung zu gewährleisten und um eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte diese Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 Anwendung finden, sondern auch auf bestimmte L-Klasse-Fahrzeuge (L3e–L7e) sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O). |

***Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken.***

Or. en

**Änderungsantrag 230**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Gestaltung und die Behandlung von Altfahrzeugen. Um für alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge das Kreislaufprinzip sowie insbesondere eine umweltgerechte Behandlung zu gewährleisten und um eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte diese Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 Anwendung finden, sondern in Teilen auch auf ***bestimmte*** L-Klasse-Fahrzeuge (L3e–L7e) sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O). ***Es mangelt an umfassenden Daten über die Behandlung dieser Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer in der Union, weshalb für sie nicht die gleichen Regelungen angewandt werden können wie die für*** | (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Gestaltung und die Behandlung von Altfahrzeugen. Um für alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge das Kreislaufprinzip sowie insbesondere eine umweltgerechte Behandlung zu gewährleisten und um eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte diese Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 Anwendung finden, sondern in Teilen auch auf L-Klasse-Fahrzeuge (L3e–L7e) sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O). Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Verwertungsanlagen und die Befreiung von Schadstoffen***, Reparierbarkeit und*** |

| | |
|---|---|
| ***Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 nach Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Regelungen.*** Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Verwertungsanlagen und die Befreiung von Schadstoffen sollten ***jedoch*** auch für L-Klasse-Fahrzeuge (L3e–L7e) sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken. | ***zerstörungsfreie Entfernbarkeit von Bauteilen ihrer bordeigenen Ladegeräte und Elektroantriebsmotoren*** sollten auch für L-Klasse-Fahrzeuge (L3e–L7e) sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Gestaltung und die Behandlung von Altfahrzeugen. Um für | (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Gestaltung und die Behandlung von Altfahrzeugen. Um für |

alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge das Kreislaufprinzip sowie insbesondere eine umweltgerechte Behandlung zu gewährleisten und um eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte diese Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 Anwendung finden, sondern in Teilen auch auf ***bestimmte*** L-Klasse-Fahrzeuge ***(L3e–L7e)*** sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O). Es mangelt an umfassenden Daten über die Behandlung dieser Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer in der Union, weshalb für sie nicht die gleichen Regelungen angewandt werden können wie die für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 nach Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Regelungen. Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Verwertungsanlagen und die Befreiung von Schadstoffen sollten jedoch auch für L-Klasse-Fahrzeuge ***(L3e–L7e)*** sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken.

alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge das Kreislaufprinzip sowie insbesondere eine umweltgerechte Behandlung zu gewährleisten und um eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte diese Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 Anwendung finden, sondern in Teilen auch auf L-Klasse-Fahrzeuge sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O). Es mangelt an umfassenden Daten über die Behandlung dieser Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer in der Union, weshalb für sie nicht die gleichen Regelungen angewandt werden können wie die für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 nach Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Regelungen. Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Verwertungsanlagen und die Befreiung von Schadstoffen sollten jedoch auch für L-Klasse-Fahrzeuge sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M2, M3, N2, N3, O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen ($M_1$) und leichte Nutzfahrzeuge ($N_1$), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Gestaltung und die Behandlung von Altfahrzeugen. Um für alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge das Kreislaufprinzip sowie insbesondere eine umweltgerechte Behandlung zu gewährleisten und um eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte diese Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ Anwendung finden, sondern in Teilen auch auf bestimmte L-Klasse-Fahrzeuge ($L_3$e-$L_7$e) sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger ($M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$, O). Es mangelt an umfassenden Daten über die Behandlung dieser Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer in der Union, weshalb für sie nicht die gleichen Regelungen angewandt werden können wie die für Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ nach Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Regelungen. Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Verwertungsanlagen und die Befreiung von Schadstoffen sollten jedoch auch für L-Klasse-Fahrzeuge L ($L_3$e-$L_7$e) sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger ($M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$, O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte | (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen ($M_1$) und leichte Nutzfahrzeuge ($N_1$), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Gestaltung und die Behandlung von Altfahrzeugen. Um für alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge das Kreislaufprinzip sowie insbesondere eine umweltgerechte Behandlung zu gewährleisten und um eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte diese Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ Anwendung finden, sondern in Teilen auch auf bestimmte L-Klasse-Fahrzeuge ($L_3$e-$L_7$e) sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger ($M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$, O). Es mangelt an umfassenden Daten über die Behandlung dieser Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer in der Union, weshalb für sie nicht die gleichen Regelungen angewandt werden können wie die für Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ nach Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Regelungen. Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Verwertungsanlagen und die Befreiung von Schadstoffen sollten jedoch auch für L-Klasse-Fahrzeuge L ($L_3$e-$L_7$e) sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger ($M_2$, $M_3$, $N_2$, $N_3$, O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen ***sowie die digitale Codierung*** von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen |

| | |
|---|---|
| Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken. | über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken. |

Or. fr

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(8a) Um die Kohärenz der Rechtsvorschriften sicherzustellen und eine Fragmentierung im Binnenmarkt zu vermeiden, muss der Anwendungsbereich dieser Verordnung auf Fahrzeuge der Klassen L1 und L2 im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ausgeweitet werden. Wenn diese Fahrzeugklassen in einem einzelnen Mitgliedstaat nicht der behördlichen Zulassung gemäß der Richtlinie 1999/37/EG unterliegen, sollte, um die Einhaltung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten, die Zulassung die Erfassung von Fahrzeugen in einem gleichwertigen System beinhalten, das ihre Identifizierung ermöglicht, auch am Ort des Inverkehrbringens, während der Nutzung oder am Ende der Lebensdauer.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 234**
**Beatrice Timgren**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 9**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (9) Studien zufolge betreffen Probleme hinsichtlich des Exports von Gebrauchtfahrzeugen nicht nur Personenkraftwagen (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1), sondern auch[45] größere Fahrzeuge. Diese Bestimmungen sollten daher auch für schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger (M2, M3, N2, N3, O) gelten. | (9) Studien zufolge betreffen Probleme hinsichtlich des Exports von Gebrauchtfahrzeugen nicht nur Personenkraftwagen (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1), sondern auch größere Fahrzeuge. Diese Bestimmungen sollten daher auch für schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger (M2, M3, N2, N3, O) gelten***. Beschränkungen der Fahrzeugausfuhren sollten jedoch den rechtmäßigen Handel innerhalb und außerhalb der EU nicht beeinträchtigen. Gebrauchtwagen spielen auf den globalen Märkten eine wichtige Rolle, und willkürliche Beschränkungen ihrer Verbringung könnten zu Marktverzerrungen führen, den Wirtschaftsbeteiligten schaden und die Erschwinglichkeit von Gebrauchtwagen in der EU und im Ausland verringern***. ***Die Sicherstellung klarer, fairer und verhältnismäßiger Ausfuhrvorschriften wird die Wirtschaftstätigkeit unterstützen und Umwelt- und Sicherheitsstandards aufrechterhalten.*** |
| 45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report | |

Or. en

**Änderungsantrag 235**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 10**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten*** | ***entfällt*** |

***Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. Aufbauhersteller von Fahrzeugen, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten der vervollständigten Fahrzeuge nicht berechnen. Es ist daher sinnvoll, die Einhaltung dieser Verordnung nur für die Basisfahrzeuge zu fordern.***

Or. en

**Änderungsantrag 236**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 10**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren*** | ***entfällt*** |

***entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. Aufbauhersteller von Fahrzeugen, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten der vervollständigten Fahrzeuge nicht berechnen. Es ist daher sinnvoll, die Einhaltung dieser Verordnung nur für die Basisfahrzeuge zu fordern.***

Or. en

**Änderungsantrag 237**
**Alexandr Vondra, Piotr Müller**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 10**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind ***Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion***; sie erhalten Spezialaufbauten, ***deren entsorgungsrelevante Merkmale der*** | (10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung***, einschließlich Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Militärfahrzeuge und andere Spezialfahrzeuge,*** sind ***für spezielle*** |

***Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann**. **Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. Aufbauhersteller von* Fahrzeugen*, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten der vervollständigten* Fahrzeuge *nicht berechnen. Es ist daher sinnvoll, die Einhaltung dieser* Verordnung *nur für die Basisfahrzeuge zu fordern*.

***Funktionen ausgelegt***; sie erhalten Spezialaufbauten, ***die sich oft der Kontrolle des Fahrzeugherstellers entziehen**. **Diese Fahrzeuge, die nur einen minimalen Teil der gesamten Fahrzeugflotte ausmachen, unterliegen einzigartigen Anforderungen an die Bauart und die Betriebsbedingungen, die die Anwendbarkeit der Standardkriterien für die Kreislaufwirtschaft einschränken. In Anbetracht ihrer speziellen Funktionen und geringen Produktionsmengen würde die Einbeziehung von* Fahrzeugen *mit besonderer Zweckbestimmung in die Verordnung über Altfahrzeuge zu vernachlässigbaren Vorteilen für die Umwelt führen und unverhältnismäßig große Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Einhaltung der Vorschriften mit sich bringen. Um diese Bedenken auszuräumen, wird empfohlen,* Fahrzeuge *mit besonderer Zweckbestimmung ausdrücklich vom Geltungsbereich der* Verordnung *auszunehmen*.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 10**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der | (10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der |

| | |
|---|---|
| Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. Aufbauhersteller von Fahrzeugen, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, ***können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten der vervollständigten*** Fahrzeuge ***nicht berechnen. Es ist*** daher ***sinnvoll, die Einhaltung*** dieser Verordnung ***nur für die Basisfahrzeuge zu fordern***. | Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. Aufbauhersteller von Fahrzeugen, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, ***sollten ebenfalls für die von ihnen in Verkehr gebrachten*** Fahrzeuge ***verantwortlich sein und*** daher ***unter die Anforderungen der erweiterten Herstellerverantwortung fallen. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, einschließlich solcher, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, sollten jedoch weiterhin wie in*** dieser Verordnung ***angegeben ausgenommen werden***. |

Or. en

**Änderungsantrag 239**
**Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Letizia Moratti, Susana Solís Pérez**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 10**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (10) Fahrzeuge mit besonderer | (10) Fahrzeuge mit besonderer |

| | |
|---|---|
| Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. Aufbauhersteller ***von Fahrzeugen, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten der vervollständigten Fahrzeuge nicht berechnen. Es ist daher sinnvoll, die Einhaltung dieser Verordnung nur für die Basisfahrzeuge zu fordern***. | Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. ***Bei Fahrzeugen, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung genehmigt wurden, werden die von einem*** Aufbauhersteller ***hinzugefügten Teile, wie der Aufbau, erfasst und zusammen mit dem Basisfahrzeug behandelt. Folglich fällt der Aufbau von Mehrstufenfahrzeugen in den Geltungsbereich der erweiterten Herstellerverantwortung***. |
| | Or. en |

**Änderungsantrag 240**
**Zala Tomašič, Milan Zver**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 10 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(10a) Wohnmobile und Wohnanhänger im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858*** |

***Anhang I Teil A Nummer 5.1 unterscheiden sich von herkömmlichen Fahrzeugen oder Anhängern, da ihre Hauptfunktion eher die Unterbringung als der Transport ist. Viele Wohnanhänger sind dauerhaft als Ferienhäuser eingerichtet, werden als saisonale Unterkünfte genutzt und bleiben jahrzehntelang funktionsfähig. Diese Einheiten sollten nicht als Altfahrzeuge eingestuft werden, da sie langfristig als Unterkunft dienen und oft nicht registriert sind, was zu einer Fehlklassifizierung als abhanden gekommene Fahrzeuge führen würde. Diese Campingwagen werden mit nicht-automobilen Bauteilen wie Holz, Möbeln, Wassersystemen und elektrischen Haushaltssystemen bestückt, die außerhalb des Anwendungsbereichs von Recyclinganlagen für Altfahrzeuge liegen. Aufgrund ihres besonderen Zwecks, ihrer besonderen Materialzusammensetzung und ihrer fortgesetzten Nutzung sollten Wohnmobile und Wohnanhänger von den Altfahrzeugvorschriften ausgenommen werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 241**
**Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 10 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(10b) Die Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Reifen sollten gemäß Artikel 18 Absatz 5 Buchstabe e der Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte (ESPR) als vorrangige Produktgruppe eingeführt werden. Daher sollten sie nicht als unter Kapitel II dieser Verordnung fallend*** |

***betrachtet werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 242**
**Beatrice Timgren**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 11**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (11) Eine der größten praktischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 2000/53/EG betrifft die Feststellung, ob ein Fahrzeug zum Altfahrzeug geworden ist, insbesondere bei grenzüberschreitenden Verbringungen. Trotz der Herausgabe von Leitlinien***[46]*** zu diesem Thema gibt es dabei immer noch Probleme. ***Es müssen daher rechtsverbindliche, präzise Kriterien für die Einordnung eines Fahrzeugs*** als Altfahrzeug ***festgelegt werden. Diese Kriterien sollten von allen Wirtschaftsteilnehmern und*** Fahrzeugeignern***, die mit Altfahrzeugen befasst sind, verwendet werden***. | (11) Eine der größten praktischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 2000/53/EG betrifft die Feststellung, ob ein Fahrzeug zum Altfahrzeug geworden ist, insbesondere bei grenzüberschreitenden Verbringungen. Trotz der Herausgabe von Leitlinien zu diesem Thema gibt es dabei immer noch Probleme. ***Um sicherzustellen, dass die Fahrzeugeigner ihre grundlegenden Eigentumsrechte behalten, sollte ein Fahrzeug nur dann*** als Altfahrzeug ***eingestuft werden, wenn es aufgegeben oder irreparabel beschädigt ist oder eine eindeutige und nachweisbare Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder die Umwelt darstellt. Diese Verordnung sollte sicherstellen, dass Entscheidungen über die Einstufung von Altfahrzeugen in einem transparenten Verfahren getroffen werden, um willkürliche oder automatisierte Verwaltungsentscheidungen zu verhindern, in dessen Rahmen den*** Fahrzeugeignern ***ungerechtfertigt ihr Eigentum entzogen werden könnte***. |

***[46] Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 – Verbringung von Altfahrzeugen, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_de.pdf***

Or. en

**Änderungsantrag 243**
**Christine Singer**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 11**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (11) Eine der größten praktischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 2000/53/EG betrifft die Feststellung, ob ein Fahrzeug zum Altfahrzeug geworden ist, insbesondere bei grenzüberschreitenden Verbringungen. Trotz der Herausgabe von Leitlinien[46] zu diesem Thema gibt es dabei immer noch Probleme. Es müssen daher rechtsverbindliche, präzise Kriterien für die Einordnung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festgelegt werden. Diese Kriterien sollten von allen Wirtschaftsteilnehmern und Fahrzeugeignern, die mit Altfahrzeugen befasst sind, verwendet werden. | (11) Eine der größten praktischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 2000/53/EG betrifft die Feststellung, ob ein Fahrzeug zum Altfahrzeug geworden ist, insbesondere bei grenzüberschreitenden Verbringungen. Trotz der Herausgabe von Leitlinien[46] zu diesem Thema gibt es dabei immer noch Probleme. Es müssen daher rechtsverbindliche, präzise Kriterien für die Einordnung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festgelegt werden. Diese Kriterien sollten von allen Wirtschaftsteilnehmern und Fahrzeugeignern, die mit Altfahrzeugen befasst sind, verwendet werden. ***Diese Kriterien sollten nicht von der Kommission, sondern von einer Gruppe unabhängiger Sachverständiger festgelegt werden.*** |
| [46] Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 – Verbringung von Altfahrzeugen, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_de.pdf | [46] Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 – Verbringung von Altfahrzeugen, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_de.pdf |

Or. en

*Begründung*

*Die Festlegung genauer Kriterien kann nicht von der Kommission vorgenommen werden. Dies muss durch unabhängige Sachverständigen erfolgen, die über die erforderlichen technischen Kenntnisse und Fachkenntnisse verfügen.*

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 11**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (11) Eine der größten praktischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 2000/53/EG betrifft die Feststellung, ob ein Fahrzeug zum Altfahrzeug geworden ist, insbesondere bei grenzüberschreitenden Verbringungen. Trotz der Herausgabe von Leitlinien[46] zu diesem Thema gibt es dabei immer noch Probleme. Es müssen daher rechtsverbindliche, präzise Kriterien für die Einordnung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festgelegt werden. Diese Kriterien sollten von allen Wirtschaftsteilnehmern und Fahrzeugeignern, die mit Altfahrzeugen befasst sind, verwendet werden. | (11) Eine der größten praktischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 2000/53/EG betrifft die Feststellung, ob ein Fahrzeug zum Altfahrzeug geworden ist, insbesondere bei grenzüberschreitenden Verbringungen ***und Ausfuhren***. Trotz der Herausgabe von Leitlinien[46] zu diesem Thema gibt es dabei immer noch Probleme. Es müssen daher rechtsverbindliche, präzise Kriterien für die Einordnung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug ***auf der Grundlage technologischer und technischer Begründungen*** festgelegt werden. Diese Kriterien sollten von allen ***zuständigen Behörden,*** Wirtschaftsteilnehmern und Fahrzeugeignern, die mit Altfahrzeugen befasst sind, verwendet werden. |
| [46] Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 – Verbringung von Altfahrzeugen, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_de.pdf | [46] Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 – Verbringung von Altfahrzeugen, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_de.pdf |

Or. en

**Änderungsantrag 245**
**Zala Tomašič, Milan Zver**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 12 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(12a) Bei Altfahrzeugen handelt es sich*** |

***nicht nur um Abfall, sondern um wertvolle Ressourcen mit wirtschaftlichem Potenzial. Es liegt im wirtschaftlichen Interesse der Unternehmen, sie – wenn dies sinnvoll ist – wiederzuverwenden. Darüber hinaus bergen illegale Ausfuhren nicht nur Umweltrisiken, sondern auch wirtschaftliche Verluste für die EU.***

Or. en

**Änderungsantrag 246**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 13**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (13) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und | (13) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ***sowie ihre Nutzungsphasen*** und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die ***Modularität, Reparierbarkeit,*** Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % |

bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und ***überwacht*** werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode übertragen werden. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden.

wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um ***eine Angleichung an die Abfallhierarchie sicherzustellen, sollte das Wiederverwendbarkeitsziel in Zukunft von dem Wiederverwertbarkeitsziel und dem Verwertungsziel getrennt werden. Darüber hinaus sollte zur weiteren Verringerung der Umweltauswirkungen von Fahrzeugen ein neues Ziel mit Hinblick auf die Dauerhaltbarkeit festgelegt werden, mit dem sichergestellt wird, dass die Hersteller ihre Fahrzeuge für eine längere Lebensdauer konstruieren. Um die Wiederverwendbarkeits- und Dauerhaltbarkeitsziele festzulegen und*** sicherzustellen, dass die Berechnung der ***Dauerhaltbarkeits-,*** Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und ***überprüft*** werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der ***Dauerhaltbarkeits-,*** Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs***, eine längere Lebensdauer aufzuweisen, und*** am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen***. Diese Methode sollte zu einer ordnungsgemäßen Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch Fahrzeuge führen, die innerhalb und außerhalb der Union hergestellt werden***. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode

übertragen werden. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 13**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (13) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens | (13) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens |

95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und überwacht werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode übertragen werden. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden.

95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und überwacht werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode übertragen werden. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden. ***Darüber hinaus sollte die Kommission auch prüfen, ob für den Mindestanteil der Wiederverwendbarkeit ein separates Ziel aufgenommen werden muss.***

Or. en

**Änderungsantrag 248**
**Christine Singer**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 13**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (13) Um die Konstruktion aller in der | (13) Um die Konstruktion aller in der |

Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und überwacht werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen. ***Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der***

Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und überwacht werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und

***Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode übertragen werden.*** Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden.

Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden.

Or. en

*Begründung*

*Die Kommission sollte nicht für die Bereitstellung der Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten eines Fahrzeugs zuständig sein. Stattdessen sollte eine Gruppe unabhängiger Sachverständiger mit den erforderlichen Kenntnissen und Fachkenntnissen diese bewerten.*

**Änderungsantrag 249**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 13**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (13) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die Wiederverwendbarkeit und | (13) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss ***unter Anwendung des Grundsatzes des „abfallarmen“ Designs*** sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, |

| | |
|---|---|
| Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und überwacht werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode übertragen werden. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden. | mit denen die Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und überwacht werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode übertragen werden. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden. |

Or. en

**Änderungsantrag 250**
**Alexandr Vondra, Piotr Müller**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 13 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(13a) Die Sicherstellung der Reparierbarkeit von Fahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer ist ein Grundpfeiler einer wirklich nachhaltigen und kreislauforientierten Automobilwirtschaft. Fahrzeuge sollten nicht vorzeitig als Altfahrzeuge eingestuft werden, wenn sie nach wie vor reparierbar sind, da dies zu unnötigem Abfall, wirtschaftlichen Ineffizienzen und einer unangemessenen Belastung der Fahrzeugeigner führen würde. Ein Fahrzeug sollte nur dann als Altfahrzeug gelten, wenn es nach vernünftigem Ermessen nicht wiederhergestellt werden kann, um die Anforderungen an die technische Überwachung zu erfüllen, und somit ein Sicherheitsrisiko für die Verkehrsteilnehmer darstellt. Die Langlebigkeit von Fahrzeugen hängt nicht nur von ihrer ursprünglichen Konstruktion ab, sondern auch von der Verfügbarkeit erschwinglicher und wettbewerbsfähiger Reparatur- und Wartungsdienstleistungen. Unabhängige Werkstätten müssen in der Lage sein, unter fairen und transparenten Bedingungen zu arbeiten, um sicherzustellen, dass die Verbraucher nicht ausschließlich von herstellergesteuerten Reparaturnetzen abhängig sind, die andernfalls den Wettbewerb einschränken, die Kosten erhöhen und die Serviceverfügbarkeit verringern könnten. Reparaturhindernisse, einschließlich Beschränkungen des Zugangs zu Ersatzteilen, Diagnosewerkzeugen, der ungerechtfertigten Verknüpfung von Teilen mit einem bestimmten Fahrzeug und technischen Informationen, müssen verhindert werden, um die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher zu wahren und eine effiziente*** |

***Ressourcennutzung sicherzustellen. Die Fähigkeit, Fahrzeuge zu reparieren und zu warten, ist – insbesondere für einkommensschwache Personen und Familien, die auf erschwingliche Gebrauchtfahrzeuge als Hauptverkehrsmittel angewiesen sind – von besonderer gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Bedeutung. Die Beschränkung von Reparaturoptionen wirkt sich unverhältnismäßig stark auf die Menschen in ländlichen oder wirtschaftlich benachteiligten Regionen aus, in denen die öffentliche Verkehrsinfrastruktur unzureichend ist, wodurch ihre Unabhängigkeit, Mobilität und der Zugang zu Beschäftigung, Bildung und grundlegenden Dienstleistungen eingeschränkt werden. Die Sicherstellung der Reparierbarkeit ist daher nicht nur eine ökologische und wirtschaftliche Notwendigkeit, sondern auch eine Frage des gleichberechtigten Zugangs zu Möglichkeiten. Darüber hinaus müssen bestimmte Fahrzeugkategorien besonders berücksichtigt werden, um ihre fortgesetzte Gebrauchstauglichkeit und Erhaltung sicherzustellen. Dazu gehören Geländefahrzeuge, Freizeitfahrzeuge und historische oder klassische Fahrzeuge, die oft über den üblichen kommerziellen Lebenszyklus hinaus gewartet werden und kontinuierliche, oft größere Reparaturen erfordern, um ihre beabsichtigte Funktion, ihren kulturellen Wert und ihre Benutzerfreundlichkeit zu erhalten. Diese Fahrzeuge werden häufig über längere Zeiträume von Enthusiasten und Kleinunternehmen restauriert und gewartet, was zur Wirtschaftstätigkeit und Beschäftigung in spezialisierten Sektoren im Bereich Wiederherstellung und Reparatur beiträgt. Mit dieser Verordnung sollte sichergestellt werden, dass solche Fahrzeuge nicht zu Unrecht als Altfahrzeuge eingestuft werden, wodurch ihre weitere Nutzung und Wiederherstellung auch in Zukunft***

***ermöglicht wird.***

Or. en

**Änderungsantrag 251**
**Pietro Fiocchi**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 14**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (14) Fahrzeuge sollten so konzipiert und hergestellt werden, dass darin möglichst wenige besorgniserregende Stoffe vorhanden sind. In ihrer Mitteilung vom 14. Oktober 2020 mit dem Titel „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ (im Folgenden „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit“)***[47]*** erklärte die Kommission, dass bedenkliche Stoffe so wenig wie möglich verwendet und, soweit möglich, substituiert werden sollen und für nicht wesentliche gesellschaftliche Verwendungszwecke, insbesondere in Verbraucherprodukten, nach und nach auf die schädlichsten Chemikalien verzichtet werden solle. Dementsprechend sollte die Verwendung besorgniserregender Stoffe als Bestandteile von Fahrzeugwerkstoffen so weit wie möglich minimiert werden, um ***sicherzustellen, dass sich Fahrzeuge sowie aus Fahrzeugen recycelte Werkstoffe während ihres gesamten Lebenszyklus nicht nachteilig*** auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt ***auswirken***. | (14) Fahrzeuge sollten so konzipiert und hergestellt werden, dass darin möglichst wenige besorgniserregende Stoffe vorhanden sind. In ihrer Mitteilung vom 14. Oktober 2020 mit dem Titel „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ (im Folgenden „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit“) erklärte die Kommission, dass bedenkliche Stoffe so wenig wie möglich verwendet und, soweit möglich, substituiert werden sollen und für nicht wesentliche gesellschaftliche Verwendungszwecke, insbesondere in Verbraucherprodukten, nach und nach auf die schädlichsten Chemikalien verzichtet werden solle. Dementsprechend sollte die Verwendung besorgniserregender Stoffe als Bestandteile von Fahrzeugwerkstoffen ***während ihres gesamten Lebenszyklus*** so weit wie möglich minimiert werden, um ***nachteilige Auswirkungen*** auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt ***zu vermeiden***. |
| [47] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 14. November 2020 „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ | [47] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 14. November 2020 „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ |

(COM(2020) 667 final).

(COM(2020) 667 final).

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 14**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (14) Fahrzeuge sollten so konzipiert und hergestellt werden, dass darin möglichst wenige besorgniserregende Stoffe vorhanden sind. In ihrer Mitteilung vom 14. Oktober 2020 mit dem Titel „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ (im Folgenden „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit“)[47] erklärte die Kommission, dass bedenkliche Stoffe so wenig wie möglich verwendet und, soweit möglich, substituiert werden sollen und für nicht wesentliche gesellschaftliche Verwendungszwecke, insbesondere in Verbraucherprodukten, nach und nach auf die schädlichsten Chemikalien verzichtet werden solle. Dementsprechend sollte die Verwendung besorgniserregender Stoffe als Bestandteile von Fahrzeugwerkstoffen so weit wie möglich minimiert werden, um sicherzustellen, dass sich Fahrzeuge sowie aus Fahrzeugen recycelte Werkstoffe während ihres gesamten Lebenszyklus nicht nachteilig auf die ***menschliche*** Gesundheit oder die Umwelt auswirken. | (14) Fahrzeuge sollten so konzipiert und hergestellt werden, dass darin möglichst wenige besorgniserregende Stoffe vorhanden sind. In ihrer Mitteilung vom 14. Oktober 2020 mit dem Titel „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ (im Folgenden „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit“)[47] erklärte die Kommission, dass bedenkliche Stoffe ***im Einklang mit dem Konzept „Eine Gesundheit“*** so wenig wie möglich verwendet und, soweit möglich, substituiert werden sollen und für nicht wesentliche gesellschaftliche Verwendungszwecke, insbesondere in Verbraucherprodukten, nach und nach auf die schädlichsten Chemikalien verzichtet werden solle. Dementsprechend sollte die Verwendung besorgniserregender Stoffe als Bestandteile von Fahrzeugwerkstoffen so weit wie möglich minimiert werden, um sicherzustellen, dass sich Fahrzeuge sowie aus Fahrzeugen recycelte Werkstoffe während ihres gesamten Lebenszyklus nicht nachteilig auf die Gesundheit oder die Umwelt auswirken. |
| [47] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 14. November 2020 | [47] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 14. November 2020 |

„Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ (COM*/*2020*/*667 ***final***).

„Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ (COM*(*2020*)*667).

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 15**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (15) Die Richtlinie 2000/53/EG beschränkt bereits die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen und sieht Ausnahmen vor, wenn diese Stoffe für bestimmte Anwendungen verwendet werden dürfen. Diese Verordnung sollte diese bestehenden Vorschriften übernehmen. Um jedoch Rechtskohärenz im Bereich der Chemikalien zu gewährleisten, sollten Beschränkungen für das Inverkehrbringen und die Verwendung anderer Stoffe in Fahrzeugen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates[48] geregelt werden. Ebenso sollten Beschränkungen der Verwendung von Stoffen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates[49] fallen, auf der Grundlage der Bestimmungen der genannten Verordnung eingeführt werden. ***Die vorliegende Verordnung sollte daher keine Möglichkeit vorsehen, die Verwendung anderer Stoffe als Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertiges Chrom in Fahrzeugen zu beschränken.*** | (15) Die Richtlinie 2000/53/EG beschränkt bereits die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen und sieht Ausnahmen vor, wenn diese Stoffe für bestimmte Anwendungen verwendet werden dürfen. Diese Verordnung sollte diese bestehenden Vorschriften übernehmen. Um jedoch Rechtskohärenz im Bereich der Chemikalien zu gewährleisten, sollten Beschränkungen für das Inverkehrbringen und die Verwendung anderer Stoffe in Fahrzeugen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates[48] geregelt werden. Ebenso sollten Beschränkungen der Verwendung von Stoffen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates[49] fallen, auf der Grundlage der Bestimmungen der genannten Verordnung eingeführt werden. |
| [48] Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, | [48] Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, |

| | |
|---|---|
| Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Agentur für chemische Stoffe, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission (ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1). | Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Agentur für chemische Stoffe, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission (ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1). |
| [49] Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über persistente organische Schadstoffe (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 45). | [49] Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über persistente organische Schadstoffe (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 45). |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 15 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(15a) Was weitere Beschränkungen in Bezug auf in Fahrzeugen vorkommende oder bei deren Erzeugung verwendete Stoffe betrifft, sollte bei der Stoffbewertung, die im Rahmen des gemeinsamen Aktionsplans zur REACH-Evaluierung geplant und auf der Webseite der durch die Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 eingerichteten Europäischen Chemikalienagentur (im Folgenden „Agentur“) veröffentlicht ist, eine Übersicht jener besorgniserregender Stoffe erstellt werden, die in der Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit als Stoffe mit chronischer Wirkung auf die Gesundheit oder die Umwelt definiert*** |

***sind, beispielsweise in der Liste der für eine Aufnahme in Anhang XIV der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 und Anhang VI der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 in Frage kommende Stoffe, aber auch jener Stoffe, die verhindern, dass durch Recycling sichere, hochwertige Sekundärrohstoffe gewonnen werden können.***

Or. en

**Änderungsantrag 255**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 16**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (16) Die Richtlinie 2000/53/EG sieht Ausnahmen von den Beschränkungen der Verwendung von Blei und Cadmium in Fahrzeugbatterien vor, die in diese Verordnung übernommen werden. Die Verwendung von Stoffen in Batterien ist jedoch umfassend in der Verordnung (EU) ***Nr. 2023/[Batterien]*** des Europäischen Parlaments und des Rates[50] geregelt. Diese Stoffe sollten daher nicht in der vorliegenden Verordnung, sondern in der genannten Verordnung geregelt werden und Beschränkungen und damit verbundene Ausnahmen gegebenenfalls auf die genannte Verordnung übertragen werden. Bevor diese Beschränkungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 2023/[Batterien] eingeführt werden, sollte im Rahmen der genannten Verordnung eine umfassende Bewertung durchgeführt werden, um zu prüfen, ob eine Ausnahme weiterhin erforderlich ist und wenn ja, in welchem Umfang. | (16) Die Richtlinie 2000/53/EG sieht Ausnahmen von den Beschränkungen der Verwendung von Blei und Cadmium in Fahrzeugbatterien vor, die in diese Verordnung übernommen werden. Die Verwendung von Stoffen in Batterien ist jedoch umfassend in der Verordnung (EU) Nr. ***2023/1542*** des Europäischen Parlaments und des Rates[50] geregelt. Diese Stoffe sollten daher nicht in der vorliegenden Verordnung, sondern in der genannten Verordnung geregelt werden und Beschränkungen und damit verbundene Ausnahmen gegebenenfalls auf die genannte Verordnung übertragen werden. Bevor diese Beschränkungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 2023/[Batterien] eingeführt werden, sollte im Rahmen der genannten Verordnung eine umfassende Bewertung durchgeführt werden, um zu prüfen, ob eine Ausnahme weiterhin erforderlich ist und wenn ja, in welchem Umfang. |
| [50] Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] | [50] Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] |

2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L […]).

2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L […]).

Or. en

**Änderungsantrag 256**
**Christine Singer**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 17**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (17) Zur Berücksichtigung des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts sollte der Kommission weiterhin die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung der Ausnahmen von den Beschränkungen für die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen gemäß dieser Verordnung zu erlassen. Vor Änderung oder Streichung solcher Ausnahmen sollte eine Bewertung der sozioökonomischen Auswirkungen einer solchen Änderung erfolgen, die in der Richtlinie 2000/53/EG fehlt, einschließlich im Hinblick auf die Berücksichtigung der Verfügbarkeit alternativer Stoffe und der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt während des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge. Zur Gewährleistung einer wirksamen Entscheidungsfindung, Koordinierung und Verwaltung der technischen, wissenschaftlichen und administrativen Aspekte einer Änderung dieser Verordnung in Bezug auf Beschränkungen bei der Verwendung von Stoffen in Fahrzeugen sollte die Europäische Chemikalienagentur die Kommission bei | (17) Zur Berücksichtigung des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts sollte der Kommission weiterhin die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung der Ausnahmen von den Beschränkungen für die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen gemäß dieser Verordnung zu erlassen. Vor Änderung oder Streichung solcher Ausnahmen sollte eine Bewertung der sozioökonomischen Auswirkungen einer solchen Änderung erfolgen, die in der Richtlinie 2000/53/EG fehlt, einschließlich im Hinblick auf die Berücksichtigung der Verfügbarkeit alternativer Stoffe und der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt während des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge. ***Vor dem Erlass eines solchen delegierten Rechtsakts sollte die Kommission einschlägige Sachverständige und Interessenträger konsultieren, um sicherzustellen, dass neben den Auswirkungen auf die Gesundheit von Menschen und Umwelt auch die umfassenderen sozioökonomischen Auswirkungen berücksichtigt werden.*** Zur Gewährleistung einer wirksamen |

| | |
|---|---|
| dieser Bewertung unterstützen. | Entscheidungsfindung, Koordinierung und Verwaltung der technischen, wissenschaftlichen und administrativen Aspekte einer Änderung dieser Verordnung in Bezug auf Beschränkungen bei der Verwendung von Stoffen in Fahrzeugen sollte die Europäische Chemikalienagentur die Kommission bei dieser Bewertung unterstützen. |

Or. en

*Begründung*

*Die Kommission verfügt nicht immer über das erforderliche Fachwissen, insbesondere wenn es um technische Details und die Anwendung in der Praxis geht.*

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 17 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(17a) Um sicherzustellen, dass Stoffe, die bei Verwendung in Fahrzeugen oder Vorkommen in Altfahrzeugen ein unannehmbares Risiko für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt darstellen, gebührend behandelt werden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, im Einklang mit Artikel 290 AEUV Rechtsakte hinsichtlich der Änderung von Beschränkungen für Stoffe in Fahrzeugen zu erlassen.*** |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 18**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus ***verringert sich*** die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen und ***der*** Markt für Sekundärrohstoffe ***wird gleichzeitig gestärkt***. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen. | (18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus ***stärkt sie*** die ***strategische Autonomie und die Wettbewerbsfähigkeit der Union, indem sie die*** Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen ***verringert, insbesondere indem sie dazu beiträgt, wertvolle kritische Rohstoffe in der Union zu halten,*** und ***gleichzeitig den*** Markt für Sekundärrohstoffe ***stärkt***. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung |

die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen.

Or. en

**Änderungsantrag 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**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 18**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus verringert sich die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen und der Markt für Sekundärrohstoffe wird gleichzeitig gestärkt. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem | (18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden***, vorausgesetzt, dass der Rezyklatanteil die Sicherheitsleistung der Fahrzeuge nicht beeinträchtigt***. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus verringert sich die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen und der Markt für Sekundärrohstoffe wird gleichzeitig gestärkt. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die |

fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen.

Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen.

Or. en

*Begründung*

*Fahrzeuge werden strengen Sicherheits- und Leistungsbewertungen unterzogen, um sicherzustellen, dass sie für Passagiere typgenehmigt sind. Die Verwendung eines umfangreichen Rezyklatanteils erfordert eine vorherige Bewertung von dessen Auswirkungen auf die Gesamtsicherheit und Qualität des Fahrzeugs.*

**Änderungsantrag 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**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 18**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern | (18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden***, vorausgesetzt, dass der Rezyklatanteil die Sicherheitsleistung der Fahrzeuge nicht beeinträchtigt***. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen |

hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus verringert sich die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen und der Markt für Sekundärrohstoffe wird gleichzeitig gestärkt. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen.

verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus verringert sich die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen und der Markt für Sekundärrohstoffe wird gleichzeitig gestärkt. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen.

Or. en

**Änderungsantrag 261**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 18**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt | (18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt |

Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus verringert sich die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen und der Markt für Sekundärrohstoffe wird gleichzeitig gestärkt. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen.

Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus verringert sich die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen und der Markt für Sekundärrohstoffe wird gleichzeitig gestärkt. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben***, auch wenn sie über Online-Marktplätze in Verkehr gebracht werden***. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 18 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(18a) Der Übergang zur Kreislaufwirtschaft in der Automobilbranche sollte mit Maßnahmen einhergehen, die die Arbeitsplatzsicherheit gewährleisten und neue Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen. Diese Verordnung sollte in der Lage sein, Arbeitnehmer durch einen gerechten Übergang zu unterstützen, indem soziale, wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeitsaspekte einbezogen werden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 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**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte*** | ***entfällt*** |

***Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind.***

Or. en

**Änderungsantrag 264**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck ***sollte für Neufahrzeuge eine*** verbindliche ***Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe*** aus Verbraucherabfällen ***gelten***. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***25 %*** recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck ***sollten*** verbindliche ***Zielvorgaben festgelegt werden, die vorschreiben, dass in Neufahrzeugen ein Mindestanteil an Kunststoffen enthalten sein muss, die*** aus Verbraucherabfällen ***recycelt wurden***. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp***, der ab 48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt wird, 20*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. ***Ab 72 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung sollte die Zielvorgabe 30 % betragen, und*** 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem |

Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind.

betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. ***Dieser zweistufige Ansatz wird der Industrie den Weg bereiten, schrittweise Verbesserungen garantieren und Investitionen freisetzen.*** Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. ***Die Prüfmethode sollte gleichwertige Bedingungen für die Abfallbewirtschaftung und das Recycling innerhalb und außerhalb der Union sicherstellen und kann den Nachweis der Einhaltung durch eine Zertifizierung durch einen unabhängigen und akkreditierten Dritten mit entsprechenden Qualifikationen erfordern.***

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % recycelte Kunststoffe aus | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % recycelte Kunststoffe aus |

Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind.

Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. ***Um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, müssen die damit verbundenen Umweltprobleme in Bezug auf im Inland hergestellte und eingeführte recycelte Kunststoffe in nicht diskriminierender Weise angegangen werden. Zu diesem Zweck sollten recycelte Kunststoffe, die in in die Union eingeführte Fahrzeuge integriert sind, in Bezug auf Emissionen, getrennte Sammlung und Nachhaltigkeitskriterien für Recyclingtechnologien gleichwertigen Bedingungen unterliegen.***

Or. en

**Änderungsantrag 266**
**Christine Singer**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet |

| | |
|---|---|
| werden. Zu diesem Zweck sollte ***für Neufahrzeuge*** eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen ***gelten***. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % ***recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen*** enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, ***indem recycelte Kunststoffe*** aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp ***verarbeitet werden***. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, ***sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um*** eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen ***bzw.*** aus Altfahrzeugen ***gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im*** Fahrzeugtyp ***enthalten und eingebaut sind***. | werden. Zu diesem Zweck sollte eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus ***Produktions- und*** Verbraucherabfällen ***in Neufahrzeugen festgelegt werden***. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % ***Kunststoff*** enthalten***, der sowohl aus Produktions- als auch aus Verbraucher-Abfallströmen, einschließlich biobasierter Kunststoffe, recycelt wurde***. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten ***durch das Recycling von Kunststoffen aus Abfallströmen*** erreicht werden, ***die*** aus Altfahrzeugen ***stammen und*** in dem betreffenden Fahrzeugtyp ***eingebaut sind***. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, ***sollte eine unabhängige Sachverständigengruppe*** eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an ***Kunststoffen festlegen, die*** aus ***Produktions- und*** Verbraucherabfällen ***sowie*** aus Altfahrzeugen ***verwertet und in den jeweiligen*** Fahrzeugtyp ***eingebaut werden, wobei die beste verfügbare Recyclingtechnik, einschließlich des chemischen Recyclings, zu berücksichtigen ist***. |

Or. en

*Begründung*

*Die Kommission sollte nicht für die Entwicklung einer Methode zur Berechnung und Überprüfung des Anteils von Kunststoffen zuständig sein, die aus Produktions- und Verbraucherabfällen sowie aus Altfahrzeugen verwertet werden; eine unabhängige Sachverständigengruppe mit der besten Kenntnis wäre dafür besser geeignet.*

**Änderungsantrag 267**
**Laurent Castillo**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus ***Produktions- und*** Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % recycelte Kunststoffe aus ***Produktions- und*** Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus ***Produktions- und*** Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind ***und die die beste verfügbare Recyclingtechnologie berücksichtigt, wobei dem mechanischen Recycling Vorrang eingeräumt werden sollte***. |

Or. en

**Änderungsantrag 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**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***25*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten***. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden***. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte ***72 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung*** für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder ***neue*** Fahrzeugtyp ***10*** % recycelte Kunststoffe aus ***Produktions- und*** Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. |

Or. en

*Begründung*

*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.*

**Änderungsantrag 269**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***25*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. ***25*** % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***40*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. ***40*** % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 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**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***25*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten***. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden***. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an ***aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen*** gewonnenen ***Kunststoffen*** festzulegen***, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind***. | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte ***72 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung oder 48 Monate nach Inkrafttreten des in Artikel 6 Absatz 2 genannten Durchführungsrechtsakts, je nachdem, welcher Zeitpunkt später eintritt,*** für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder ***neue*** Fahrzeugtyp ***10*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen ***und Produktions-Kunststoffabfällen*** enthalten. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an gewonnenen ***Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen nach dem technologieneutralen Ansatz*** festzulegen. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission ***Durchführungsbefugnisse*** übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission ***delegierte Befugnisse*** übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 272**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen |

| | |
|---|---|
| insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***25*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. | insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***30*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für | (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für |

| | |
|---|---|
| Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***25*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. ***25*** % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. | Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***15*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. ***15*** % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. |

Or. fr

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(19a) Um die Innovation anzukurbeln und einen Markt für biobasierte Lösungen zu schaffen, sollte die Kommission spätestens 96 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung eine Überprüfung des Stands der technologischen Entwicklung und der Umweltleistung biobasierter Kunststoffe in Fahrzeugen veröffentlichen und gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Einführung von Nachhaltigkeitsanforderungen und speziellen Zielvorgaben vorlegen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 275**
**Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 19 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(19b) Die in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben für die Mindestziele für den Rezyklatanteil von Kunststoffen umfassen in der EU recycelte Kunststoffabfälle oder Kunststoffabfälle aus Drittländern, die Abfallbewirtschaftungs- und Recyclingverfahren anwenden, die im Einklang mit den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften stehen. Die Einhaltung wird von einem akkreditierten Dritten überprüft und dokumentiert.*** |

Or. en

*Begründung*

*Wenn der Rezyklatanteil nicht aus der EU oder aus Drittländern stammt, die Rezyklatanteile nachweislich im Einklang mit den Sozial-, Umwelt- und Sicherheitsstandards der EU herstellen, hat eine Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil weder positive Auswirkungen auf die Umwelt noch auf die Wettbewerbsfähigkeit oder strategische Autonomie der EU. Die Einfuhr von unverarbeitetem oder minderwertigem Recyclingmaterial bzw. Recylingmaterial mit Greenwashing aus Drittländern ist kontraproduktiv für die Ziele und Vorgaben der EU.*

**Änderungsantrag 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**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.*** | ***entfällt*** |

Or. en

*Begründung*

*Jeder Vorschlag, eine Zielvorgabe für recycelten Stahl aufzunehmen, hätte unverhältnismäßige Auswirkungen auf die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen.*

**Änderungsantrag 277**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte ***der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden***. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist. | (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, ***den Energieverbrauch und die Kosten zu senken und die Widerstandsfähigkeit durch die Verringerung der Abhängigkeit von der Versorgung mit Primärrohstoffen zu verbessern,*** sollte ***der Einsatz von recyceltem Stahl in Fahrzeugen erhöht werden. Zu diesem Zweck sollten Zielvorgaben für die Verwendung eines Mindestanteils an recyceltem Stahl aus Verbraucherabfällen in Neufahrzeugen festgelegt werden***. ***Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp, der 48 Monate bzw. 108 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt wird, 30 bzw. 40 % recycelten Stahl aus Nach-Gebrauchs-Stahl enthalten. 75 % dieser Zielvorgaben für den Anteil an recyceltem Stahl sollten erreicht werden, indem recycelter Stahl aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet wird.*** Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen ***bzw. aus Altfahrzeugen*** gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist. ***Die Prüfmethode sollte gleichwertige Bedingungen für die Abfallbewirtschaftung und das Recycling innerhalb und außerhalb der Union sicherstellen und kann den Nachweis der*** |

***Einhaltung durch eine Zertifizierung durch einen unabhängigen und akkreditierten Dritten mit entsprechenden Qualifikationen erfordern.***

Or. en

**Änderungsantrag 278**
**Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an ***aus Verbraucherabfällen recyceltem*** Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission ***Durchführungsbefugnisse*** übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp | (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, ***sollte eine Zielvorgabe für die Verwendung von aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl in Neufahrzeugen festgelegt werden. Ferner*** sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an ***niedriggekohltem*** Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission ***delegierte Befugnisse*** übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und |

enthalten und eingebaut ist.

Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl ***sowie an niedriggekohltem Stahl*** festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

Or. en

**Änderungsantrag 279**
**Dennis Radtke**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem | (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an ***niedriggekohltem Stahl und*** aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt ***und auch die Auswirkungen auf andere stahlverarbeitende Sektoren und die globalen Treibhausgasemissionen berücksichtigt*** werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse |

| | |
|---|---|
| Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist. | übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist. |

Or. en

*Begründung*

*Eine Erhöhung des Rezyklatanteils für Stahl in der Automobilindustrie ohne eine allgemeine Erhöhung der Verfügbarkeit von Schrott würde sich – sowohl in Bezug auf den Rezyklatanteil als auch auf die Treibhausgasemissionen – negativ auf andere Stahlsektoren auswirken, in denen Schrott nicht mehr verfügbar wäre (Substitutionseffekt).*

**Änderungsantrag 280**
**Susana Solís Pérez**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. Um | (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt ***und auch die*** |

einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

***Auswirkungen auf andere stahlverarbeitende Sektoren und die globalen Treibhausgasemissionen berücksichtigt*** werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

Or. en

**Änderungsantrag 281**
**Laurent Castillo**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. Um | (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt ***und auch die*** |

einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

***Auswirkungen auf andere stahlverarbeitende Sektoren und die globalen Treibhausgasemissionen berücksichtigt*** werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte ***der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils*** an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl***, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen***. ***Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit*** | (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte ***ein verbindliches Ziel für die Verwendung von recyceltem Stahl aus Verbraucherabfällen in Neufahrzeugen festgelegt werden. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 30 % Prozent*** an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl ***enthalten***. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission ***delegierte Befugnisse*** übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten |

***dieser Zielvorgabe abgedeckt werden***. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission ***Durchführungsbefugnisse*** übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

und eingebaut ist. ***Um dem Risiko von Engpässen bei der Versorgung mit Stahl Rechnung zu tragen und die Verfügbarkeit dieses Rohstoffs zu bewerten, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 AEUV in Bezug auf die Änderung der Zielvorgabe für den Mindestanteil von recyceltem Stahl am Fahrzeug übertragen werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 283**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um ***zu einem niedrigeren $CO_2$-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen*** beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte ***der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen***. ***Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden***. Um einheitliche Bedingungen für die | (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um ***zur Verringerung der mit der Produktion von Neufahrzeugen verbundenen Umweltauswirkungen*** beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte ***für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelten Stahl aus Verbraucherabfällen festgelegt werden***. ***Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp zu 40 % des Gewichts aus recyceltem Stahl aus Verbraucherabfällen bestehen. 75 % dieser Zielvorgaben für den Anteil an recyceltem Stahl sollten erreicht werden, indem recycelter Stahl aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet wird***. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils |

Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

Or. en

**Änderungsantrag 284**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(20a) Die Automobilindustrie gehört ferner mit einem Anteil von über 40 % an der Gesamtnachfrage zu den größten Aluminiumverbrauchern, mit steigender Tendenz. Die derzeitige Verwendung von recyceltem Aluminium in Neufahrzeugen ist gering. Um zur Verringerung der mit der Produktion von Neufahrzeugen verbundenen Umweltauswirkungen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, den Energieverbrauch und die Kosten zu senken und die Widerstandsfähigkeit durch die Verringerung der Abhängigkeit von der Versorgung mit Primärrohstoffen zu verbessern, erscheint es angezeigt, für Fahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recyceltes Aluminium aus Verbraucherabfällen festzulegen. Zu diesem Zweck sollten Zielvorgaben festgelegt werden, um die Verwendung eines Mindestanteils an recyceltem Aluminium aus Verbraucherabfällen in Neufahrzeugen vorzuschreiben. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp, der 48 Monate bzw. 108 Monate nach Inkrafttreten dieser*** |

***Verordnung genehmigt wird, 30 bzw. 50 % rezykliertes Aluminium aus Verbraucherabfällen enthalten. 10 bzw. 20 % dieser Zielvorgaben für den rezyklierten Anteil von Aluminium sollten durch die Einbeziehung von rezykliertem Aluminium aus Altfahrzeugen des betreffenden Fahrzeugtyps erreicht werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenem Aluminium festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind. Die Prüfmethode sollte gleichwertige Bedingungen für die Abfallbewirtschaftung und das Recycling innerhalb und außerhalb der Union sicherstellen und kann den Nachweis der Einhaltung durch eine Zertifizierung durch einen unabhängigen und akkreditierten Dritten mit entsprechenden Qualifikationen erfordern. Die Festlegung der Zielvorgaben für den Rezyklatanteil sollte mit Anforderungen an die Konstruktion und Behandlung einhergehen, die den Abbau, die Entnahme und die Trennung der Materialien ermöglichen, damit die gleiche Qualität beibehalten werden kann und Downcycling vermieden wird.***

Or. en

**Änderungsantrag 285**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 20 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(20a) Aluminium ist einer der am schnellsten wachsenden Werkstoffe, die in*** |

***der Automobilbranche für die Herstellung von Fahrzeugen verwendet werden. Um zur Verringerung der mit der Produktion von Neufahrzeugen verbundenen Umweltauswirkungen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recyceltes Aluminium aus Verbraucherabfällen festgelegt werden. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp zu 50 % seines Gewichts aus recyceltem Aluminium aus Verbraucherabfällen bestehen. 20 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recyceltem Aluminium sollten erreicht werden, indem recyceltes Aluminium aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet wird. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Aluminium festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.***

Or. en

**Änderungsantrag 286**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 21**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (21) Es besteht das Potenzial, den Rezyklatanteil anderer Werkstoffe zu erhöhen, die üblicherweise in der Automobilindustrie verwendet werden und bei denen die Sekundärrohstoffmärkte unterentwickelt sind, der Fußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung der Primärrohstoffe hoch ist oder der | (21) Es besteht das Potenzial, den Rezyklatanteil anderer Werkstoffe zu erhöhen, die üblicherweise in der Automobilindustrie verwendet werden und bei denen die Sekundärrohstoffmärkte unterentwickelt sind, der Fußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung der Primärrohstoffe hoch ist oder der |

| | |
|---|---|
| Recyclinganteil begrenzt ist, während die Sortier- und Recyclingtechnologien zunehmend besser werden. Die Kommission sollte daher die Zweckmäßigkeit, Machbarkeit und Auswirkungen der Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium und Bor in Dauermagneten sowie Aluminium und seinen Legierungen oder Magnesium und seinen Legierungen bewerten. Im Hinblick auf die mögliche Festlegung von Zielvorgaben für spezifische Typen von Aluminium- und Magnesiumlegierungen sollte die Studie sich mit der Abstimmung der Nachfrage nach Sekundärwerkstoffen im Allgemeinen befassen und insbesondere den Kompromiss zwischen der Maximierung von Skaleneffekten durch Festlegung einer Mindestzahl von Legierungsfamilien und der Maximierung des Werterhalts durch Einordnung in ein breiteres Spektrum spezifischer Legierungstypen untersuchen. | Recyclinganteil begrenzt ist, während die Sortier- und Recyclingtechnologien zunehmend besser werden. Die Kommission sollte daher die Zweckmäßigkeit, Machbarkeit und Auswirkungen der Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium***, Nickel, Kobalt*** und Bor in Dauermagneten sowie Aluminium und seinen Legierungen oder Magnesium und seinen Legierungen***, Glas und Kautschuk*** bewerten. Im Hinblick auf die mögliche Festlegung von Zielvorgaben für spezifische Typen von Aluminium- und Magnesiumlegierungen sollte die Studie sich mit der Abstimmung der Nachfrage nach Sekundärwerkstoffen im Allgemeinen befassen und insbesondere den Kompromiss zwischen der Maximierung von Skaleneffekten durch Festlegung einer Mindestzahl von Legierungsfamilien und der Maximierung des Werterhalts durch Einordnung in ein breiteres Spektrum spezifischer Legierungstypen untersuchen. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 21**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (21) Es besteht das Potenzial, den Rezyklatanteil anderer Werkstoffe zu erhöhen, die üblicherweise in der Automobilindustrie verwendet werden und bei denen die Sekundärrohstoffmärkte unterentwickelt sind, der Fußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung der Primärrohstoffe hoch ist oder der Recyclinganteil begrenzt ist, während die Sortier- und Recyclingtechnologien | (21) Es besteht das Potenzial, den Rezyklatanteil anderer Werkstoffe zu erhöhen, die üblicherweise in der Automobilindustrie verwendet werden und bei denen die Sekundärrohstoffmärkte unterentwickelt sind, der Fußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung der Primärrohstoffe hoch ist oder der Recyclinganteil begrenzt ist, während die Sortier- und Recyclingtechnologien |

zunehmend besser werden. Die Kommission sollte daher die Zweckmäßigkeit, Machbarkeit und Auswirkungen der Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium und Bor in Dauermagneten sowie Aluminium und seinen Legierungen oder Magnesium und seinen Legierungen bewerten. Im Hinblick auf die mögliche Festlegung von Zielvorgaben für spezifische Typen von Aluminium- und Magnesiumlegierungen sollte die Studie sich mit der Abstimmung der Nachfrage nach Sekundärwerkstoffen im Allgemeinen befassen und insbesondere den Kompromiss zwischen der Maximierung von Skaleneffekten durch Festlegung einer Mindestzahl von Legierungsfamilien und der Maximierung des Werterhalts durch Einordnung in ein breiteres Spektrum spezifischer Legierungstypen untersuchen.

zunehmend besser werden. Die Kommission sollte daher die Zweckmäßigkeit, Machbarkeit und Auswirkungen der Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium***, Nickel, Kobalt*** und Bor in Dauermagneten sowie Aluminium und seinen Legierungen***, Kupfer*** oder Magnesium und seinen Legierungen bewerten. Im Hinblick auf die mögliche Festlegung von Zielvorgaben für spezifische Typen von Aluminium- und Magnesiumlegierungen sollte die Studie sich mit der Abstimmung der Nachfrage nach Sekundärwerkstoffen im Allgemeinen befassen und insbesondere den Kompromiss zwischen der Maximierung von Skaleneffekten durch Festlegung einer Mindestzahl von Legierungsfamilien und der Maximierung des Werterhalts durch Einordnung in ein breiteres Spektrum spezifischer Legierungstypen untersuchen.

Or. en

**Änderungsantrag 288**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 21**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (21) Es besteht das Potenzial, den Rezyklatanteil anderer Werkstoffe zu erhöhen, die üblicherweise in der Automobilindustrie verwendet werden und bei denen die Sekundärrohstoffmärkte unterentwickelt sind, der Fußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung der Primärrohstoffe hoch ist oder der Recyclinganteil begrenzt ist, während die Sortier- und Recyclingtechnologien zunehmend besser werden. Die Kommission sollte daher die Zweckmäßigkeit, Machbarkeit und | (21) Es besteht das Potenzial, den Rezyklatanteil anderer Werkstoffe zu erhöhen, die üblicherweise in der Automobilindustrie verwendet werden und bei denen die Sekundärrohstoffmärkte unterentwickelt sind, der Fußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung der Primärrohstoffe hoch ist oder der Recyclinganteil begrenzt ist, während die Sortier- und Recyclingtechnologien zunehmend besser werden. Die Kommission sollte daher die Zweckmäßigkeit, Machbarkeit und |

| | |
|---|---|
| Auswirkungen der Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium und Bor in Dauermagneten sowie ***Aluminium und seinen Legierungen oder*** Magnesium und seinen Legierungen bewerten. Im Hinblick auf die mögliche Festlegung von Zielvorgaben für spezifische Typen von ***Aluminium- und*** Magnesiumlegierungen sollte die Studie sich mit der Abstimmung der Nachfrage nach Sekundärwerkstoffen im Allgemeinen befassen und insbesondere den Kompromiss zwischen der Maximierung von Skaleneffekten durch Festlegung einer Mindestzahl von Legierungsfamilien und der Maximierung des Werterhalts durch Einordnung in ein breiteres Spektrum spezifischer Legierungstypen untersuchen. | Auswirkungen der Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium und Bor in Dauermagneten sowie Magnesium und seinen Legierungen bewerten. Im Hinblick auf die mögliche Festlegung von Zielvorgaben für spezifische Typen von Magnesiumlegierungen sollte die Studie sich mit der Abstimmung der Nachfrage nach Sekundärwerkstoffen im Allgemeinen befassen und insbesondere den Kompromiss zwischen der Maximierung von Skaleneffekten durch Festlegung einer Mindestzahl von Legierungsfamilien und der Maximierung des Werterhalts durch Einordnung in ein breiteres Spektrum spezifischer Legierungstypen untersuchen. |

Or. en

**Änderungsantrag 289**
**Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu*** | ***entfällt*** |

***gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben $CO_2$-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe.***

Or. es

**Änderungsantrag 290**
**Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. | (22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. |

| | |
|---|---|
| Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben $CO_2$-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe. | Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben $CO_2$-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe. ***Vor der Festlegung dieser Zielvorgabe muss die Kommission eine spezielle Folgenabschätzung durchführen, die alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abdeckt.*** |
| | Or. es |

**Änderungsantrag 291**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen | (22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen |

| | |
|---|---|
| Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium ***oder*** Bor festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben $CO_2$-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe. | Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium***, Nickel, Kobalt,*** Bor***, Glas und Kautschuk*** festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben $CO_2$-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der | (22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der |

| | |
|---|---|
| Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission ***Durchführungsbefugnisse*** übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben $CO_2$-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe. | Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, ***Kupfer,*** Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium***, Nickel, Kobalt*** oder Bor festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission ***delegierte Befugnisse*** übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben $CO_2$-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe. |

Or. en

**Änderungsantrag 293**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 22**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem ***Aluminium und seinen Legierungen,*** Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben $CO_2$-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe. | (22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben $CO_2$-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe. |

Or. en

**Änderungsantrag 294**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 23**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (23) Im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) ***[Verordnung über kritische Rohstoffe]*** des Europäischen Parlaments und des Rates[51] und in Anbetracht der Notwendigkeit, in dieser Verordnung Bestimmungen für den Rezyklatanteil in Fahrzeugen und für die in den Teilen und Bauteilen von Fahrzeugen verwendeten kritischen Rohstoffe festzulegen, sollten diese Bestimmungen als sektorspezifische Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung (EU) ***[Verordnung über kritische Rohstoffe]*** Anwendung finden. Dadurch wird sichergestellt, dass die verschiedenen Informations-, Kennzeichnungs- und Entfernungspflichten im Rahmen der Verfahren dieser Verordnung mit denen für andere Teile, Bauteile und Werkstoffe abgestimmt und integriert werden. | (23) Im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) ***2024/1252*** des Europäischen Parlaments und des Rates[51] und in Anbetracht der Notwendigkeit, in dieser Verordnung Bestimmungen für den Rezyklatanteil in Fahrzeugen und für die in den Teilen und Bauteilen von Fahrzeugen verwendeten kritischen Rohstoffe festzulegen, sollten diese Bestimmungen als sektorspezifische Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung (EU) ***2024/1252*** Anwendung finden. Dadurch wird sichergestellt, dass die verschiedenen Informations-, Kennzeichnungs- und Entfernungspflichten im Rahmen der Verfahren dieser Verordnung mit denen für andere Teile, Bauteile und Werkstoffe abgestimmt und integriert werden. |
| [51] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens zur Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen und zur Änderung der Verordnungen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 und (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 ***final***). | [51] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens zur Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen und zur Änderung der Verordnungen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 und (EU) 2019/1020 (COM(2023)160). |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 24**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/[Batterien] recycelt werden und dass Elektroantriebsmotoren, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. | (24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/[Batterien] recycelt werden und dass Elektroantriebsmotoren, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien***, ihre Batteriesätze*** und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können***. Die Kommission sollte die Erarbeitung von Konstruktionsvorschriften und Vorgaben für Montageverfahren anregen, die die Wartung, die Reparatur und die Umnutzung von Batterien und Batteriesätzen erleichtern***. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. |

Or. en

**Änderungsantrag 296**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 24**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (24) Um sicherzustellen, dass Batterien ***im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/[Batterien] recycelt werden und dass*** Elektroantriebsmotoren***, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls*** ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese ***Batterien und Elektroantriebsmotoren*** in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- ***und Wartungsunternehmen*** problemlos entfernt werden können. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. | (24) Um sicherzustellen, dass ***Fahrzeugteile und Bauteile, einschließlich*** Batterien ***und*** Elektroantriebsmotoren***, ausgebaut, repariert, wiederaufbereitet, wiederaufarbeitet, nachgerüstet,*** ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese ***Teile und Bauteile*** in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur-***, Wartungs- und Nachrüstungsunternehmen*** problemlos entfernt werden können***. Die Konstruktionsvorschriften sollten das Recycling von Batterien gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/1542 ermöglichen***. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 24**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/[Batterien] recycelt werden und dass Elektroantriebsmotoren, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Konstruktionsvorschrift sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. | (24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/[Batterien] recycelt werden und dass Elektroantriebsmotoren, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften ***und neue Vorschriften über den Zugang zu technischen und digitalen Informationen*** erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Konstruktionsvorschrift sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. |

Or. fr

**Änderungsantrag 298**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 24**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) ***2023/[Batterien]*** recycelt werden und dass Elektroantriebsmotoren, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. | (24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) ***2023/1542*** recycelt werden und dass Elektroantriebsmotoren, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien ***und ihre Bauteile*** und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. |

Or. en

**Änderungsantrag 299**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 24 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(24a) Um kreislauforientiertere Ansätze im Automobilsektor zu unterstützen und*** |

***die Verbraucher in die Lage zu versetzen, fundierte Entscheidungen zu treffen, sollte ein verbindlicher Reparierbarkeitsindex für Elektrofahrzeuge festgelegt werden. Der Reparierbarkeitsindex sollte wichtige Aspekte der Fahrzeugreparatur und -wartung abdecken, wie die Verfügbarkeit und den Preis von Ersatzteilen und Reparaturwerkzeugen. Im Einklang mit Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten im Hinblick auf die Erstellung eines solchen Indexes auf der Grundlage einer Bewertung des am besten geeigneten Konzepts übertragen werden.***

Or. en

**Änderungsantrag 300**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 24 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(24b) Die Verfügbarkeit und Erschwinglichkeit von Ersatzteilen sind für die Reparierbarkeit, Langlebigkeit und Nachhaltigkeit von Fahrzeugen von wesentlicher Bedeutung und im Einklang mit den im Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft dargelegten Zielen von entscheidender Bedeutung für die Förderung einer Kreislaufwirtschaft. Um den vorzeitigen Austausch von Fahrzeugen zu reduzieren und die Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Abfallerzeugung zu minimieren, muss sichergestellt werden, dass kritische Bauteile, einschließlich Batterien, Elektroantriebsmotoren und anderer wesentlicher Teile, nach dem Inverkehrbringen des Fahrzeugs für*** |

***einen Mindestzeitraum zugänglich bleiben. Um die Haltbarkeit und Reparierbarkeit von Fahrzeugen zu fördern, sollte diese Verordnung die Hersteller verpflichten, die Verfügbarkeit von Ersatzteilen für einen Zeitraum von 20 Jahren nach dem Ende des Inverkehrbringens zu gewährleisten.***

Or. en

**Änderungsantrag 301**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 26**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (26) Um sicherzustellen, dass die Hersteller ***von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen*** Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die Kreislauffähigkeit der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen zu verbessern, sollten die Hersteller für jeden neuen Typ eine umfassende Kreislauffähigkeitsstrategie ausarbeiten und diese der Typgenehmigungsbehörde vorlegen. Diese sollte auf bewährten Techniken beruhen, die zum Zeitpunkt des Antrags auf Typgenehmigung zur Verfügung stehen oder entwickelt werden, und regelmäßig aktualisiert werden. Die Kommission sollte auf der Grundlage der von den Herstellern vorgelegten Kreislauffähigkeitsstrategien regelmäßig über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie Bericht erstatten. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt beim Fahrzeugbau und der Entsorgung von Altfahrzeugen, den Marktentwicklungen in der Automobilindustrie und regulatorischen Änderungen Rechnung zu tragen, sollte der | (26) Um sicherzustellen, dass die Hersteller Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die Kreislauffähigkeit der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen zu verbessern, sollten die Hersteller für jeden neuen Typ eine umfassende Kreislauffähigkeitsstrategie ausarbeiten und diese der Typgenehmigungsbehörde vorlegen. Diese sollte auf bewährten Techniken beruhen, die zum Zeitpunkt des Antrags auf Typgenehmigung zur Verfügung stehen oder entwickelt werden, und regelmäßig aktualisiert werden***. Die Kommission sollte Durchführungsrechtsakte erlassen, um den Herstellern gemeinsam vereinbarte Normen an die Hand zu geben, die sie für die Durchführung einer Lebenszyklusanalyse zur Quantifizierung der Umweltauswirkungen und des Ressourcenverbrauchs der Fahrzeugherstellung und der Entsorgung als Teil ihrer Kreislaufwirtschaftsstrategien verwenden können***. Die Kommission sollte auf der Grundlage der von den Herstellern |

Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung des Anhangs mit Anforderungen an den Inhalt der Kreislauffähigkeitsstrategie und deren Aktualisierungen zu erlassen.

vorgelegten Kreislauffähigkeitsstrategien regelmäßig über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie Bericht erstatten. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt beim Fahrzeugbau und der Entsorgung von Altfahrzeugen, den Marktentwicklungen in der Automobilindustrie und regulatorischen Änderungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung des Anhangs mit Anforderungen an den Inhalt der Kreislauffähigkeitsstrategie und deren Aktualisierungen zu erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 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**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 26**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (26) Um sicherzustellen, dass die Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die Kreislauffähigkeit der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen zu verbessern, sollten die Hersteller ***für jeden neuen Typ*** eine umfassende Kreislauffähigkeitsstrategie ausarbeiten und diese der Typgenehmigungsbehörde vorlegen. Diese sollte auf bewährten Techniken beruhen***, die zum Zeitpunkt des Antrags auf Typgenehmigung zur Verfügung stehen oder entwickelt werden, und*** regelmäßig aktualisiert werden. Die Kommission sollte auf der Grundlage der | (26) Um sicherzustellen, dass die Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die Kreislauffähigkeit der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen zu verbessern, sollten die Hersteller eine umfassende Kreislauffähigkeitsstrategie ausarbeiten und diese der Typgenehmigungsbehörde vorlegen. Diese sollte ***auf Unternehmensebene entwickelt werde und*** auf bewährten Techniken beruhen***. Die Kreislaufstrategie sollte*** regelmäßig aktualisiert werden. Die Kommission sollte auf der Grundlage der von den Herstellern vorgelegten |

von den Herstellern vorgelegten Kreislauffähigkeitsstrategien regelmäßig über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie Bericht erstatten. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt beim Fahrzeugbau und der Entsorgung von Altfahrzeugen, den Marktentwicklungen in der Automobilindustrie und regulatorischen Änderungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung des Anhangs mit Anforderungen an den Inhalt der Kreislauffähigkeitsstrategie und deren Aktualisierungen zu erlassen.

Kreislauffähigkeitsstrategien regelmäßig über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie Bericht erstatten. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt beim Fahrzeugbau und der Entsorgung von Altfahrzeugen, den Marktentwicklungen in der Automobilindustrie und regulatorischen Änderungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung des Anhangs mit Anforderungen an den Inhalt der Kreislauffähigkeitsstrategie und deren Aktualisierungen zu erlassen.

Or. en

*Begründung*

*Die Entwicklung separater Kreislaufstrategien für jedes Fahrzeugmodell würde zu redundanten Prozessen, höheren Kosten und betrieblichen Ineffizienzen führen. Ein einheitlicher unternehmensweiter Ansatz ermöglicht standardisierte Prozesse bei der Materialbeschaffung, beim Recycling und bei der Entsorgung am Ende der Nutzungsdauer, was Skaleneffekte und eine effizientere Ressourcennutzung ermöglicht.*

**Änderungsantrag 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**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 26**

*Vorschlag der Kommission*

(26) Um sicherzustellen, dass die Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die Kreislauffähigkeit der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen zu verbessern, sollten die Hersteller ***für jeden***

*Geänderter Text*

(26) Um sicherzustellen, dass die Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die Kreislauffähigkeit der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen zu verbessern, sollten die Hersteller eine

***neuen Typ*** eine umfassende Kreislauffähigkeitsstrategie ausarbeiten und diese der Typgenehmigungsbehörde vorlegen. Diese sollte auf bewährten Techniken beruhen***, die zum Zeitpunkt des Antrags auf Typgenehmigung zur Verfügung stehen oder entwickelt werden, und*** regelmäßig aktualisiert werden. Die Kommission sollte auf der Grundlage der von den Herstellern vorgelegten Kreislauffähigkeitsstrategien regelmäßig über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie Bericht erstatten. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt beim Fahrzeugbau und der Entsorgung von Altfahrzeugen, den Marktentwicklungen in der Automobilindustrie und regulatorischen Änderungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung des Anhangs mit Anforderungen an den Inhalt der Kreislauffähigkeitsstrategie und deren Aktualisierungen zu erlassen.

umfassende Kreislauffähigkeitsstrategie ausarbeiten und diese der Typgenehmigungsbehörde vorlegen. Diese sollte ***auf Unternehmensebene entwickelt werden und*** auf bewährten Techniken beruhen***. Die Kreislaufstrategie sollte*** regelmäßig aktualisiert werden. Die Kommission sollte auf der Grundlage der von den Herstellern vorgelegten Kreislauffähigkeitsstrategien regelmäßig über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie Bericht erstatten. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt beim Fahrzeugbau und der Entsorgung von Altfahrzeugen, den Marktentwicklungen in der Automobilindustrie und regulatorischen Änderungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung des Anhangs mit Anforderungen an den Inhalt der Kreislauffähigkeitsstrategie und deren Aktualisierungen zu erlassen.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 27**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(27) Um mehr Transparenz bei der Verwendung von Recyclingstoffen durch die Automobilindustrie zu gewährleisten und Anreize für eine Erhöhung des Rezyklatanteils zu bieten, sollten die Fahrzeughersteller verpflichtet werden, technische Dokumentation vorzulegen, aus der der prozentuale Anteil an Recyclingstoffen in den neuen*** | ***entfällt*** |

***Fahrzeugtypen hervorgeht, für die eine Typgenehmigung beantragt wird. Diese Anforderung sollte für eine Auswahl an Werkstoffen gelten, bei denen eine Erhöhung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen besonders große ökologische Vorteile mit sich bringen würde. Die obligatorische Erklärung sollte der Typgenehmigungsbehörde zusammen mit anderen Unterlagen als Teil des Typgenehmigungsantrags vorgelegt werden.***

Or. fr

**Änderungsantrag 305**
**Maria Grapini**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern ***entlang*** der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz | (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern***, Demontagebetrieben, Wiederaufarbeitern, Reparatur- und Wartungsunternehmen*** und Abfallbewirtschaftern ***in*** der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den ***Demontagebetrieben,*** Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu ***den unter Randnummer 66 der Ergänzenden Leitlinien der Kommission für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von*** |

der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

***Kraftfahrzeugersatzteilen genannten*** Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Or. ro

**Änderungsantrag 306**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern ***und*** Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über | (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und ***Betreibern von Reparatur-, Wartungs-, Nachrüstungsunternehmen sowie*** Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große ***Reparatur,*** Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung***, Nachrüstung*** und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern ***sowie Nachrüstungs-,*** Reparatur- und Wartungsunternehmen ***rechtzeitigen,*** uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere ***und zerstörungsfreie*** Entfernen***, die Reparatur, die Wiederaufarbeitung, die Nachrüstung, die Wiederaufbereitung*** und ***das*** Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter***, Nachrüstungs-*** und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der |

Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und ***Nachrüstungs-,*** Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 307**
**Zala Tomašič, Milan Zver**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile | (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile |

eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte

eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. ***Es ist wichtig, dass die Rechte des geistigen Eigentums ordnungsgemäß geachtet werden, um sicherzustellen, dass der Zugang zu technischen Informationen keine herstellereigenen Technologien oder Geschäftsgeheimnisse beeinträchtigt.*** Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und

zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren | (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern***, Reparatur- und Wartungsunternehmen*** und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, ***sofortigen, unentgeltlichen,*** standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere ***und zerstörungsfreie*** Entfernen und Ersetzen ***sowie die Reparatur, Wiederaufbereitung und gegebenenfalls Überholung*** bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare |

Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien***, deren Batteriesätze*** und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 309**
**Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) ***[Verordnung über kritische Rohstoffe]*** enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden ***(ausgenommen Verwaltungskosten)***. Die | (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern***, Demontagebetrieben, Wiederaufbereitungs-, Reparatur-, Nachrüstungs- und Wartungsunternehmen*** und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher ***den Demontagebetrieben, Umrüstern, Wiederaufbereitern,*** den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien***, deren Bestandteilen*** und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) ***2024/1252*** enthalten. Dies sollte über |

Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden. Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 310**
**Jens Gieseke, Paulius Saudargas**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern ***und*** Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem | (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern***, Umrüstern,*** Reparatur- und Wartungsunternehmen **–** ***etwa über bestehende Instrumente der Automobilindustrie*** **–** uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen |

Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Or. en

*Begründung*

*Umrüster sind wichtige Betreiber im Anschlußmarkt.*

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind***, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien***. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung | (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, ***einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien, der Informationen zur digitalen Codierung der Teile und der Informationen,*** die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in |

(EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

Or. fr

**Änderungsantrag 312**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(28a) In der Verordnung (EU) 2024/1781 sind verbindliche Anforderungen zur Förderung der Haltbarkeit von Produkten festgelegt, unter anderem durch das Verbot bestimmter Praktiken des vorzeitigen Alterns, wie die Verwendung unverhältnismäßig empfindlicher Bauteile, Hindernisse für die Demontage oder Software-Inkompatibilitäten. Dieser Ansatz sollte im Rahmen dieser Verordnung ebenfalls verfolgt werden, um eine längere Lebensdauer von Fahrzeugen zu fördern. Die langfristige Funktionalität, Cybersicherheit und*** |

***technologische Kompatibilität von Elektrofahrzeugen sollte daher durch die obligatorische Bereitstellung regelmäßiger, sicherer und zugänglicher Betriebssystem-Updates durch die Hersteller sichergestellt werden. Solche Aktualisierungen sind in der Tat von entscheidender Bedeutung, um die Fahrzeugleistung aufrechtzuerhalten, aufkommende Cybersicherheitsrisiken anzugehen und die Kompatibilität mit sich entwickelnden Infrastruktur- und Ladestandards zu ermöglichen.***

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 28 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(28a) Um die Hersteller zu ermutigen, die Reparaturfähigkeit von Fahrzeugen zu verbessern und den Verbrauchern transparentere Informationen über die Wartungs- und Reparaturkosten der von ihnen erworbenen Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, sollten die Hersteller Informationen über die Reparaturfähigkeit für jeden neuen Fahrzeugtyp bereitstellen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 314**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 29**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, ***dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert***. | (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, ***diese digitale Codierung zu verbieten***. |

Or. en

**Änderungsantrag 315**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 29**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, ***dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter die Probleme lösen können, die sich aus*** | (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, ***diese digitale*** Codierung ***zu verbieten, da sie*** die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem Fahrzeug verhindert. |

***den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche*** Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem ***anderen*** Fahrzeug verhindert.

Or. en

**Änderungsantrag 316**
**Alexander Bernhuber**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 29**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert. | (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert. ***Neben den Abfallbewirtschaftern haben auch Reparatur- und Wartungsbetriebe Zugang zu diesen Informationen.*** |

Or. en

*Begründung*

*Es ist sehr wichtig, dass auch Reparatur- und Wartungsbetriebe Zugang zu diesen Informationen haben, damit sie Teile von Abfallbewirtschaftern nahtlos in ein neues Fahrzeug integrieren können.*

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 29**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert. | (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter***, Reparatur- und Wartungsunternehmen*** die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert. |

Or. en

**Änderungsantrag 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**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 29**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz | (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz |

kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert.

kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter***, Reparatur- und Wartungsunternehmen*** die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert.

Or. en

*Begründung*

*Reparatur- und Wartungsunternehmen sollten in den Kreis der Begünstigten mit Hinblick auf den Zugang zu Informationen einbezogen werden, und der Zugang zu Informationen sollte auch den Zugang zu Codierungen für die Wiedereingliederung von Teilen in neue Fahrzeuge umfassen.*

**Änderungsantrag 319**
**Alexandr Vondra, Piotr Müller**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 29**

*Vorschlag der Kommission*

(29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe

*Geänderter Text*

(29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe

derer professionelle Abfallbewirtschafter die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert.

derer professionelle Abfallbewirtschafter ***sowie Reparatur- und Wartungsbetriebe*** die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert.

Or. en

**Änderungsantrag 320**
**Ivars Ijabs, Svenja Hahn**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 31**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(31) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle Informationen über das sichere Entfernen und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen bereitstellen. Daher sollte ein Kreislaufpass für Fahrzeuge entwickelt und als Datenträger für solche Informationen bereitgestellt werden; dieser sollte mit anderen digitalen Dateninstrumenten und -plattformen kohärent sein, die in der Automobilindustrie bereits für die Umweltleistung von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EU) 2023 [Batterien], der Verordnung [Ökodesign-Verordnung] des Europäischen Parlaments und des Rates[54] und der Verordnung [Euro 7] des Europäischen Parlaments und des Rates[55] in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission*** | ***entfällt*** |

***Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Konstruktion und den Einsatz des Passes sowie der Vorschriften für den Standort des Datenträgers oder der sonstigen Kennung, die den Zugang zum Pass des Fahrzeugs ermöglicht, übertragen werden.***

---

*[54] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG.*

*[55] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009.*

Or. en

**Änderungsantrag 321**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 31**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (31) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle Informationen über ***das sichere Entfernen und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen*** | (31) Um die ***Reparatur, Wiederaufarbeitung, Wiederaufbereitung, Nachrüstung, das Ersetzen und die*** Behandlung von Altfahrzeugen ***und ihren Teilen, Bauteilen und Materialien*** zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige |

bereitstellen. Daher sollte ein Kreislaufpass für Fahrzeuge entwickelt und als Datenträger für solche Informationen bereitgestellt werden; dieser sollte mit anderen digitalen Dateninstrumenten und -plattformen kohärent sein, die in der Automobilindustrie bereits für die Umweltleistung von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EU) 2023 [Batterien], der Verordnung [Ökodesign-Verordnung] des Europäischen Parlaments und des Rates[54] und der Verordnung [Euro 7] des Europäischen Parlaments und des Rates[55] in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Konstruktion und den Einsatz des Passes sowie der Vorschriften für den Standort des Datenträgers oder der sonstigen Kennung, die den Zugang zum Pass des Fahrzeugs ermöglicht, übertragen werden.

und aktuelle Informationen über ***Fahrzeugteile, -bauteile und -materialien*** bereitstellen. Daher sollte ein Kreislaufpass für Fahrzeuge entwickelt und als Datenträger für solche Informationen bereitgestellt werden; dieser sollte mit anderen digitalen Dateninstrumenten und -plattformen kohärent***, komplementär und integriert*** sein, die in der Automobilindustrie bereits für die Umweltleistung von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EU) 2023 [Batterien], der Verordnung [Ökodesign-Verordnung] des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung [Euro 7] des Europäischen Parlaments und des Rates in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Konstruktion und den Einsatz des Passes sowie der Vorschriften für den Standort des Datenträgers oder der sonstigen Kennung, die den Zugang zum Pass des Fahrzeugs ermöglicht, übertragen werden.

---

***[54] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG.***

***[55] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der***

*Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009.*

Or. en

**Änderungsantrag 322**
**Christine Singer, Andreas Glück**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 31**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (31) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle Informationen über das sichere Entfernen und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen bereitstellen. Daher sollte ein Kreislaufpass für Fahrzeuge entwickelt und als Datenträger für solche Informationen bereitgestellt werden; dieser sollte mit anderen digitalen Dateninstrumenten und -plattformen kohärent sein, die in der Automobilindustrie bereits für die Umweltleistung von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EU) 2023 [Batterien], der Verordnung [Ökodesign-Verordnung] des Europäischen Parlaments und des Rates[54] und der Verordnung [Euro 7] des Europäischen Parlaments und des Rates[55] in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Konstruktion und den Einsatz des Passes sowie der Vorschriften für den Standort des Datenträgers oder der sonstigen Kennung, die den Zugang zum Pass des Fahrzeugs ermöglicht, übertragen | (31) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle Informationen über das sichere Entfernen und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen bereitstellen. Daher sollte ein Kreislaufpass für Fahrzeuge entwickelt und als Datenträger für solche Informationen bereitgestellt werden; dieser sollte mit anderen digitalen Dateninstrumenten und -plattformen kohärent sein, die in der Automobilindustrie bereits für die Umweltleistung von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EU) 2023 [Batterien], der Verordnung [Ökodesign-Verordnung] des Europäischen Parlaments und des Rates[54] und der Verordnung [Euro 7] des Europäischen Parlaments und des Rates[55] in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Konstruktion und den Einsatz des Passes sowie der Vorschriften für den Standort des Datenträgers oder der sonstigen Kennung, die den Zugang zum Pass des Fahrzeugs ermöglicht, übertragen werden. ***Die Kommission muss jedoch den*** |

| | |
|---|---|
| werden. | ***Verwaltungsaufwand so gering wie möglich halten.*** |
| [54] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG. | [54] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG. |
| [55] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009. | [55] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009. |

Or. en

*Begründung*

*Der Verwaltungsaufwand sollte so gering wie möglich gehalten werden.*

**Änderungsantrag 323**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 31**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (31) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle Informationen über das sichere Entfernen und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen bereitstellen. Daher sollte ein Kreislaufpass für Fahrzeuge entwickelt und als Datenträger für solche Informationen bereitgestellt werden; dieser sollte mit anderen digitalen Dateninstrumenten und -plattformen | (31) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle Informationen über das sichere Entfernen und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen bereitstellen. Daher sollte ein ***digitaler*** Kreislaufpass für Fahrzeuge entwickelt und als Datenträger für solche Informationen bereitgestellt werden; dieser sollte mit anderen digitalen Dateninstrumenten und -plattformen |

kohärent sein, die in der Automobilindustrie bereits für die Umweltleistung von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EU) ***2023 [Batterien], der Verordnung [Ökodesign-Verordnung]*** des Europäischen Parlaments und des Rates[54] und der Verordnung [Euro 7] des Europäischen Parlaments und des Rates[55] in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Konstruktion und den Einsatz des Passes sowie der Vorschriften für den Standort des Datenträgers oder der sonstigen Kennung, die den Zugang zum Pass des Fahrzeugs ermöglicht, übertragen werden.

kohärent sein, die in der Automobilindustrie bereits für die Umweltleistung von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EU) ***2023/1542, der Verordnung 2024/1781*** des Europäischen Parlaments und des Rates[54] und der Verordnung [Euro 7] des Europäischen Parlaments und des Rates[55] in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Konstruktion und den Einsatz des Passes sowie der Vorschriften für den Standort des Datenträgers oder der sonstigen Kennung, die den Zugang zum Pass des Fahrzeugs ermöglicht, übertragen werden.

---

[54] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG.

[55] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009.

[54] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG.

[55] Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 31 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(31a) Bei der Konzeption und der Festlegung der Anforderungen für den Kreislaufpass sollte die Kommission sicherstellen, dass die Informationsquellen auf den bestehenden Plattformen im Automobilsektor basieren, einschließlich, aber nicht beschränkt auf IDIS für den Abbau, IMDS für Materialdeklarationen oder einzelne Gruppen von Herstellerplattformen für die Verfolgung der Verfügbarkeit von Ersatzteilen.*** |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 33**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (33) Um die sichere und umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen zu gewährleisten, sollte jede Anlage oder jedes Unternehmen, die bzw. das die Behandlung von Altfahrzeugen beabsichtigt, bei der zuständigen Behörde eine Genehmigung einholen. Die Genehmigung sollte nur erteilt werden, wenn die Anlage oder das Unternehmen über die technischen, finanziellen und organisatorischen Kapazitäten verfügt, die erforderlich sind, um die Vorgänge zur Behandlung der Altfahrzeuge im Einklang mit dem geltenden EU-Recht und nationalen Recht durchzuführen, einschließlich der in dieser Verordnung festgelegten spezifischen Behandlungsanforderungen. Darüber | (33) ***Diese Verordnung baut auf den Vorschriften zur Abfallbewirtschaftung und allgemeinen Grundsätzen der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates auf, die angepasst werden sollten, um den Besonderheiten von Altfahrzeugen Rechnung zu tragen.*** Um die sichere und umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen zu gewährleisten, sollte jede Anlage oder jedes Unternehmen, die bzw. das die Behandlung von Altfahrzeugen, ***einschließlich der Sammlung,*** beabsichtigt, bei der zuständigen Behörde eine Genehmigung einholen. Die Genehmigung sollte nur erteilt werden, wenn die Anlage oder das Unternehmen über die technischen, finanziellen und |

| | |
|---|---|
| hinaus sollten zugelassene Verwertungsanlagen für die Ausstellung von Verwertungsnachweisen gemäß dieser Verordnung zuständig sein. | organisatorischen Kapazitäten verfügt, die erforderlich sind, um die Vorgänge zur Behandlung der Altfahrzeuge im Einklang mit dem geltenden EU-Recht und nationalen Recht durchzuführen, einschließlich der in dieser Verordnung festgelegten spezifischen Behandlungsanforderungen. Darüber hinaus sollten zugelassene Verwertungsanlagen für die Ausstellung von Verwertungsnachweisen gemäß dieser Verordnung zuständig sein. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 33 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(33a) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, nach ihrem nationalen Recht Maßnahmen zu erlassen, um zu verlangen, dass Hersteller oder Organisationen für Herstellerverantwortung Verträge mit zugelassenen Behandlungsanlagen schließen, um ihren Verpflichtungen im Rahmen der Herstellerverantwortung nachzukommen. Um die Ziele dieser Verordnung, einschließlich der Förderung einer Kreislaufwirtschaft, zu erreichen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um detaillierte Vorschriften festzulegen, mit denen sichergestellt wird, dass solche Verträge in Bezug auf verschiedene Kategorien von Herstellern und Organisationen für Herstellerverantwortung zu fairen, transparenten und nichtdiskriminierenden Bedingungen*** |

***geschlossen werden können.***

Or. en

**Änderungsantrag 327**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 34**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (34) Die Richtlinie 2000/53/EG führt die grundlegende Verpflichtung für Fahrzeughersteller ein, einen Teil der Kosten für die Sammlung von Altfahrzeugen zu übernehmen. Aufbauend auf dieser Verpflichtung ist es im Einklang mit dem Verursacherprinzip und den allgemeinen Mindestanforderungen für Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung gemäß der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates***[56]*** angezeigt, auf Unionsebene Anforderungen an die Verantwortung der Fahrzeughersteller im Zusammenhang mit der ***Behandlung*** von ***Altfahrzeugen*** festzulegen. ***Am Ende deren Lebensdauer sollten die Hersteller eine erweiterte Herstellerverantwortung für die Fahrzeuge haben, die sie in Verkehr gebracht haben.*** Die erweiterte Herstellerverantwortung sollte die Verpflichtung umfassen, sicherzustellen, dass die von den Herstellern auf dem Markt in einem Mitgliedstaat bereitgestellten Fahrzeuge im Einklang mit dieser Verordnung gesammelt und behandelt werden und dass Abfallbewirtschafter, die diese Fahrzeuge behandeln, die in dieser Verordnung festgelegten Recyclingziele erfüllen. | (34) Die Richtlinie 2000/53/EG führt die grundlegende Verpflichtung für Fahrzeughersteller ein, einen Teil der Kosten für die Sammlung von Altfahrzeugen zu übernehmen. Aufbauend auf dieser Verpflichtung ist es im Einklang mit dem Verursacherprinzip und den allgemeinen Mindestanforderungen für Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung gemäß der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angezeigt, auf Unionsebene Anforderungen an die Verantwortung der Fahrzeughersteller im Zusammenhang mit der ***Bewirtschaftung*** von ***Fahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer*** festzulegen. Die erweiterte Herstellerverantwortung sollte die Verpflichtung umfassen, sicherzustellen, dass die von den Herstellern auf dem Markt in einem Mitgliedstaat bereitgestellten Fahrzeuge im Einklang mit dieser Verordnung gesammelt und behandelt werden und dass Abfallbewirtschafter, die diese Fahrzeuge behandeln, die in dieser Verordnung festgelegten Recyclingziele erfüllen. |

***[56] Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und***

***zur Aufhebung bestimmter Richtlinien***
***(ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).***

Or. en

**Änderungsantrag 328**
**Beatrice Timgren**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 35**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (35) Zur leichteren Überwachung der Einhaltung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung durch die Hersteller sollten die Mitgliedstaaten ein Herstellerregister einrichten. Die Zulassungsanforderungen sollten in der gesamten Union harmonisiert werden, um die Zulassung zu erleichtern, insbesondere wenn Hersteller Fahrzeuge in verschiedenen Mitgliedstaaten bereitstellen. ***Das Register sollte auch für die Zwecke der Berichterstattung an die zuständigen Behörden über die Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung verwendet werden. Die mit diesem Register verbundenen Merkmale und verfahrenstechnischen Aspekte sollten auch mit dem mit der*** Verordnung ***(EU) 2023/[Amt für Veröffentlichungen: Batterien] eingeführten Herstellerregister in Einklang stehen, damit Fahrzeug- und Batteriehersteller ein und dasselbe Register verwenden können***. | (35) Zur leichteren Überwachung der Einhaltung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung durch die Hersteller sollten die Mitgliedstaaten ein Herstellerregister einrichten. Die Zulassungsanforderungen sollten in der gesamten Union harmonisiert werden, um die Zulassung zu erleichtern, insbesondere wenn Hersteller Fahrzeuge in verschiedenen Mitgliedstaaten bereitstellen. ***Mitgliedstaaten mit bestehenden nationalen Herstellerregistern, die die Anforderungen dieser*** Verordnung ***erfüllen oder übertreffen, sollten diese weiterhin verwenden dürfen, anstatt neue, überflüssige Register zu erstellen. Dies stellt eine effiziente Regulierung sicher und minimiert unnötigen Verwaltungsaufwand für Unternehmen***. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 36**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (36) Stellt der Hersteller Fahrzeuge in einem Gebiet eines Mitgliedstaats, in dem der Hersteller nicht niedergelassen ist, zum ersten Mal auf dem Markt bereit, so sollte der Hersteller einen ***benannten*** Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung benennen. | (36) Stellt der Hersteller Fahrzeuge in einem Gebiet eines Mitgliedstaats, in dem der Hersteller nicht niedergelassen ist, zum ersten Mal auf dem Markt bereit, so sollte der Hersteller einen Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung benennen. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 37**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (37) Die Hersteller sollten entscheiden können, ob sie ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung individuell oder kollektiv als Mitglieder einer Organisation für Herstellerverantwortung, die die Verantwortung in ihrem Namen übernimmt, erfüllen möchten. Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die Vertraulichkeit der ihnen von den Herstellern übermittelten Daten gewährleisten. Um sicherzustellen, dass die Interessen aller Wirtschaftsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden und zu vermeiden, dass Abfallbewirtschafter bei den Entscheidungen im Rahmen der Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung benachteiligt werden, sollte eine angemessene Vertretung der Hersteller und Abfallbewirtschafter in den Leitungsgremien dieser Organisationen | (37) Die Hersteller sollten entscheiden können, ob sie ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung individuell oder kollektiv als Mitglieder einer Organisation für Herstellerverantwortung, die die Verantwortung in ihrem Namen übernimmt, erfüllen möchten***. Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen treffen können, um die Beauftragung einer Organisation für Herstellerverantwortung verbindlich vorzuschreiben***. Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die Vertraulichkeit der ihnen von den Herstellern übermittelten Daten gewährleisten. Um sicherzustellen, dass die Interessen aller Wirtschaftsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden und zu vermeiden, dass Abfallbewirtschafter bei den Entscheidungen im Rahmen der Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung benachteiligt |

sichergestellt werden.

werden, sollte eine angemessene Vertretung der Hersteller und Abfallbewirtschafter in den Leitungsgremien dieser Organisationen sichergestellt werden. ***Abfallbewirtschafter sollten nichtdiskriminierenden Auswahlverfahren unterliegen, und zu diesem Zweck sollten die Organisationen für Herstellerverantwortung auch die Informationen im Zusammenhang mit dem Auswahlverfahren für Abfallbewirtschafter öffentlich zugänglich machen.***

Or. en

**Änderungsantrag 331**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 37**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (37) ***Die Hersteller sollten entscheiden können, ob sie ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung individuell oder kollektiv als Mitglieder einer Organisation für Herstellerverantwortung, die die Verantwortung in ihrem Namen übernimmt, erfüllen möchten.*** Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die Vertraulichkeit der ihnen von den Herstellern übermittelten Daten gewährleisten. Um sicherzustellen, dass die Interessen aller Wirtschaftsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden und zu vermeiden, dass Abfallbewirtschafter bei den Entscheidungen im Rahmen der Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung benachteiligt werden, sollte eine angemessene Vertretung der Hersteller und Abfallbewirtschafter in den Leitungsgremien dieser Organisationen | (37) Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die Vertraulichkeit der ihnen von den Herstellern übermittelten Daten gewährleisten. Um sicherzustellen, dass die Interessen aller Wirtschaftsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden und zu vermeiden, dass Abfallbewirtschafter bei den Entscheidungen im Rahmen der Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung benachteiligt werden, sollte eine angemessene Vertretung der Hersteller und Abfallbewirtschafter in den Leitungsgremien dieser Organisationen sichergestellt werden. |

sichergestellt werden.

Or. en

**Änderungsantrag 332**
**Beatrice Timgren**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 37**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (37) Die Hersteller sollten entscheiden können, ob sie ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung individuell oder kollektiv als Mitglieder einer Organisation für Herstellerverantwortung, die die Verantwortung in ihrem Namen übernimmt, erfüllen möchten. Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die Vertraulichkeit der ihnen von den Herstellern übermittelten Daten gewährleisten. Um sicherzustellen***, dass die Interessen aller Wirtschaftsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden und zu vermeiden, dass Abfallbewirtschafter bei den Entscheidungen im Rahmen der Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung benachteiligt werden***, sollte ***eine angemessene Vertretung der Hersteller und Abfallbewirtschafter in den Leitungsgremien dieser Organisationen sichergestellt werden***. | (37) Die Hersteller sollten entscheiden können, ob sie ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung individuell oder kollektiv als Mitglieder einer Organisation für Herstellerverantwortung, die die Verantwortung in ihrem Namen übernimmt, erfüllen möchten. Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die Vertraulichkeit der ihnen von den Herstellern übermittelten Daten gewährleisten. Um ***Rechtssicherheit*** sicherzustellen, sollte ***die Einstufung von Altfahrzeugen nicht anhand subjektiver oder automatisierter Kriterien erfolgen, sondern eine transparente, rechtsverbindliche Entscheidung auf der Grundlage eines ordnungsgemäßen Verfahrens erfordern. Es sollten keine automatisierten Verwaltungsentscheidungen oder mutmaßlichen Einstufungen gelten, und Fahrzeughalter müssen das Recht haben, die Einstufung von Altfahrzeugen anzufechten, bevor sie gezwungen werden, ihre Fahrzeuge zu entsorgen***. |

Or. en

**Änderungsantrag 333**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 37**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (37) Die Hersteller sollten ***entscheiden können, ob sie*** ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung ***individuell oder*** kollektiv als Mitglieder einer Organisation für Herstellerverantwortung, die die Verantwortung in ihrem Namen übernimmt, erfüllen ***möchten***. Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die Vertraulichkeit der ihnen von den Herstellern übermittelten Daten gewährleisten. Um sicherzustellen, dass die Interessen aller Wirtschaftsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden und zu vermeiden, dass Abfallbewirtschafter bei den Entscheidungen im Rahmen der Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung benachteiligt werden, sollte eine ***angemessene*** Vertretung der Hersteller und Abfallbewirtschafter in den Leitungsgremien dieser Organisationen sichergestellt werden. | (37) Die Hersteller sollten ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung kollektiv als Mitglieder einer Organisation für Herstellerverantwortung, die die Verantwortung in ihrem Namen übernimmt, erfüllen. Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die Vertraulichkeit der ihnen von den Herstellern übermittelten Daten gewährleisten. Um sicherzustellen, dass die Interessen aller Wirtschaftsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden und zu vermeiden, dass Abfallbewirtschafter bei den Entscheidungen im Rahmen der Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung benachteiligt werden, sollte eine ***paritätische*** Vertretung der Hersteller und Abfallbewirtschafter in den Leitungsgremien dieser Organisationen sichergestellt werden. |

Or. en

**Änderungsantrag 334**
**Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 38**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (38) Die Hersteller ***sollten*** einen Teil der Kosten für die Sammlung ***und*** Behandlung von Altfahrzeugen tragen, die in Verbindung mit der Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen anfallen***, insbesondere die Verpflichtung zur Verwendung hochwertigerer*** | (38) ***Durch die erweiterte Herstellerverantwortung sollten*** die Hersteller einen Teil der Kosten für die Sammlung ***zu Zwecken der*** Behandlung von Altfahrzeugen tragen, die in Verbindung mit der Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen |

***Sekundärrohstoffe aus Fahrzeugen**. **Die genaue Höhe der Kosten solcher Vorgänge, die von den Herstellern getragen werden sollten, sollte unter Berücksichtigung der Einnahmen der zugelassenen Verwertungsanlagen und anderer Abfallbewirtschafter aus dem Verkauf gebrauchter Ersatz- oder Bauteile und von Sekundärrohstoffen aus Altfahrzeugen bestimmt werden. Zu diesem Zweck sollten die zuständigen Behörden in Zusammenarbeit mit den Herstellern und den Abfallbewirtschaftern die durchschnittlichen Kosten der Sammlung, des Recyclings und der Behandlung sowie die Höhe der Finanzbeiträge überwachen, die die Hersteller zahlen, um sicherzustellen, dass die Kosten gerecht auf alle interessierten Wirtschaftsteilnehmer verteilt werden.*

anfallen.

Or. es

**Änderungsantrag 335**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 39**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (39) Die Finanzbeiträge der Hersteller sollten auch die Kosten für Aufklärungskampagnen mit dem Ziel einer verstärkten Sammlung von Altfahrzeugen, für die Einrichtung eines Meldesystems für die Ausstellung und Übertragung von Verwertungsnachweisen und für die Datenerhebung und Berichterstattung an die zuständigen Behörden decken. All diese Maßnahmen sind unerlässlich für die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entsorgung von Altfahrzeugen und insbesondere für die Ortung der Fahrzeuge, für die die Hersteller gemäß dieser | (39) Die Finanzbeiträge der Hersteller sollten auch die Kosten für Aufklärungskampagnen mit dem Ziel ***einer Verringerung der Umweltauswirkungen der Fahrzeugnutzung und*** einer verstärkten Sammlung von Altfahrzeugen, für die Einrichtung eines Meldesystems für die Ausstellung und Übertragung von Verwertungsnachweisen und für die Datenerhebung und Berichterstattung an die zuständigen Behörden decken. All diese Maßnahmen sind unerlässlich für die ***Verringerung der Umweltauswirkungen der Fahrzeugnutzung und die*** Sicherstellung einer ordnungsgemäßen |

Verordnung verantwortlich sind.

Entsorgung von Altfahrzeugen und insbesondere für die Ortung der Fahrzeuge, für die die Hersteller gemäß dieser Verordnung verantwortlich sind. ***Gleichzeitig sollten die finanziellen Beiträge so angepasst werden, dass Anreize für die Hersteller geschaffen werden, ressourcen- und materialeffizientere sowie kreislauforientierte Fahrzeuge herzustellen. Gewicht und Größe der Fahrzeuge sollten unter anderem herangezogen werden, um dem zunehmenden Gewicht und der zunehmenden Größe von Fahrzeugmodellen entgegenzuwirken. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch zusätzliche Anreize in Betracht ziehen, um dieses Problem anzugehen, und die Kommission sollte die Einführung von maximalen Schwellenwerten für den $CO_2$-Fußabdruck von Fahrzeugen im Einklang mit den Anforderungen an den $CO_2$-Fußabdruck gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) 2024/1252 in Erwägung ziehen.***

Or. en

**Änderungsantrag 336**
**Christine Singer**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 39**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (39) Die ***Finanzbeiträge der*** Hersteller sollten ***auch*** die Kosten für Aufklärungskampagnen mit dem Ziel einer verstärkten Sammlung von Altfahrzeugen, für die Einrichtung eines Meldesystems für die Ausstellung und Übertragung von Verwertungsnachweisen und für die Datenerhebung und Berichterstattung an die zuständigen Behörden ***decken***. All diese Maßnahmen sind unerlässlich für die | (39) Die Hersteller sollten die Kosten für Aufklärungskampagnen mit dem Ziel einer verstärkten Sammlung von Altfahrzeugen, für die Einrichtung eines Meldesystems für die Ausstellung und Übertragung von Verwertungsnachweisen und für die Datenerhebung und Berichterstattung an die zuständigen Behörden ***nicht alleine tragen***. All diese Maßnahmen sind unerlässlich für die |

| | |
|---|---|
| Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entsorgung von Altfahrzeugen und insbesondere für die Ortung der Fahrzeuge, für die die Hersteller gemäß dieser Verordnung verantwortlich sind. | Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entsorgung von Altfahrzeugen und insbesondere für die Ortung der Fahrzeuge, für die die Hersteller gemäß dieser Verordnung verantwortlich sind. ***Die Hersteller können diese jedoch nicht alleine verwalten. Daher ist eine erhebliche Unterstützung aus anderen Quellen erforderlich.*** |

Or. en

*Begründung*

*Es ist nicht realistisch, von den Herstellern zu verlangen, dass sie nicht nur für den gesamten bürokratischen Teil verantwortlich sind, sondern auch für alle Kosten aufkommen müssen. Die Hersteller müssen dabei unterstützt werden.*

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 39**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (39) Die Finanzbeiträge der Hersteller sollten auch die Kosten für Aufklärungskampagnen mit dem Ziel einer verstärkten Sammlung von Altfahrzeugen, für die Einrichtung eines Meldesystems für die Ausstellung und Übertragung von Verwertungsnachweisen und für die Datenerhebung und Berichterstattung an die zuständigen Behörden decken. All diese Maßnahmen sind unerlässlich für die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entsorgung von Altfahrzeugen und insbesondere für die Ortung der Fahrzeuge, für die die Hersteller gemäß dieser Verordnung verantwortlich sind. | (39) Die Finanzbeiträge der Hersteller sollten auch die Kosten für Aufklärungskampagnen mit dem Ziel ***der Information der Öffentlichkeit und*** einer verstärkten Sammlung von Altfahrzeugen, für die Einrichtung eines Meldesystems für die Ausstellung und Übertragung von Verwertungsnachweisen und für die Datenerhebung und Berichterstattung an die zuständigen Behörden decken. All diese Maßnahmen sind unerlässlich für die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entsorgung von Altfahrzeugen und insbesondere für die Ortung der Fahrzeuge, für die die Hersteller gemäß dieser Verordnung verantwortlich sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 338**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 40**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(40) Hersteller, die sich dafür entscheiden, ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung individuell zu erfüllen, sollten auch eine Garantie zur Deckung der Kosten für die Entsorgung von Altfahrzeugen stellen. Diese Garantien können insbesondere in Fällen eingesetzt werden, in denen die betreffenden Hersteller zahlungsunfähig werden oder ihren Betrieb endgültig einstellen.*** | ***entfällt*** |

Or. en

**Änderungsantrag 339**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 41**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (41) Wenn ein Hersteller seine Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung kollektiv mit einer Organisation für Herstellerverantwortung wahrnimmt, sollten die Finanzbeiträge des Herstellers auf der Grundlage harmonisierter Kriterien angepasst werden. Diese Kriterien sollten wirtschaftliche Anreize für die Hersteller schaffen, das Kreislaufprinzip in der Konstruktion und Produktion von Neufahrzeugen verstärkt anzuwenden, unter Berücksichtigung der Menge an Primär- und Recyclingstoffen in einem Fahrzeug, des Ausmaßes, in dem das Fahrzeug schwer zu entfernende, zu demontierende, wiederzuverwendende oder zu recycelnde Teile, Bauteile und | (41) Wenn ein Hersteller seine Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung kollektiv mit einer Organisation für Herstellerverantwortung wahrnimmt, sollten die Finanzbeiträge des Herstellers auf der Grundlage harmonisierter Kriterien angepasst werden. Diese Kriterien sollten wirtschaftliche Anreize für die Hersteller schaffen, das Kreislaufprinzip in der Konstruktion und Produktion von Neufahrzeugen verstärkt anzuwenden, unter Berücksichtigung der Menge an Primär- und Recyclingstoffen in einem Fahrzeug, des Ausmaßes, in dem das Fahrzeug schwer zu entfernende, zu demontierende, wiederzuverwendende oder zu recycelnde Teile, Bauteile und |

Werkstoffe enthält, sowie der Menge an enthaltenen gefährlichen Stoffen. Um Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der Kriterien für die Anpassung der an Organisationen für Herstellerverantwortung gezahlten Finanzbeiträge zu erlassen.

Werkstoffe enthält, sowie der Menge an enthaltenen gefährlichen Stoffen. ***Die Erfüllung der Sammel- und Verarbeitungspflichten von Herstellern und Organisationen für Herstellerverantwortung darf nicht zu Verzerrungen des gemeinsamen Marktes führen. Vorkehrungen und Vereinbarungen, die zur Erfüllung von Verpflichtungen getroffen werden, ermöglichen gewerbliche Tätigkeiten. Die Herstellerverantwortung an sich stellt für den Hersteller des Altfahrzeugs kein gesetzliches Eigentumsrecht dar, sondern das Eigentum wird in gleicher Weise wie bei anderen beweglichen Sachen bestimmt.*** Um Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der Kriterien für die Anpassung der an Organisationen für Herstellerverantwortung gezahlten Finanzbeiträge zu erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 340**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 41**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (41) ***Wenn ein Hersteller seine Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung kollektiv mit einer Organisation für Herstellerverantwortung wahrnimmt, sollten*** die Finanzbeiträge des Herstellers auf der Grundlage harmonisierter Kriterien angepasst werden. Diese Kriterien sollten | (41) Die Finanzbeiträge des Herstellers ***im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung sollten*** auf der Grundlage harmonisierter Kriterien angepasst werden. Diese Kriterien sollten wirtschaftliche Anreize für die Hersteller schaffen, das Kreislaufprinzip in der Konstruktion und Produktion von |

wirtschaftliche Anreize für die Hersteller schaffen, das Kreislaufprinzip in der Konstruktion und Produktion von Neufahrzeugen verstärkt anzuwenden, unter Berücksichtigung der Menge an Primär- und Recyclingstoffen in einem Fahrzeug, des Ausmaßes, in dem das Fahrzeug schwer zu entfernende, zu demontierende, wiederzuverwendende oder zu recycelnde Teile, Bauteile und Werkstoffe enthält, sowie der Menge an enthaltenen gefährlichen Stoffen. Um Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der Kriterien für die Anpassung der an Organisationen für Herstellerverantwortung gezahlten Finanzbeiträge zu erlassen.

Neufahrzeugen verstärkt anzuwenden, unter Berücksichtigung der Menge an Primär- und Recyclingstoffen in einem Fahrzeug, des Ausmaßes, in dem das Fahrzeug schwer zu entfernende, zu demontierende, wiederzuverwendende oder zu recycelnde Teile, Bauteile und Werkstoffe enthält, sowie der Menge an enthaltenen gefährlichen Stoffen. Um Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der Kriterien für die Anpassung der an Organisationen für Herstellerverantwortung gezahlten Finanzbeiträge zu erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 341**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 41**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (41) ***Wenn ein Hersteller seine Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung kollektiv mit einer Organisation für Herstellerverantwortung wahrnimmt, sollten*** die Finanzbeiträge des Herstellers auf der Grundlage harmonisierter Kriterien angepasst werden. Diese Kriterien sollten wirtschaftliche Anreize für die Hersteller schaffen, das Kreislaufprinzip in der Konstruktion und Produktion von Neufahrzeugen verstärkt anzuwenden, | (41) Die Finanzbeiträge des Herstellers ***an die Organisationen für erweiterte Herstellerverantwortung sollten*** auf der Grundlage harmonisierter Kriterien angepasst werden. Diese Kriterien sollten wirtschaftliche Anreize für die Hersteller schaffen, ***den Materialverbrauch bei der Produktion von Neufahrzeugen zu reduzieren und*** das Kreislaufprinzip in der Konstruktion und Produktion von Neufahrzeugen verstärkt anzuwenden, unter Berücksichtigung der Menge an |

unter Berücksichtigung der Menge an Primär- und Recyclingstoffen in einem Fahrzeug, des Ausmaßes, in dem das Fahrzeug schwer zu entfernende, zu demontierende, wiederzuverwendende oder zu recycelnde Teile, Bauteile und Werkstoffe enthält, sowie der Menge an enthaltenen gefährlichen Stoffen. Um Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der Kriterien für die Anpassung der an Organisationen für Herstellerverantwortung gezahlten Finanzbeiträge zu erlassen.

Primär- und Recyclingstoffen in einem Fahrzeug, des Ausmaßes, in dem das Fahrzeug schwer zu entfernende***, zu reparierende***, zu demontierende, wiederzuverwendende oder zu recycelnde Teile, Bauteile und Werkstoffe enthält, sowie der Menge an enthaltenen gefährlichen Stoffen ***und der Haltbarkeit der Teile und Bauteile***. Um Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der Kriterien für die Anpassung der an Organisationen für Herstellerverantwortung gezahlten Finanzbeiträge zu erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 342**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 42**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (42) Da Fahrzeuge oft in einem anderen Mitgliedstaat als in dem Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden, in dem sie erstmals zugelassen wurden, müssen Vorschriften über die grenzüberschreitende erweiterte Herstellerverantwortung eingeführt werden. Mit diesen Vorschriften sollte sichergestellt werden, dass die Verantwortung des Herstellers angemessen die Sammlungs- und Behandlungskosten abdeckt, die für die Abfallbewirtschafter in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zum Altfahrzeug wird, entstehen. Zu diesem Zweck sollte der Hersteller in jedem Mitgliedstaat einen Bevollmächtigten für die erweiterte | (42) Da Fahrzeuge oft in einem anderen Mitgliedstaat als in dem Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden, in dem sie erstmals zugelassen wurden, müssen Vorschriften über die grenzüberschreitende erweiterte Herstellerverantwortung eingeführt werden. Mit diesen Vorschriften sollte sichergestellt werden, dass die Verantwortung des Herstellers angemessen die Sammlungs- und Behandlungskosten abdeckt, die für die Abfallbewirtschafter in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zum Altfahrzeug wird, entstehen. Zu diesem Zweck sollte der Hersteller in jedem Mitgliedstaat einen Bevollmächtigten für die erweiterte |

| | |
|---|---|
| Herstellerverantwortung benennen und Mechanismen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit einschlägigen Abfallbewirtschaftern einrichten. Die Einführung eines solchen Mechanismus trägt zu fairen Wettbewerbsbedingungen unter den zugelassenen Verwertungsanlagen in der gesamten Union bei und erleichtert die Entwicklung unionsweiter Ansätze für die individuelle Herstellerverantwortung. | Herstellerverantwortung benennen und Mechanismen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit einschlägigen Abfallbewirtschaftern einrichten. Die Einführung eines solchen Mechanismus trägt zu fairen Wettbewerbsbedingungen unter den zugelassenen Verwertungsanlagen in der gesamten Union bei und erleichtert die Entwicklung unionsweiter Ansätze für die individuelle Herstellerverantwortung. ***Da Altfahrzeuge häufig in Drittländer ausgeführt werden, sollte die Herstellerverantwortung auch die Kosten für die Sammlung und Behandlung abdecken, die den Abfallbewirtschaftern in Drittländern entstehen.*** |
| | Or. en |

**Änderungsantrag 343**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 43**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (43) Um die Einhaltung dieser Pflichten zu gewährleisten ***und Verzerrungen des Binnenmarkts zu vermeiden***, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um weitere detaillierte Vorschriften über die Pflichten der Hersteller, Mitgliedstaaten und Abfallbewirtschafter und die Merkmale der grenzüberschreitenden Mechanismen festzulegen. | (43) Um die Einhaltung dieser Pflichten zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um weitere detaillierte Vorschriften über die Pflichten der Hersteller, Mitgliedstaaten und Abfallbewirtschafter und die Merkmale der grenzüberschreitenden Mechanismen festzulegen***, um Verzerrungen des Binnenmarktes zu vermeiden, und um detaillierte Vorschriften über die Übernahme der Kosten, die Abfallbewirtschaftern in Drittländern entstehen, durch die Organisationen für Herstellerverantwortung festzulegen***. |

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 44**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (44) Eine wesentliche Voraussetzung für die angemessene Behandlung von Altfahrzeugen ist es, dass sämtliche Altfahrzeuge gesammelt werden. Daher sollten in dieser Verordnung in erster Linie für die Hersteller und in zweiter Linie für die Mitgliedstaaten bestimmte Pflichten im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen vorgesehen werden. Die Hersteller ***sollten*** Sammelsysteme einrichten oder sich daran beteiligen und die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Systeme eingerichtet wurden und dass sie die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung ermöglichen. Die Sammelsysteme sollten es Fahrzeugeignern und anderen Fahrzeughaltern ermöglichen, das Fahrzeug ohne unnötigen Aufwand oder unnötige Kosten an eine zugelassene Einrichtung zu übergeben. In der Praxis bedeutet dies, dass die Systeme das gesamte Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats angemessen abdecken sollten. Dabei sollten Altfahrzeuge aller Marken sowie Abfallteile aus Fahrzeugreparaturen gesammelt werden können. | (44) Eine wesentliche Voraussetzung für die angemessene Behandlung von Altfahrzeugen ist es, dass sämtliche Altfahrzeuge gesammelt werden. Daher sollten in dieser Verordnung in erster Linie für die Hersteller und in zweiter Linie für die Mitgliedstaaten bestimmte Pflichten im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen vorgesehen werden. ***Die Hersteller oder Organisationen für Herstellerverantwortung sollten sicherstellen, dass alle Altfahrzeuge, die sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt haben, zurückgenommen werden. Zu diesem Zweck sollten*** die Hersteller ***oder die Organisationen für Herstellerverantwortung*** Sammelsysteme einrichten oder sich daran beteiligen und die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Systeme eingerichtet wurden und dass sie die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung ermöglichen. Die Sammelsysteme sollten es Fahrzeugeignern und anderen Fahrzeughaltern ermöglichen, das Fahrzeug ohne unnötigen Aufwand oder unnötige Kosten an eine zugelassene Einrichtung zu übergeben. In der Praxis bedeutet dies, dass die Systeme das gesamte Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats angemessen abdecken ***und eine ausreichende Verfügbarkeit von behördlichen Behandlungsanlagen und Sammelstellen sicherstellen*** sollten. Dabei |

sollten Altfahrzeuge aller Marken sowie Abfallteile aus Fahrzeugreparaturen gesammelt werden können.

Or. en

**Änderungsantrag 345**
**Christine Singer**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 44**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (44) Eine wesentliche Voraussetzung für die angemessene Behandlung von Altfahrzeugen ist es, dass sämtliche Altfahrzeuge gesammelt werden. Daher sollten in dieser Verordnung in erster Linie für die Hersteller und in zweiter Linie für die Mitgliedstaaten bestimmte Pflichten im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen vorgesehen werden. Die Hersteller sollten ***Sammelsysteme einrichten oder sich daran*** beteiligen und die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Systeme eingerichtet wurden und dass sie die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung ermöglichen. Die Sammelsysteme sollten es Fahrzeugeignern und anderen Fahrzeughaltern ermöglichen, das Fahrzeug ohne unnötigen Aufwand oder unnötige Kosten an eine zugelassene Einrichtung zu übergeben. In der Praxis bedeutet dies, dass die Systeme das gesamte Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats angemessen abdecken sollten. Dabei sollten Altfahrzeuge aller Marken sowie Abfallteile aus Fahrzeugreparaturen gesammelt werden können. | (44) Eine wesentliche Voraussetzung für die angemessene Behandlung von Altfahrzeugen ist es, dass sämtliche Altfahrzeuge gesammelt werden. Daher sollten in dieser Verordnung in erster Linie für die Hersteller und in zweiter Linie für die Mitgliedstaaten bestimmte Pflichten im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen vorgesehen werden. Die Hersteller sollten ***sich an Sammelsystemen*** beteiligen und die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Systeme eingerichtet wurden und dass sie die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung ermöglichen. Die Sammelsysteme sollten es Fahrzeugeignern und anderen Fahrzeughaltern ermöglichen, das Fahrzeug ohne unnötigen Aufwand oder unnötige Kosten an eine zugelassene Einrichtung zu übergeben. In der Praxis bedeutet dies, dass die Systeme das gesamte Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats angemessen abdecken sollten. Dabei sollten Altfahrzeuge aller Marken sowie Abfallteile aus Fahrzeugreparaturen gesammelt werden können. |

Or. en

*Begründung*

*Die Anforderungen an die Hersteller sind zu hoch. Sie können nicht allein Sammelsysteme einrichten, sie müssen dabei unterstützt werden.*

**Änderungsantrag 346**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 45**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (45) Altfahrzeuge sollten nur in zugelassenen Verwertungsanlagen behandelt werden***;*** daher spielen diese Anlagen eine entscheidende Rolle bei der Sammlung von Altfahrzeugen. Um die Sammlung zu erleichtern und eine angemessene Verfügbarkeit von Einrichtungen zur Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, ist in dieser Verordnung die Möglichkeit der Einrichtung von Sammelstellen vorgesehen. Die Aufgaben dieser Sammelstellen wären auf die Sammlung von Altfahrzeugen, deren Lagerung unter ordnungsgemäßen Bedingungen und den Transport zur zugelassenen Verwertungsanlage begrenzt. Für den Betrieb einer solchen Sammelstelle ist eine besondere Genehmigung erforderlich. Sammelstellen sollten verpflichtet werden, alle gesammelten Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen zu übergeben. | (45) Altfahrzeuge sollten nur in zugelassenen Verwertungsanlagen behandelt werden***, wobei zugelassene Demontagebetriebe die erste Anlaufstelle für alle Altfahrzeuge sind, bevor sie an Schredderanlagen ausgeliefert werden. Bei den zugelassenen Demontage- und Shredder-Betrieben muss es sich um getrennte Betreiber handeln, um sicherzustellen, dass die Altfahrzeuge angemessen und wirksam demontiert werden und dass alle erforderlichen Teile und Bauteile vor dem Schreddern entfernt wurden, um zu vermeiden, dass wiederverwendbare, recycelbare oder wiederaufarbeitbare Materialien oder Bauteile durch den Schredder zerkleinert werden.*** Daher spielen diese Anlagen eine entscheidende Rolle bei der Sammlung von Altfahrzeugen. Um die Sammlung zu erleichtern und eine angemessene Verfügbarkeit von Einrichtungen zur Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, ist in dieser Verordnung die Möglichkeit der Einrichtung von Sammelstellen vorgesehen. Die Aufgaben dieser Sammelstellen wären auf die Sammlung von Altfahrzeugen, deren Lagerung unter ordnungsgemäßen Bedingungen und den Transport zur zugelassenen Verwertungsanlage begrenzt. Für den Betrieb einer solchen Sammelstelle ist eine besondere Genehmigung erforderlich. Sammelstellen sollten |

verpflichtet werden, alle gesammelten Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen zu übergeben***, wobei zugelassene Demontagebetriebe die erste Anlaufstelle für alle Altfahrzeuge sind***.

Or. en

*Begründung*

*Es besteht die Gefahr von Fehlverhalten und Fahrlässigkeit, wenn der Shredder-Betrieb für den Abbau und die Entfernung von wiederverwendbaren, recycelbaren, wiederaufbereitbaren Materialien und Bauteilen vor dem Shreddern verantwortlich ist. Daher sind die zugelassenen Verwertungsanlagen als zwei getrennte Betreiber – Demontagebetriebe einerseits und Shredder-Betriebe andererseits – zu unterteilen, wobei Demontagebetriebe die erste Anlaufstelle für alle Altfahrzeuge sind. Dies sollte im gesamten Text berücksichtigt werden.*

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 45**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (45) Altfahrzeuge sollten nur in zugelassenen Verwertungsanlagen behandelt werden; daher spielen diese Anlagen eine entscheidende Rolle bei der Sammlung von Altfahrzeugen. Um die Sammlung zu erleichtern und eine angemessene Verfügbarkeit von Einrichtungen zur Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, ist in dieser Verordnung die Möglichkeit der Einrichtung von Sammelstellen vorgesehen. Die Aufgaben dieser Sammelstellen wären auf die Sammlung von Altfahrzeugen, deren Lagerung unter ordnungsgemäßen Bedingungen und den Transport zur zugelassenen Verwertungsanlage begrenzt. Für den Betrieb einer solchen Sammelstelle ist eine besondere Genehmigung erforderlich. Sammelstellen sollten verpflichtet werden, alle gesammelten Altfahrzeuge an | (45) Altfahrzeuge sollten nur in zugelassenen Verwertungsanlagen behandelt werden; daher spielen diese Anlagen eine entscheidende Rolle bei der Sammlung von Altfahrzeugen. Um die Sammlung zu erleichtern und eine angemessene Verfügbarkeit von Einrichtungen zur Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, ist in dieser Verordnung die Möglichkeit der Einrichtung von Sammelstellen vorgesehen. Die Aufgaben dieser Sammelstellen wären auf die Sammlung von Altfahrzeugen, deren Lagerung unter ordnungsgemäßen Bedingungen und den Transport zur zugelassenen Verwertungsanlage begrenzt. Für den Betrieb einer solchen Sammelstelle ist eine besondere Genehmigung erforderlich. Sammelstellen sollten verpflichtet werden, alle gesammelten Altfahrzeuge an |

| | |
|---|---|
| zugelassene Verwertungsanlagen zu übergeben. | zugelassene Verwertungsanlagen zu übergeben. ***Eine zugelassene Verwertungsanlage sollte als Sammelstelle gelten und keiner Genehmigungspflicht unterliegen.*** |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 46**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (46) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das Vorhandensein von Sammelsystemen in Kenntnis gesetzt werden. Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben können. Die Aufklärungskampagne der Hersteller oder der Organisationen für Herstellerverantwortung sollte auch die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die ***menschliche*** Gesundheit aufzeigen. | (46) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das Vorhandensein von Sammelsystemen ***und zugelassenen Verwertungsanlagen*** in Kenntnis gesetzt werden. ***Die Hersteller sollten auf ihren Websites eine aktuelle Liste der Sammelstellen und zugelassenen Verwertungsanlagen veröffentlichen.*** Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben können. ***Im Falle einer fehlenden Elektrofahrzeugbatterie sollte die Abgabe des Altfahrzeugs kostenlos bleiben, wenn der letzte Eigner eines Fahrzeugs Unterlagen vorlegt, die belegen, dass die Batterie von einem Unternehmer gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde.*** Die Aufklärungskampagne der Hersteller oder der Organisationen für Herstellerverantwortung sollte auch die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die Gesundheit aufzeigen. |

Or. en

**Änderungsantrag 349**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 46**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (46) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das Vorhandensein von Sammelsystemen in Kenntnis gesetzt werden. Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben können. Die Aufklärungskampagne der Hersteller oder der Organisationen für Herstellerverantwortung sollte auch die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit aufzeigen. | (46) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das Vorhandensein von Sammelsystemen in Kenntnis gesetzt werden. Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben können***, wobei zugelassene Demontagebetriebe die erste Anlaufstelle hierfür sind***. Die Aufklärungskampagne der Hersteller oder der Organisationen für Herstellerverantwortung sollte auch die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit aufzeigen. |

Or. en

**Änderungsantrag 350**
**Christine Singer**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 46**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (46) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das Vorhandensein von Sammelsystemen in Kenntnis gesetzt werden. Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene | (46) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das Vorhandensein von Sammelsystemen in Kenntnis gesetzt werden. Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene |

| | |
|---|---|
| Verwertungsanlage übergeben können. Die Aufklärungskampagne der Hersteller ***oder*** der Organisationen für Herstellerverantwortung sollte auch die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit aufzeigen. | Verwertungsanlage übergeben können. Die Aufklärungskampagne der Hersteller**,** der Organisationen für Herstellerverantwortung***, aber auch der Einrichtungen der EU und der Mitgliedstaaten*** sollte auch die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit aufzeigen. |

Or. en

*Begründung*

*Aufklärungskampagnen sollten nicht auf Hersteller und Organisationen für Herstellerverantwortung beschränkt sein. Es sollten auch Einrichtungen der EU und der Mitgliedstaaten die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit aufzeigen.*

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 47**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (47) Die zugelassene Verwertungsanlage sollte ***einen Verwertungsnachweis ausstellen***, aus dem hervorgeht, dass ein Altfahrzeug behandelt wurde. Dies ist erforderlich, um eine angemessene Überwachung der Entsorgung von Altfahrzeugen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen an diesen Nachweis sind derzeit in der Entscheidung 2002/151/EG der Kommission[57] festgelegt und der Inhalt dieser Entscheidung sollte mit den erforderlichen Anpassungen in die vorliegende Verordnung aufgenommen werden. Der Nachweis sollte in elektronischer Form ausgestellt und dem letzten Eigentümer eines Altfahrzeugs zur Verfügung gestellt werden; anschließend | (47) Die zugelassene Verwertungsanlage sollte ***für die Ausstellung eines Verwertungsnachweises verantwortlich sein***, aus dem hervorgeht, dass ein Altfahrzeug behandelt wurde. Dies ist erforderlich, um eine angemessene Überwachung der Entsorgung von Altfahrzeugen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen an diesen Nachweis sind derzeit in der Entscheidung 2002/151/EG der Kommission[57] festgelegt und der Inhalt dieser Entscheidung sollte mit den erforderlichen Anpassungen in die vorliegende Verordnung aufgenommen werden. Der Nachweis sollte in elektronischer Form ausgestellt und dem letzten Eigentümer eines Altfahrzeugs zur |

sollte er von den zugelassenen Verwertungsanlagen und dem letzten Fahrzeugeigner an die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats übermittelt werden, da das Fahrzeug durch die Vorlage des Nachweises abgemeldet werden kann. Das elektronische Meldesystem sollte die Übermittlung sowohl des Nachweises über die Sammlung des Altfahrzeugs als auch des Verwertungsnachweises ermöglichen.

Verfügung gestellt werden; anschließend sollte er von den zugelassenen Verwertungsanlagen und dem letzten Fahrzeugeigner an die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats übermittelt werden, da das Fahrzeug durch die Vorlage des Nachweises abgemeldet werden kann. Das elektronische Meldesystem sollte die Übermittlung sowohl des Nachweises über die Sammlung des Altfahrzeugs als auch des Verwertungsnachweises ermöglichen.

---

[57] Entscheidung 2002/151/EG der Kommission vom 19. Februar 2002 über Mindestanforderungen für den gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge ausgestellten Verwertungsnachweis (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 94).

[57] Entscheidung 2002/151/EG der Kommission vom 19. Februar 2002 über Mindestanforderungen für den gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge ausgestellten Verwertungsnachweis (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 94).

Or. en

**Änderungsantrag 352**
**Susana Solís Pérez**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 47**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (47) Die zugelassene Verwertungsanlage sollte einen Verwertungsnachweis ausstellen, ***aus dem hervorgeht, dass ein Altfahrzeug behandelt wurde***. Dies ist erforderlich, um eine angemessene Überwachung der Entsorgung von Altfahrzeugen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen an diesen Nachweis sind derzeit in der Entscheidung 2002/151/EG der Kommission[57] festgelegt und der Inhalt dieser Entscheidung sollte mit den erforderlichen Anpassungen in die vorliegende Verordnung aufgenommen | (47) Die zugelassene Verwertungsanlage sollte einen Verwertungsnachweis ausstellen, ***um die Annahme eines Altfahrzeugs zu dokumentieren***. Dies ist erforderlich, um eine angemessene Überwachung der Entsorgung von Altfahrzeugen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen an diesen Nachweis sind derzeit in der Entscheidung 2002/151/EG der Kommission[57] festgelegt und der Inhalt dieser Entscheidung sollte mit den erforderlichen Anpassungen in die vorliegende Verordnung aufgenommen |

| | |
|---|---|
| werden. Der Nachweis sollte in elektronischer Form ausgestellt und dem letzten Eigentümer eines Altfahrzeugs zur Verfügung gestellt werden; anschließend sollte er von den zugelassenen Verwertungsanlagen ***und*** dem letzten Fahrzeugeigner an die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats übermittelt werden, da das Fahrzeug durch die Vorlage des Nachweises abgemeldet werden kann. Das elektronische Meldesystem sollte die Übermittlung sowohl des Nachweises über die Sammlung des Altfahrzeugs als auch des Verwertungsnachweises ermöglichen. | werden. Der Nachweis sollte in elektronischer Form ausgestellt und dem letzten Eigentümer ***bei der Übergabe*** eines Altfahrzeugs zur Verfügung gestellt werden; anschließend sollte er von den zugelassenen Verwertungsanlagen ***oder*** dem letzten Fahrzeugeigner an die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats übermittelt werden, da das Fahrzeug durch die Vorlage des Nachweises abgemeldet werden kann. Das elektronische Meldesystem sollte die Übermittlung sowohl des Nachweises über die Sammlung des Altfahrzeugs als auch des Verwertungsnachweises ermöglichen. |
| [57] Entscheidung 2002/151/EG der Kommission vom 19. Februar 2002 über Mindestanforderungen für den gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge ausgestellten Verwertungsnachweis (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 94). | [57] Entscheidung 2002/151/EG der Kommission vom 19. Februar 2002 über Mindestanforderungen für den gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge ausgestellten Verwertungsnachweis (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 94). |

Or. en

*Begründung*

*Verwertungsnachweise sind das Schlüsselelement, wenn es darum geht, sicherzustellen, dass das Fahrzeug gemäß der Verordnung behandelt wird, und diese sollten bei der Übergabe an die zugelassene Verwertungsanlage ausgestellt werden (wie es heute der Fall ist). Die Verpflichtung der zugelassenen Verwertungsanlage und des letzten Eigentümers, den Verwertungsnachweis an die Behörden weiterzuleiten, führt zu einem unnötigen Anstieg des Verwaltungsaufwands. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Abmeldung des Fahrzeugs elektronisch durch die zugelassene Verwertungsanlage erfolgt.*

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 48**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (48) Trotz der in der Richtlinie 2000/53/EG enthaltenen Verpflichtung, alle Altfahrzeuge zur Behandlung in eine zugelassene Verwertungsanlage zu verbringen, ist der Standort eines sehr großen Teils der Altfahrzeuge unbekannt – sie könnten entweder illegal behandelt oder als Altfahrzeuge ausgeführt worden sein – oder ihr Status wird den Zulassungsbehörden der Mitgliedstaaten nicht ordnungsgemäß gemeldet. Diese Fahrzeuge werden auch als „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ bezeichnet. Die Mitgliedstaaten sollten ***verstärkt zusammenarbeiten***, um die Anzahl der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib zu verringern. Durch die Anerkennung von in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Verwertungsnachweisen und die Verpflichtung, die Behörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ausstellung eines Verwertungsnachweises zu informieren, sollten Altfahrzeuge besser geortet werden können. | (48) Trotz der in der Richtlinie 2000/53/EG enthaltenen Verpflichtung, alle Altfahrzeuge zur Behandlung in eine zugelassene Verwertungsanlage zu verbringen, ist der Standort eines sehr großen Teils der Altfahrzeuge unbekannt – sie könnten entweder illegal behandelt oder als Altfahrzeuge ausgeführt worden sein – oder ihr Status wird den Zulassungsbehörden der Mitgliedstaaten nicht ordnungsgemäß gemeldet. Diese Fahrzeuge werden auch als „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ bezeichnet. ***Diese Verordnung sollte darauf abzielen, einen klaren unionsweiten Rahmen für die Behandlung der Frage der „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ zu schaffen.*** Die Mitgliedstaaten sollten ***jedoch auch ihre nationalen Maßnahmen und ihre Zusammenarbeit verstärken***, um die Anzahl der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib zu verringern. Durch die Anerkennung von in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Verwertungsnachweisen und die Verpflichtung, die Behörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ausstellung eines Verwertungsnachweises zu informieren, sollten Altfahrzeuge besser geortet werden können. |

Or. en

**Änderungsantrag 354**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 48 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(48a) Um ein hohes Maß an Altfahrzeugrücknahmen sicherzustellen und ein hohes Maß an Recycling, einschließlich Abfallrecycling, zu erreichen, ohne das Funktionieren des Binnenmarkts zu beeinträchtigen, können die Mitgliedstaaten auf verschiedene wirtschaftliche und organisatorische Anreize, einschließlich Maßnahmen, die Pfandsystemen nachempfunden sind, zurückgreifen, um den letzten Fahrzeugeigner dazu zu bewegen, das Fahrzeug als vollständiges Fahrzeug zur Demontage zu schicken. Gemäß den Berichten der Mitgliedstaaten über die Durchführung der Verordnung sollte die Kommission regelmäßig die Auswirkungen rechtlicher und wirtschaftlicher Mechanismen auf die Übergabe vollständiger Fahrzeuge zur Entsorgung bewerten, um die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft nachzuweisen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 355**
**Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 49**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (49) Um eine effektive Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, sollten den Fahrzeugeignern ausdrückliche Pflichten auferlegt werden. Am Ende der Lebensdauer sollten sie ihr Fahrzeug an Sammelstellen oder zugelassene Verwertungsanlagen übergeben und den Zulassungsbehörden den Verwertungsnachweis vorlegen, um ihr | (49) Um eine effektive Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, sollten den Fahrzeugeignern ausdrückliche Pflichten auferlegt werden. Am Ende der Lebensdauer sollten sie ihr Fahrzeug an Sammelstellen oder zugelassene Verwertungsanlagen übergeben und den Zulassungsbehörden den Verwertungsnachweis vorlegen, um ihr Fahrzeug abzumelden. ***Jeder Eigentümer*** |

| | |
|---|---|
| Fahrzeug abzumelden. | ***ist jedoch befugt, frei über sein Eigentum zu entscheiden. Es ist daher die Entscheidung des Eigentümers eines Altfahrzeugs, ob das Altfahrzeug bei einer Sammelstelle oder einer zugelassenen Verwertungsanlage abgegeben oder ob das Altfahrzeug repariert oder eingelagert werden soll. Soll das Altfahrzeug eingelagert werden, muss der Eigentümer gegenüber der zuständigen Behörde nachweisen, dass es keine Umweltgefahr darstellt.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 356**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 49**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (49) Um eine effektive Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, sollten den Fahrzeugeignern ausdrückliche Pflichten auferlegt werden. Am Ende der Lebensdauer sollten sie ihr Fahrzeug an Sammelstellen oder zugelassene Verwertungsanlagen übergeben und den Zulassungsbehörden den Verwertungsnachweis vorlegen, um ihr Fahrzeug abzumelden. | (49) Um eine effektive Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, sollten den Fahrzeugeignern ausdrückliche Pflichten auferlegt werden. Am Ende der Lebensdauer sollten sie ihr Fahrzeug an Sammelstellen oder zugelassene Verwertungsanlagen übergeben***, wobei zugelassene Demontagebetriebe die erste Anlaufstelle für alle Altfahrzeuge sind,*** und den Zulassungsbehörden den Verwertungsnachweis vorlegen, um ihr Fahrzeug abzumelden. |

Or. en

**Änderungsantrag 357**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 49**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (49) Um eine effektive Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, sollten den Fahrzeugeignern ausdrückliche Pflichten auferlegt werden. Am Ende der Lebensdauer sollten sie ihr Fahrzeug an Sammelstellen oder zugelassene Verwertungsanlagen übergeben und den Zulassungsbehörden den Verwertungsnachweis vorlegen, um ihr Fahrzeug abzumelden. | (49) Um eine effektive Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, sollten den Fahrzeugeignern ausdrückliche Pflichten auferlegt werden. Am Ende der Lebensdauer sollten sie ihr Fahrzeug an Sammelstellen oder zugelassene Verwertungsanlagen übergeben und den Zulassungsbehörden den Verwertungsnachweis vorlegen, um ihr Fahrzeug abzumelden ***und die Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer einzustellen***. |

Or. en

**Änderungsantrag 358**
**Zala Tomašič, Milan Zver**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 49 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(49a) Um Rechtssicherheit zu gewährleisten und ehemalige Fahrzeugeigner vor ungerechtfertigter Haftung zu schützen, müssen klare Bestimmungen festgelegt werden, die die Abmeldung von Fahrzeugen bei ihrem rechtmäßigen Verkauf unabhängig von der Anwesenheit des Käufers ermöglichen. Derzeit können ehemalige Eigentümer in Fahrzeugregistern aufgeführt bleiben, obwohl sie das Eigentum rechtmäßig übertragen haben, und sie potenziellen rechtlichen und finanziellen Risiken aussetzen, wenn der neue Eigentümer rechtswidrige Handlungen begeht oder die regulatorischen Anforderungen nicht einhält. Um dieses Problem anzugehen, müssen ehemalige Eigentümer das Recht erhalten, ein Fahrzeug nach Vorlage eines validierten Kaufvertrags und eines Nachweises der Finanztransaktion*** |

| | |
|---|---|
| | ***abzumelden. Diese Maßnahme stellt sicher, dass die Fahrzeugregister den aktuellen Eigentumsstatus genau widerspiegeln, und verhindert, dass Personen, die das Fahrzeug nicht mehr besitzen oder kontrollieren, unrechtmäßig haftbar gemacht werden.*** |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 51**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(51) Angesichts dessen, dass den zugelassenen Verwertungsanlagen eine Schlüsselrolle dabei zukommt, Altfahrzeuge auf eine Art und Weise zu entsorgen, die keine Beeinträchtigungen für Umwelt oder menschliche Gesundheit mit sich bringt und zur Verwirklichung der Kreislaufwirtschaftsziele der Union beiträgt, müssen diesen Anlagen für all ihre Tätigkeiten von der Annahme und Lagerung von Altfahrzeugen bis hin zur abschließenden Behandlung Pflichten auferlegt werden.*** | ***entfällt*** |

Or. fr

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 52**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(52) Um ihre Tätigkeiten rückverfolgen zu können, sollten die zugelassenen Verwertungsanlagen die zur Behandlung der Altfahrzeuge durchgeführten Vorgänge dokumentieren und mindestens drei Jahre lang elektronisch speichern und sie auf Verlangen den einschlägigen nationalen Behörden vorlegen können.*** | ***entfällt*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 361**
**Susana Solís Pérez**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 52**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (52) Um ihre Tätigkeiten rückverfolgen zu können, sollten die zugelassenen Verwertungsanlagen die zur Behandlung der Altfahrzeuge durchgeführten Vorgänge dokumentieren und mindestens drei Jahre lang elektronisch speichern und sie auf Verlangen den einschlägigen nationalen Behörden vorlegen können. | (52) Um ihre Tätigkeiten***, einschließlich der Qualität des Schrotts oder anderer relevanter Eingangmaterialien,*** rückverfolgen zu können, sollten die zugelassenen Verwertungsanlagen die zur Behandlung der Altfahrzeuge durchgeführten Vorgänge dokumentieren und mindestens drei Jahre lang elektronisch speichern und sie auf Verlangen den einschlägigen nationalen Behörden vorlegen können. |

Or. en

**Änderungsantrag 362**
**Laurent Castillo**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 52**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (52) Um ihre Tätigkeiten rückverfolgen | (52) Um ihre Tätigkeiten***, einschließlich*** |

zu können, sollten die zugelassenen Verwertungsanlagen die zur Behandlung der Altfahrzeuge durchgeführten Vorgänge dokumentieren und mindestens drei Jahre lang elektronisch speichern und sie auf Verlangen den einschlägigen nationalen Behörden vorlegen können.

***der Qualität des Schrotts oder anderer relevanter Eingangmaterialien,***
rückverfolgen zu können, sollten die zugelassenen Verwertungsanlagen die zur Behandlung der Altfahrzeuge durchgeführten Vorgänge dokumentieren und mindestens drei Jahre lang elektronisch speichern und sie auf Verlangen den einschlägigen nationalen Behörden vorlegen können.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 53**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (53) Die Befreiung eines Altfahrzeugs von Schadstoffen ist der erste Schritt zur Vermeidung von Schäden an Umwelt und ***menschlicher*** Gesundheit sowie von Risiken im Bereich der Arbeitssicherheit. Es ist daher von wesentlicher Bedeutung, dass Altfahrzeuge ***so bald wie möglich*** nach ihrer Übergabe an die zugelassene Verwertungsanlage und vor jeglicher Weiterbehandlung die erforderlichen Vorgänge zur Befreiung von Schadstoffen durchlaufen. In dieser Phase sollte Altöl getrennt von anderen Fluiden und Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und gemäß der Richtlinie 2008/98/EG weiterbehandelt werden. Darüber hinaus sollten die Teile, Bauteile und Werkstoffe, die Blei, Cadmium, Quecksilber und sechswertiges Chrom enthalten, aus dem Altfahrzeug entfernt werden, um negative Auswirkungen auf ***Mensch*** oder Umwelt zu vermeiden. | (53) Die Befreiung eines Altfahrzeugs von Schadstoffen ist der erste Schritt zur Vermeidung von Schäden an Umwelt und menschlicher Gesundheit sowie von Risiken im Bereich der Arbeitssicherheit. Es ist daher von wesentlicher Bedeutung, dass Altfahrzeuge ***innerhalb von 15 Tagen*** nach ihrer Übergabe an die zugelassene Verwertungsanlage und vor jeglicher Weiterbehandlung die erforderlichen Vorgänge zur Befreiung von Schadstoffen durchlaufen. In dieser Phase sollte Altöl getrennt von anderen Fluiden und Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und gemäß der Richtlinie 2008/98/EG weiterbehandelt werden. Darüber hinaus sollten die Teile, Bauteile und Werkstoffe, die Blei, Cadmium, Quecksilber und sechswertiges Chrom enthalten, aus dem Altfahrzeug entfernt werden, um negative Auswirkungen auf ***die Gesundheit*** oder Umwelt zu vermeiden. |

Or. en

**Änderungsantrag 364**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 53 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
| --- | --- |
| | ***(53a) Bei R1234yf, dem am häufigsten in mobilen Klimaanlagen für Personenkraftwagen verwendeten Kältemittel, handelt es sich um eine perfluorierte und polyfluorierte Alkylsubstanz (PFAS). Dies wirft angesichts der zunehmenden Evidenz über die Risiken, die PFAS für die Umwelt und die menschliche Gesundheit darstellen, erhebliche Bedenken auf. Darüber hinaus baut sich R1234yf zu Trifluoressigsäure (TFA) ab, einem persistenten und mobilen Stoff. Es gibt eine wachsende Zahl von Beweisen, die darauf hindeuten, dass TFA für den Menschen giftig sein könnte, und es wird in alarmierend steigenden Mengen in Gewässern, Trinkwasser und sogar menschlichem Blut weltweit nachgewiesen. Während einige Pestizide auch eine Quelle für TFA sind, schätzen Wissenschaftler, dass mindestens 50 % der TFA, die in unseren Gewässern und unserem Blut gefunden werden, aus Kältemitteln in mobilen Klimaanlagensystemen stammen könnten. Hohe Leckageraten, insbesondere bei älteren Fahrzeugen, sind ein ständiges Problem, das eine weitere Herausforderung darstellt, wenn es darum geht, Personenkraftwagen zu warten und dieses PFAS-Kältemittel sicher zu recyceln, zurückzugewinnen und wiederzuverwenden. Es können jedoch mobile Klimaanlagen mit natürlichen Kältemitteln entwickelt werden, wobei europäische Unternehmen bei diesen Technologien führend sind. Daher sollte die Kommission*** |

***entschlossene Maßnahmen in Erwägung ziehen, um die Verwendung von R1234yf in mobilen Klimaanlagensystemen für alle Neufahrzeuge ohne Ausnahmen oder Schlupflöcher bei der Typgenehmigung zu beschränken, wenn nicht sogar zu verbieten, und so einen vollständigen Übergang zu sichereren Alternativen sicherzustellen. Schließlich sollte die Kommission erwägen, die Ausfuhr von Fahrzeugen, die R1234yf oder ein anderes PFAS-Kältemittel verwenden, in Drittländer zu verbieten, in denen es keine geeigneten Rechtsvorschriften zur Bewältigung der mit der PFAS-Verschmutzung verbundenen Risiken gibt.***

Or. en

**Änderungsantrag 365**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 54**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (54) Um eine ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung (EU) ***2023/[Amt für Veröffentlichungen: Batterien]*** zu gewährleisten, müssen alle in Fahrzeuge eingebauten Batterien getrennt aus dem Altfahrzeug entfernt und für die Weiterbehandlung in einem eigens dafür eingerichteten Bereich gelagert werden. | (54) Um eine ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung (EU) ***2023/1542*** zu gewährleisten, müssen alle in Fahrzeuge eingebauten Batterien getrennt aus dem Altfahrzeug entfernt und für die Weiterbehandlung in einem eigens dafür eingerichteten Bereich gelagert werden. |

Or. en

**Änderungsantrag 366**
**Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 55**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (55) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu maximieren und einen hohen Wert für Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen zu bewahren, sollten bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern obligatorisch aus dem Altfahrzeug entfernt werden. Die betreffenden Teile und Bauteile sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten Zerlegungsverfahrens entfernt werden. Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten in bestimmten Ausnahmefällen Abweichungen von der Anforderung der obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen möglich sein. Es sollte nachgewiesen werden, dass die betreffenden Teile und Bauteile mit diesen Technologien ebenso wirksam entfernt werden können wie mit manuellen oder halbautomatisierten Verfahren und ohne dabei die Qualität der aus der Behandlung resultierenden Fraktionen zu beeinträchtigen. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII zu erlassen. | (55) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu maximieren und einen hohen Wert für Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen zu bewahren, sollten bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern obligatorisch aus dem Altfahrzeug entfernt werden. Die betreffenden Teile und Bauteile sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten Zerlegungsverfahrens ***zerstörungsfrei*** entfernt werden. ***Wenn Teile und Bauteile keinen dieser Zwecke erfüllen können, können diese Teile und Bauteile auch auf halbautomatische, zerstörende Weise entfernt werden.*** Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten ***nur*** in bestimmten Ausnahmefällen Abweichungen von der Anforderung der obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen möglich sein***, wenn keine technische Möglichkeit zur Wiederverwendung, Reparatur, Wiederaufbereitung oder Wiederaufarbeitung besteht***. Es sollte nachgewiesen werden, dass die betreffenden Teile und Bauteile mit diesen Technologien ebenso wirksam entfernt werden können wie mit manuellen oder halbautomatisierten Verfahren und ohne dabei die Qualität der aus der Behandlung resultierenden Fraktionen zu beeinträchtigen***. Zu diesem Zweck sind die erforderlichen Informationen und die Qualitätsanforderungen für die Outputfraktionen in Anhang VII Teil G enthalten***. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur |

Änderung von Anhang VII zu erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 367**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 55**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (55) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu maximieren und einen hohen Wert für Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen zu bewahren, sollten bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern obligatorisch aus dem Altfahrzeug entfernt werden. Die betreffenden Teile und Bauteile sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten Zerlegungsverfahrens entfernt werden. Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten in bestimmten Ausnahmefällen Abweichungen von der Anforderung der obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen möglich sein***. Es sollte nachgewiesen werden,*** dass die betreffenden Teile und Bauteile mit diesen Technologien ebenso wirksam entfernt werden können wie mit manuellen oder halbautomatisierten Verfahren und ohne dabei die Qualität der aus der Behandlung resultierenden Fraktionen zu beeinträchtigen. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII zu erlassen. | (55) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu maximieren und einen hohen Wert für Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen zu bewahren, sollten bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern obligatorisch aus dem Altfahrzeug entfernt werden. Die betreffenden Teile und Bauteile sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten Zerlegungsverfahrens entfernt werden. Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten in bestimmten Ausnahmefällen Abweichungen von der Anforderung der obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen möglich sein***, wenn diese nicht wiederverwendet, repariert, wiederaufbereitet oder wiederaufgearbeitet werden können, sofern nachgewiesen wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile nicht wiederverwendet, repariert, wiederaufbereitet oder wiederaufgearbeitet werden können und*** dass die betreffenden Teile und Bauteile mit diesen Technologien ebenso wirksam entfernt werden können wie mit manuellen oder halbautomatisierten Verfahren und ohne dabei die Qualität der aus der Behandlung resultierenden Fraktionen zu beeinträchtigen***. Zu diesem Zweck sind in*** |

***Anhang VII Teil G Kriterien für das Shreddern mit anderem Abfall und Grenzwerte zur Verbesserung der Qualität der Outputfraktionen enthalten***. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII zu erlassen.

Or. en

**Änderungsantrag 368**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 55**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (55) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu maximieren und einen hohen Wert für Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen zu bewahren, sollten bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern obligatorisch aus dem Altfahrzeug entfernt werden. ***Die betreffenden*** Teile und Bauteile ***sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten Zerlegungsverfahrens*** entfernt werden. Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten in bestimmten Ausnahmefällen Abweichungen von der Anforderung der obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen möglich sein. Es sollte nachgewiesen werden, dass die betreffenden Teile und Bauteile mit diesen Technologien ebenso wirksam entfernt werden können wie mit manuellen oder halbautomatisierten Verfahren und ohne | (55) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu maximieren und einen hohen Wert für Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen zu bewahren, sollten bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern obligatorisch aus dem Altfahrzeug entfernt werden. ***Wenn*** Teile und Bauteile ***keinen dieser Zwecke erfüllen können, können diese Teile und Bauteile auch auf zerstörende, halbautomatische Weise*** entfernt werden. Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten ***nur*** in bestimmten Ausnahmefällen***, wenn kein technisches Potenzial für eine Wiederverwendung, Reparatur, Wiederaufbereitung oder Wiederaufarbeitung besteht,*** Abweichungen von der Anforderung der obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen möglich sein. Es sollte nachgewiesen werden, dass die betreffenden Teile und Bauteile mit diesen |

| | |
|---|---|
| dabei die Qualität der aus der Behandlung resultierenden Fraktionen zu beeinträchtigen. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII zu erlassen. | Technologien ebenso wirksam entfernt werden können wie mit manuellen oder halbautomatisierten Verfahren und ohne dabei die Qualität der aus der Behandlung resultierenden Fraktionen zu beeinträchtigen***. Zu diesem Zweck sind in Anhang VII Teil G Kriterien für das Shreddern mit anderen Abfällen und Grenzwerte zur Verbesserung der Qualität der Outputfraktionen enthalten***. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII zu erlassen. |
| | Or. en |

**Änderungsantrag 369**
**Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 55**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (55) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu maximieren und einen hohen Wert für Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen zu bewahren, sollten bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern obligatorisch aus dem Altfahrzeug entfernt werden. Die betreffenden Teile und Bauteile sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten Zerlegungsverfahrens entfernt werden. Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten ***in bestimmten Ausnahmefällen*** Abweichungen von der Anforderung der obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen | (55) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu maximieren und einen hohen Wert für Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen zu bewahren, sollten bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern obligatorisch aus dem Altfahrzeug entfernt werden. Die betreffenden Teile und Bauteile sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten Zerlegungsverfahrens entfernt werden. Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten Abweichungen von der Anforderung der obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen möglich sein. Es sollte nachgewiesen |

möglich sein. Es sollte nachgewiesen werden, dass die betreffenden Teile und Bauteile mit diesen Technologien ebenso wirksam entfernt werden können wie mit manuellen oder halbautomatisierten Verfahren und ohne dabei die Qualität der aus der Behandlung resultierenden Fraktionen zu beeinträchtigen. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII zu erlassen.

werden, dass die betreffenden Teile und Bauteile mit diesen Technologien ebenso wirksam entfernt werden können wie mit manuellen oder halbautomatisierten Verfahren und ohne dabei die Qualität der aus der Behandlung resultierenden Fraktionen zu beeinträchtigen***. Zu diesem Zweck sind in Anhang VII Teil G Kriterien für das Shreddern mit anderen Abfällen und Grenzwerte zur Verbesserung der Qualität der Outputfraktionen enthalten***. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII zu erlassen.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 56**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (56) Nachdem die zugelassenen Verwertungsanlagen Teile und Bauteile aus einem Altfahrzeug entfernt haben, sollten sie ***auf der Grundlage objektiver Kriterien im Zusammenhang mit den technischen Merkmalen der Teile und Bauteile und der Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit*** sorgfältig prüfen und ermitteln, ob diese Teile und Bauteile für die Wiederverwendung**,** Wiederaufarbeitung oder Überholung ***geeignet sind***. | (56) Nachdem die zugelassenen Verwertungsanlagen Teile und Bauteile aus einem Altfahrzeug entfernt haben, sollten sie sorgfältig prüfen und ermitteln, ob diese Teile und Bauteile für die Wiederverwendung ***geeignet sind oder als Kernmaterial oder für die*** Wiederaufarbeitung oder Überholung ***verwendet werden können. Nicht funktionierende oder teilweise funktionierende Kerne sollten die meisten relevanten Teile enthalten, während das Fehlen kleinerer Bauteile wie Schrauben vernachlässigt werden sollte, solange die Leistung – wie neu oder sogar besser als neu – wiederhergestellt ist***. |

Or. en

**Änderungsantrag 371**
**Alexandr Vondra, Piotr Müller**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 57**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (57) ***Die Verordnung (EU) 2023/[Batterien] enthält Vorschriften über die Nachhaltigkeit,*** Leistung***, Sicherheit, Sammlung, das Recycling und die Second-Life-Verwendung von Batterien sowie über Informationen für Wirtschaftsteilnehmer über die Entfernung von Batterien. Das Potenzial von Batterien für eine Second-Life-Verwendung sollte in dieser Verordnung berücksichtigt werden, indem Elektrofahrzeugbatterien von den wesentlichen Teilen oder*** Bauteilen ***ausgenommen werden, sodass das Fahrzeug ohne Elektrofahrzeugbatterie zur kostenlosen Behandlung abgegeben werden kann***. | (57) ***Zugelassene Verwertungsanlagen sollten entfernte Teile und Bauteile von Altfahrzeugen untersuchen, um festzustellen, ob sie für die Wiederverwendung, die Wiederaufbereitung oder die Wiederaufarbeitung geeignet sind. Kerne sollten die wichtigsten strukturellen und funktionalen Elemente beibehalten, auch wenn ihnen kleinere Bauteile wie Schrauben, Clips, Dichtungen oder Befestigungselemente fehlen, die während der Wiederaufbereitung ausgetauscht werden können. Nicht funktionierende oder nur teilweise funktionierende Kerne sind weiterhin förderfähig, wenn sie auf eine*** Leistung ***gebracht werden können, die neuwertig oder besser als neuwertig ist, selbst wenn sie oberflächliche Abnutzungserscheinungen, Korrosion an unkritischen Stellen oder kleinere Risse aufweisen, die repariert werden können. Elektronische Module und andere Kerne mit Softwareproblemen oder verschlissenen*** Bauteilen ***können noch brauchbar sein, wenn sie neu programmiert oder repariert werden können. Das entscheidende Kriterium ist, dass die Kerne die notwendige strukturelle Integrität und die Materialeigenschaften für eine erfolgreiche Wiederaufbereitung oder Wiederaufarbeitung aufweisen***. |

Or. en

*Begründung*

*Die vorgeschlagenen Kriterien sind zu allgemein gehalten und könnten die Verfügbarkeit von Kernen für die Wiederaufbereitung unnötig einschränken, wenn sie zu strikt angewendet werden. Da für die Wiederaufarbeitung nicht erforderlich ist, dass ein Kern vollständig intakt ist, sollte in den entsprechenden Erwägungsgründen klargestellt werden, dass das Fehlen geringfügiger Bauteile sich nicht auf die Eignung auswirkt, wodurch eine praktische und wirksame Umsetzung von Anhang VII Teil D sichergestellt wird.*

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 57**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (57) Die Verordnung (EU) 2023/[Batterien] enthält Vorschriften über die Nachhaltigkeit, Leistung, Sicherheit, Sammlung, das Recycling und die Second-Life-Verwendung von Batterien sowie über Informationen für Wirtschaftsteilnehmer über die Entfernung von Batterien. Das Potenzial von Batterien für eine Second-Life-Verwendung sollte in dieser Verordnung berücksichtigt werden, indem Elektrofahrzeugbatterien von den wesentlichen Teilen oder Bauteilen ausgenommen werden, sodass das Fahrzeug ohne Elektrofahrzeugbatterie zur kostenlosen Behandlung abgegeben werden kann. | (57) Die Verordnung (EU) 2023/[Batterien] enthält Vorschriften über die Nachhaltigkeit, Leistung, Sicherheit, Sammlung, das Recycling und die Second-Life-Verwendung von Batterien sowie über Informationen für Wirtschaftsteilnehmer über die Entfernung von Batterien. Das Potenzial von Batterien für eine Second-Life-Verwendung sollte in dieser Verordnung berücksichtigt werden, indem Elektrofahrzeugbatterien von den wesentlichen Teilen oder Bauteilen ausgenommen werden, sodass das Fahrzeug ohne Elektrofahrzeugbatterie zur kostenlosen Behandlung abgegeben werden kann***, wenn der letzte Eigentümer Unterlagen vorlegt, die belegen, dass die Batterie von einem Unternehmer gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde***. |

Or. en

**Änderungsantrag 373**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 57**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (57) Die Verordnung (EU) ***2023/[Batterien]*** enthält Vorschriften über die Nachhaltigkeit, Leistung, Sicherheit, Sammlung, das Recycling und die Second-Life-Verwendung von Batterien sowie über Informationen für Wirtschaftsteilnehmer über die Entfernung von Batterien. Das Potenzial von Batterien für eine Second-Life-Verwendung sollte in dieser Verordnung berücksichtigt werden, indem Elektrofahrzeugbatterien von den wesentlichen Teilen oder Bauteilen ausgenommen werden, sodass das Fahrzeug ohne Elektrofahrzeugbatterie zur kostenlosen Behandlung abgegeben werden kann. | (57) Die Verordnung (EU) ***2023/1542*** enthält Vorschriften über die Nachhaltigkeit, Leistung, Sicherheit, Sammlung, das Recycling und die Second-Life-Verwendung von Batterien sowie über Informationen für Wirtschaftsteilnehmer über die Entfernung von Batterien. Das Potenzial von Batterien für eine Second-Life-Verwendung sollte in dieser Verordnung berücksichtigt werden, indem Elektrofahrzeugbatterien von den wesentlichen Teilen oder Bauteilen ausgenommen werden, sodass das Fahrzeug ohne Elektrofahrzeugbatterie zur kostenlosen Behandlung abgegeben werden kann. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 58**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und | (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und |

| | |
|---|---|
| Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind. | Bauteile zu erleichtern. ***Andererseits sollten Teile und Bauteile, die nicht für die Wiederverwendung, Wiederaufbereitung oder Wiederaufarbeitung geeignet sind, als Abfall betrachtet werden, und ihre Ausfuhr sollte durch die Verordnung (EU) 2024/1157 geregelt werden.*** Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 375**
**Beatrice Timgren**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 58**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. ***Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende*** | (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. ***Fahrzeugeigner sollten das Recht haben, ihre Fahrzeuge ohne unnötige bürokratische Beschränkungen zu reparieren, wiederherzustellen und zu erhalten. Die Wiederverwendung von Teilen sollte Vorrang vor der Entsorgung haben, um die Ressourceneffizienz zu*** |

| | |
|---|---|
| ***Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind***. | ***fördern und unnötige regulatorische Belastungen bei der Restaurierung und Wartung von Fahrzeugen zu reduzieren***. |

Or. en

**Änderungsantrag 376**
**Andreas Glück, Svenja Hahn**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 58**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte ***Teile und Bauteile***, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von ***der zugelassenen Verwertungsanlage***, ***die*** das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden ***Teile und Bauteile*** für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind. | (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte ***Kerne***, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von ***dem Unternehmen***, ***der*** das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden ***Kerne*** für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 377**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 58**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind. | (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung***, Nachrüstung*** und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung***, Nachrüstung*** oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung***, Nachrüstung***, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 378**
**Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 58**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der | (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung***, Nachrüstung*** und |

Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind.

Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung***,*** ***Nachrüstung*** oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind.

Or. en

**Änderungsantrag 379**
**Alexandr Vondra, Piotr Müller**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 58**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte ***Teile und Bauteile***, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden | (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen ***oder vor der Erklärung zum Altfahrzeug*** entfernte ***Kerne***, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die |

| | |
|---|---|
| anderen Transfer solcher ***Teile und Bauteile*** zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die ***das betreffende Teil oder Bauteil*** entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass ***die betreffenden Teile und Bauteile*** für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet ***sind***. | Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher ***Kerne*** zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die ***den betreffenden Kern*** entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass ***der betreffende Kern*** für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet ***ist***. |

Or. en

*Begründung*

*Gemäß dem Vorschlag müssen zugelassene Verwertungsanlagen prüfen, ob Kerne aus Altfahrzeugen die Kriterien des Anhangs VII Teil D erfüllen, bevor sie so eingestuft werden, dass sie nicht als Abfall gelten. Um Rechtssicherheit für die Wiederaufbereitung zu gewährleisten, sollten nicht alle Kerne, einschließlich der Kerne von Gebrauchtfahrzeugen, standardmäßig als Abfall betrachtet werden.*

**Änderungsantrag 380**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 59 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(59a) Um illegale (Einfuhren und) Verkäufe von nicht konformen Fahrzeugersatzteilen und -bauteilen zu verhindern, sollten Online-Plattformen Teile und Bauteile nur dann online zum Verkauf anbieten, wenn sie festgestellt haben, dass es in der Union einen haftbaren Akteur gibt, der die Einhaltung der Rechtsvorschriften für diese Teile und Bauteile garantiert.*** |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 60**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (60) Im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes sollten bestimmte Bauteile und Teile, die aus Altfahrzeugen entfernt wurden, nicht wiederverwendet, wiederaufgearbeitet oder überholt werden. ***Diese Teile und Bauteile sollten auch nicht für den Bau neuer Fahrzeuge geschweige denn für Fahrzeuge verwendet werden, die bereits in Verkehr gebracht wurden.*** | (60) Im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes sollten bestimmte Bauteile und Teile, die aus Altfahrzeugen entfernt wurden, ***insbesondere sogenannte „Verbrauchsteile“,*** nicht wiederverwendet, wiederaufgearbeitet oder überholt werden. |

Or. fr

*Begründung*

*Diesem Vorschlag mangelt es an Klarheit, insbesondere, wenn es darum geht, für welche Teile er gelten soll. Hierdurch wird das ursprüngliche angestrebte Ziel der Kreislaufwirtschaft untergraben.*

**Änderungsantrag 382**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 61**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (61) ***Um die Entwicklung und das reibungslose Funktionieren des Marktes für wiederverwendbare***, ***überholte und wiederaufgearbeitete*** Teile und Bauteile ***in der Union zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, auf nationaler Ebene die erforderlichen Anreize für die*** Wiederverwendung, ***Überholung und*** Wiederaufarbeitung ***von Teilen und Bauteilen zu schaffen, egal ob diese während der Nutzungsphase oder*** | (61) ***Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte*** Teile und Bauteile***, die für die*** Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung ***oder Überholung geeignet sind, nicht als*** |

| | |
|---|---|
| ***am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs entfernt werden. Die Kommission sollte den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten erleichtern, indem deren bewährte Verfahren in Bezug auf geschaffene Anreize auf nationaler Ebene im Hinblick auf eine Überwachung der Wirksamkeit geteilt werden***. | ***Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Übertragung solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind***. |

Or. en

**Änderungsantrag 383**
**Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 61**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (61) Um die Entwicklung und das reibungslose Funktionieren des Marktes für wiederverwendbare, überholte und wiederaufgearbeitete Teile und Bauteile in der Union zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, auf nationaler Ebene die erforderlichen Anreize für die Wiederverwendung, Überholung und Wiederaufarbeitung von Teilen und Bauteilen zu schaffen, egal ob diese während der Nutzungsphase oder am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs entfernt werden. Die Kommission sollte den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten erleichtern, indem deren bewährte Verfahren in Bezug auf geschaffene Anreize auf nationaler Ebene im Hinblick auf eine Überwachung der Wirksamkeit geteilt werden. | (61) Um die Entwicklung und das reibungslose Funktionieren des Marktes für wiederverwendbare, überholte***,*** ***nachgerüstete*** und wiederaufgearbeitete Teile und Bauteile in der Union zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, auf nationaler Ebene die erforderlichen Anreize für die Wiederverwendung, Überholung***,*** ***Nachrüstung*** und Wiederaufarbeitung von Teilen und Bauteilen zu schaffen, egal ob diese während der Nutzungsphase oder am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs entfernt werden. Die Kommission sollte den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten erleichtern, indem deren bewährte Verfahren in Bezug auf geschaffene Anreize auf nationaler Ebene im Hinblick auf eine Überwachung der Wirksamkeit geteilt werden. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 63**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(63) Das Recycling aller Kunststoffe aus Altfahrzeugen sollte fortlaufend verbessert werden, und es muss ein ausreichendes Angebot an Rezyklaten sichergestellt werden, um der Nachfrage nach recycelten Kunststoffen in Fahrzeugen gerecht zu werden. Daher ist es notwendig, ein spezifisches Recyclingziel von 30 % der Kunststoffe aus Altfahrzeugen festzulegen. Dieses Ziel würde die Ziele für Altfahrzeuge ergänzen, die zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sein müssen. Um den Abfallbewirtschaftern die Umsetzung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist ein Übergangszeitraum von drei Jahren erforderlich. In der Zwischenzeit sollten die derzeitigen Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling (85 %) sowie die Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung (95 %) von Altfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten.*** | ***entfällt*** |

Or. fr

**Änderungsantrag 385**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 63**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (63) Das Recycling aller Kunststoffe aus Altfahrzeugen sollte fortlaufend verbessert werden, und es muss ein ausreichendes Angebot an Rezyklaten sichergestellt werden, um der Nachfrage nach recycelten Kunststoffen in Fahrzeugen gerecht zu werden. Daher ist es notwendig, ein spezifisches Recyclingziel von 30 % der Kunststoffe aus Altfahrzeugen festzulegen. Dieses Ziel würde die Ziele für Altfahrzeuge ergänzen, die zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sein müssen. Um den Abfallbewirtschaftern die Umsetzung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist ein Übergangszeitraum von drei Jahren erforderlich. In der Zwischenzeit sollten die derzeitigen Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling (85 %) sowie die Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung (95 %) von Altfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten. | (63) Das Recycling aller Kunststoffe aus Altfahrzeugen sollte fortlaufend verbessert werden, und es muss ein ausreichendes Angebot an Rezyklaten sichergestellt werden, um der Nachfrage nach recycelten Kunststoffen in Fahrzeugen gerecht zu werden. Daher ist es notwendig, ein spezifisches Recyclingziel von 30 % der Kunststoffe aus Altfahrzeugen festzulegen. Dieses Ziel würde die Ziele für Altfahrzeuge ergänzen, die zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sein müssen. Um den Abfallbewirtschaftern die Umsetzung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist ein Übergangszeitraum von drei Jahren erforderlich. In der Zwischenzeit sollten die derzeitigen Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling (85 %) sowie die Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung (95 %) von Altfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten. ***Darüber hinaus wird eine separate Zielvorgabe für die Weiterverwendung festgelegt. Wenn Teile oder Bauteile erfolgreich wiederaufbereitet oder überholt werden, sollten sie auf die Erreichung der Zielvorgabe für die Weiterverwendung durch die zugelassenen Verwertungsanlagen angerechnet werden.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 386**
**Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 63**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (63) Das Recycling aller Kunststoffe aus Altfahrzeugen sollte fortlaufend verbessert werden, und es muss ein ausreichendes Angebot an Rezyklaten sichergestellt werden, um der Nachfrage nach recycelten Kunststoffen in Fahrzeugen gerecht zu werden. Daher ist es notwendig, ***ein spezifisches Recyclingziel*** von ***30 %*** der Kunststoffe aus Altfahrzeugen festzulegen. Dieses Ziel würde die Ziele für Altfahrzeuge ergänzen, die zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sein müssen. Um den Abfallbewirtschaftern die Umsetzung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist ein Übergangszeitraum von drei Jahren erforderlich. In der Zwischenzeit sollten die derzeitigen Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling (85 %) sowie die Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung (95 %) von Altfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten. | (63) Das Recycling aller Kunststoffe aus Altfahrzeugen sollte fortlaufend verbessert werden, und es muss ein ausreichendes Angebot an Rezyklaten sichergestellt werden, um der Nachfrage nach recycelten Kunststoffen in Fahrzeugen gerecht zu werden. Daher ist es notwendig, ***unter Berücksichtigung*** von ***Kriterien wie Herstellungskosten und nach Konsultation*** der ***Sachverständigen Recyclingziele für*** Kunststoffe aus Altfahrzeugen festzulegen. Dieses Ziel würde die Ziele für Altfahrzeuge ergänzen, die zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sein müssen. Um den Abfallbewirtschaftern die Umsetzung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist ein Übergangszeitraum von drei Jahren erforderlich. In der Zwischenzeit sollten die derzeitigen Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling (85 %) sowie die Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung (95 %) von Altfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten. |

Or. es

**Änderungsantrag 387**
**Sirpa Pietikäinen**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 63**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (63) Das Recycling aller Kunststoffe aus Altfahrzeugen sollte fortlaufend verbessert werden, und es muss ein ausreichendes Angebot an Rezyklaten sichergestellt werden, um der Nachfrage nach recycelten Kunststoffen in Fahrzeugen gerecht zu werden. Daher ist es notwendig, ein spezifisches Recyclingziel von ***30*** % der Kunststoffe aus Altfahrzeugen festzulegen. Dieses Ziel würde die Ziele für Altfahrzeuge ergänzen, die zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sein müssen. Um den Abfallbewirtschaftern die Umsetzung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist ein Übergangszeitraum von drei Jahren erforderlich. In der Zwischenzeit sollten die derzeitigen Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling (85 %) sowie die Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung (95 %) von Altfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten. | (63) Das Recycling aller Kunststoffe aus Altfahrzeugen sollte fortlaufend verbessert werden, und es muss ein ausreichendes Angebot an Rezyklaten sichergestellt werden, um der Nachfrage nach recycelten Kunststoffen in Fahrzeugen gerecht zu werden. Daher ist es notwendig, ein spezifisches Recyclingziel von ***40*** % der Kunststoffe aus Altfahrzeugen festzulegen. Dieses Ziel würde die Ziele für Altfahrzeuge ergänzen, die zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sein müssen. Um den Abfallbewirtschaftern die Umsetzung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist ein Übergangszeitraum von drei Jahren erforderlich. In der Zwischenzeit sollten die derzeitigen Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling (85 %) sowie die Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung (95 %) von Altfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten. |

Or. en

**Änderungsantrag 388**
**Anne-Sophie Frigout**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 63 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(63a) Die in dieser Verordnung vorgegebenen Recyclingziele übersteigen das Angebot der hierfür erforderlichen Materialien erheblich, was zu Versorgungsengpässen und in der Folge*** |

***zu einem Angebotsschock führen könnte.***

Or. fr

**Änderungsantrag 389**
**Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 64**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (64) Die Verwertung hochwertiger Sekundärrohstoffe sollte mittels einer Verbesserung des Schredderns von Altfahrzeugen ausgeweitet werden. Daher sollten Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe ***nicht*** zusammen mit Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten geschreddert werden, um ***insbesondere*** die Trennung von Kupfer und Stahlfraktionen zu optimieren. | (64) Die Verwertung hochwertiger Sekundärrohstoffe sollte mittels einer Verbesserung des Schredderns von Altfahrzeugen ausgeweitet werden. Daher sollten Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe ***nur*** zusammen mit Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten geschreddert werden, ***wenn bestimmte Kriterien und Grenzwerte eingehalten werden,*** um die Trennung von Kupfer und Stahlfraktionen zu optimieren. |

Or. en

**Änderungsantrag 390**
**Ivars Ijabs**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 64**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (64) Die Verwertung hochwertiger Sekundärrohstoffe sollte mittels einer Verbesserung des Schredderns von Altfahrzeugen ausgeweitet werden. Daher sollten Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe nicht zusammen mit Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten geschreddert werden, um insbesondere die Trennung von Kupfer und ***Stahlfraktionen*** zu | (64) Die Verwertung hochwertiger Sekundärrohstoffe sollte mittels einer Verbesserung des Schredderns von Altfahrzeugen ausgeweitet werden. Daher sollten Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe nicht zusammen mit Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten geschreddert werden, um insbesondere die Trennung von Kupfer***, Stahl-, Aluminium-*** und |

optimieren.

***Glasfraktionen*** zu optimieren.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 65**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (65) Um die Qualität der Behandlung von Altfahrzeugen zusätzlich zu verbessern, sollte es nicht möglich sein, Abfallfraktionen aus geschredderten Altfahrzeugen, die Nicht-Inertabfälle enthalten und nicht mit Post-Schredder-Technologie verarbeitet werden, auf Deponien zu entsorgen. | (65) ***Angesichts der Abfallhierarchie gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2008/98/EG sowie*** um die Qualität der Behandlung von Altfahrzeugen zusätzlich zu verbessern, sollte es nicht möglich sein, Abfallfraktionen aus geschredderten Altfahrzeugen, die Nicht-Inertabfälle enthalten und nicht mit Post-Schredder-Technologie verarbeitet werden, auf Deponien zu entsorgen. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 66**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (66) Altfahrzeuge werden als gefährliche Abfälle eingestuft und können nicht in Nicht-OECD-Länder ausgeführt werden. Von Schadstoffen befreite Altfahrzeuge können außerhalb der Union behandelt werden, sofern die Verbringung dieser von Schadstoffen befreiten Altfahrzeuge im Einklang mit der | (66) Altfahrzeuge werden als gefährliche Abfälle eingestuft und können nicht in Nicht-OECD-Länder ausgeführt werden. Von Schadstoffen befreite Altfahrzeuge können außerhalb der Union behandelt werden, sofern die Verbringung dieser von Schadstoffen befreiten Altfahrzeuge im Einklang mit der Verordnung (EU) ***2024/1157*** erfolgt. ***Die*** |

| | |
|---|---|
| Verordnung (EU) ***1013/2006*** erfolgt. | ***zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Verbringungen von Gebrauchtfahrzeugen, bei denen der Verdacht besteht, dass es sich um Altfahrzeuge handelt, zu inspizieren und die Kosten für Analysen, Inspektionen und Lagerung gegebenenfalls den Herstellern, in ihrem Namen handelnden Dritten oder anderen Personen, die die Verbringung veranlassen, in Rechnung zu stellen.*** |

Or. en

**Änderungsantrag 393**
**Radan Kanev**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 66 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(66a) Die Ausfuhr wertvoller Altmetalle, einschließlich solcher aus Gebrauchtwagen und Altfahrzeugen, in Nicht-EU-Länder führt zum Verlust wesentlicher Rohstoffe, die für die verarbeitende Industrie und den Verteidigungssektor der EU von entscheidender Bedeutung sind. Die EU erkennt daher an, dass der Sicherstellung des Verbleibs von hochwertigem Schrott in der Union eine entscheidende Rolle zukommt, wenn es darum geht, die Ziele der Union im Bereich der Kreislaufwirtschaft in Bezug auf die Rohstoffversorgung, die industrielle Wettbewerbsfähigkeit und den Umweltschutz zu erreichen. Daher sollte die Kommission Maßnahmen in Erwägung ziehen, um die Sicherstellung des Verbleibs und das Recycling von hochwertigem Metallschrott in der EU zu verbessern, um die Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit der verarbeitenden Industrie und der Schwerindustrie zu*** |

***stärken. Diese sollten auch die Ausfuhrvorschriften für Gebrauchtfahrzeuge bewerten und diese Bewertung nicht auf die Festlegung von Gleichwertigkeitskriterien auf der Grundlage von Abfallbewirtschaftungs- und Umweltpraktiken beschränken.***

Or. en

**Änderungsantrag 394**
**Alexandr Vondra**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 67**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) ***[neue Abfallverbringungsverordnung] weitgehend gleichwertig sind***. | (67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) ***2024/1157 gleichkommen***. |

Or. en

*Begründung*

*Die Sicherstellung fairer Bedingungen gemäß der Abfallverbringungsverordnung (EU) 2024/1157 ist für den Schutz der menschlichen Gesundheit, der Umwelt in Entwicklungsländern und der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie von entscheidender Bedeutung. Abfallausfuhren sollten nur dann fortgesetzt werden, wenn die Empfängerländer gleichwertige europäische Standards erfüllen und eine effiziente stoffliche Verwertung ermöglichen.*

**Änderungsantrag 395**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 67**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) [neue Abfallverbringungsverordnung] ***weitgehend*** gleichwertig sind. | (67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) [neue Abfallverbringungsverordnung] gleichwertig sind. |

Or. en

*Begründung*

*Anpassung an den Wortlaut der Abfallverbringungsverordnung.*

**Änderungsantrag 396**
**Jonas Sjöstedt**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 67**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union | (67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union |

| | |
|---|---|
| festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) [neue Abfallverbringungsverordnung] ***weitgehend*** gleichwertig sind. | festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) [neue Abfallverbringungsverordnung] gleichwertig sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 397**
**Pietro Fiocchi**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 67**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) ***[neue Abfallverbringungsverordnung] weitgehend gleichwertig sind***. | (67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) ***2024/1157 gleichkommen***. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 67**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (67) Werden Altfahrzeuge aus der | (67) Werden Altfahrzeuge aus der |

| | |
|---|---|
| Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der ***menschlichen*** Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) [neue Abfallverbringungsverordnung] ***weitgehend*** gleichwertig sind. | Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) [neue Abfallverbringungsverordnung] gleichwertig sind. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 68**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (68) Um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ökologisch nachhaltig behandelt werden, muss Klarheit über den Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer geschaffen werden, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. Fahrzeugeigner, die das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen möchten, sollten insbesondere nachweisen müssen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. ***Um den Status eines Gebrauchtfahrzeugs zu bewerten, sollten der Fahrzeugeigner, andere Wirtschaftsteilnehmer und die zuständigen Behörden überprüfen, ob bestimmte Kriterien erfüllt sind, anhand derer festgestellt wird, ob es sich bei dem betreffenden Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt. Um dem technischen*** | (68) Um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ökologisch nachhaltig behandelt werden, muss Klarheit über den Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer geschaffen werden, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. Fahrzeugeigner, die das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen möchten, sollten insbesondere nachweisen müssen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. |

***und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang I zu erlassen, um die Kriterien für die Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festzulegen.***

Or. fr

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 68**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (68) Um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ökologisch nachhaltig behandelt werden, muss Klarheit über den Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer geschaffen werden, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. Fahrzeugeigner, die das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen möchten, sollten ***insbesondere nachweisen müssen***, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. ***Um den Status eines Gebrauchtfahrzeugs zu bewerten, sollten der Fahrzeugeigner, andere Wirtschaftsteilnehmer und die*** zuständigen Behörden ***überprüfen, ob bestimmte Kriterien erfüllt sind, anhand derer festgestellt wird, ob es sich bei dem betreffenden Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt***. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen | (68) Um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ökologisch nachhaltig behandelt werden, muss Klarheit über den Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer geschaffen werden, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. Fahrzeugeigner, die das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen möchten, sollten ***jeder natürlichen oder juristischen Person, die das Fahrzeug erwerben möchte, oder den zuständigen Behörden Unterlagen vorlegen, die belegen***, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. ***Bei diesen Unterlagen sollte es sich um eine gültige Prüfbescheinigung oder, falls diese nicht vorliegt, um eine von den*** zuständigen Behörden ***oder anderen von den Mitgliedstaaten zugelassenen Stellen geprüfte Bewertung gemäß Anhang I handeln. Bestehen Zweifel daran, dass es sich bei einem Gebrauchtfahrzeug um ein Altfahrzeug handelt, sollten die zuständigen Behörden oder von den*** |

Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang I zu erlassen, um die Kriterien für die Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festzulegen.

***Mitgliedstaaten zugelassene Stellen die Möglichkeit haben, vom Fahrzeugeigner die Vorlage weiterer Unterlagen zu verlangen***. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang I zu erlassen, um die Kriterien für die Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festzulegen.

Or. en

**Änderungsantrag 401**
**Beatrice Timgren**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 68**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (68) Um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ökologisch nachhaltig behandelt werden, muss Klarheit über den Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer geschaffen werden, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. Fahrzeugeigner, die das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen möchten, sollten insbesondere nachweisen müssen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. ***Um den Status eines Gebrauchtfahrzeugs zu bewerten, sollten der Fahrzeugeigner, andere Wirtschaftsteilnehmer und die*** zuständigen Behörden ***überprüfen, ob bestimmte Kriterien erfüllt sind, anhand derer festgestellt wird, ob es sich bei dem betreffenden Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt***. ***Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen,*** sollte ***der Kommission die Befugnis übertragen*** | (68) Um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ökologisch nachhaltig behandelt werden, muss Klarheit über den Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer geschaffen werden, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. Fahrzeugeigner, die das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen möchten, sollten insbesondere nachweisen müssen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. ***Die Beweislast sollte jedoch nicht in unverhältnismäßiger Weise auf die Fahrzeugeigner abgewälzt werden***. ***Zusätzliche Unterlagen sollten nur dann verlangt werden verlangt werden, wenn die*** zuständigen Behörden ***eindeutige und stichhaltige Beweise dafür vorlegen, dass ein Fahrzeug die Altfahrzeugkriterien erfüllt. Ohne einen solchen Nachweis*** sollte ***davon ausgegangen werden, dass ein Gebrauchtfahrzeug für den*** |

***werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang I zu erlassen, um die Kriterien für die Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festzulegen***.

***Wiederverkauf oder die Ausfuhr geeignet ist, um unnötige bürokratische Hindernisse zu vermeiden, die rechtmäßige Transaktionen behindern und die Kosten für die Verbraucher in die Höhe treiben könnten***.

Or. en

**Änderungsantrag 402**
**Beatrice Timgren**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 69**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“***[59]*** wurde die Notwendigkeit betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen müsse, um den externen ökologischen Fußabdruck der Union im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen anzugehen. Angesichts der Tatsache, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen **–** ***wie im Umweltprogramm der Vereinten Nationen[60] dokumentiert*** **–** erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit nach sich zieht und dass die Union der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen ist, müssen auf Unionsebene spezifische Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen ***[aus der Union]*** festgelegt werden. ***Diese Anforderungen sollten auf objektiven Kriterien beruhen, anhand derer sich entscheidet, ob ein Gebrauchtfahrzeug kein Altfahrzeug ist und gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[61] als verkehrssicher einzustufen ist***. ***Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nur Gebrauchtfahrzeuge, die in der Union als verkehrssicher gelten, in Drittländer ausgeführt werden können,*** | (69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ wurde die Notwendigkeit betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen müsse, um den externen ökologischen Fußabdruck der Union im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen anzugehen. Angesichts der Tatsache, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit nach sich zieht und dass die Union der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen ist, müssen auf Unionsebene spezifische Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen festgelegt werden. ***Solche Maßnahmen sollten jedoch keinen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand für Fahrzeugeigner oder Unternehmen, die rechtmäßigen Handel betreiben, mit sich bringen. Fahrzeuge sollten nur dann Ausfuhrbeschränkungen unterliegen, wenn sie auf der Grundlage einer rechtsverbindlichen Entscheidung nach einem ordnungsgemäßen Verfahren förmlich als Altfahrzeuge eingestuft worden sind***. ***Automatisierte Bewertungen*** |

***sodass das Risiko verringert wird, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union zur Luftverschmutzung oder zu Verkehrsunfällen in Drittländern beiträgt. Damit die Zollbehörden überprüfen können, ob diese Anforderungen bei der Ausfuhr erfüllt sind, sollte jede Person, die Gebrauchtfahrzeuge ausführt, verpflichtet sein, den Behörden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und eine Erklärung vorzulegen, in der bestätigt wird, dass es sich bei dem Gebrauchtfahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt und dass es als verkehrssicher gilt.***

***oder Einstufungen auf der Grundlage von Schätzungen sollten kein Grund für die Verweigerung von Ausfuhrrechten sein.***

---

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

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

***[61] Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51–128).***

Or. en

**Änderungsantrag 403**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 69**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“***[59]*** wurde die Notwendigkeit betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen müsse, um den externen ökologischen Fußabdruck der Union im | (69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“ wurde die Notwendigkeit betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen müsse, um den externen ökologischen Fußabdruck der Union im |

Zusammenhang mit der Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen anzugehen. Angesichts der Tatsache, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen – wie im Umweltprogramm der Vereinten Nationen***[60]*** dokumentiert – erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit nach sich zieht und dass die Union der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen ist, müssen auf Unionsebene spezifische Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen [aus der Union] festgelegt werden. Diese Anforderungen sollten auf objektiven Kriterien beruhen, anhand derer sich entscheidet, ob ein Gebrauchtfahrzeug kein Altfahrzeug ist ***und*** gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates***[61]*** als verkehrssicher einzustufen ist. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nur Gebrauchtfahrzeuge, die in der Union als verkehrssicher gelten, in Drittländer ausgeführt werden können, sodass das Risiko verringert wird, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union zur Luftverschmutzung oder zu Verkehrsunfällen in Drittländern beiträgt. Damit die Zollbehörden überprüfen können, ob diese Anforderungen bei der Ausfuhr erfüllt sind, sollte jede Person, die Gebrauchtfahrzeuge ausführt, verpflichtet sein, den Behörden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer ***und*** eine Erklärung ***vorzulegen***, in der bestätigt wird, dass es sich bei dem Gebrauchtfahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt ***und dass es als verkehrssicher gilt***.

Zusammenhang mit der Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen anzugehen. Angesichts der Tatsache, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen – wie im Umweltprogramm der Vereinten Nationen dokumentiert – erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit nach sich zieht und dass die Union der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen ist, müssen auf Unionsebene spezifische Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen [aus der Union] festgelegt werden. Diese Anforderungen sollten auf objektiven Kriterien beruhen, anhand derer sich entscheidet, ob ein Gebrauchtfahrzeug kein Altfahrzeug ist***,*** gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates als verkehrssicher einzustufen ist ***und bestimmte Umweltstandards/Emissionsgrenzwerte eingehalten werden müssen***. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nur Gebrauchtfahrzeuge, die in der Union als verkehrssicher gelten, in Drittländer ausgeführt werden können, sodass das Risiko verringert wird, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union zur Luftverschmutzung oder zu Verkehrsunfällen in Drittländern beiträgt. Damit die Zollbehörden überprüfen können, ob diese Anforderungen bei der Ausfuhr erfüllt sind, sollte jede Person, die Gebrauchtfahrzeuge ausführt, verpflichtet sein, den Behörden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer***,*** eine Erklärung, in der bestätigt wird, dass es sich bei dem Gebrauchtfahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt***, sowie einen Nachweis darüber, dass das Fahrzeug verkehrssicher ist, vorzulegen***. ***Darüber hinaus sollten Grenzwerte für das Alter von Fahrzeugen festgelegt werden, die ausgeführt werden können. Dadurch wird verhindert, dass Fahrzeuge, die für die menschliche Gesundheit am umweltschädlichsten und schädlichsten***

***sind, in Drittländer ausgeführt werden.***

_____ _____

*[59] COM(2021)400*

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

*[61] Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51–128).*

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 69**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“[59] wurde die Notwendigkeit betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen müsse, um den externen ökologischen Fußabdruck der Union im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen anzugehen. Angesichts der Tatsache, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen – wie im Umweltprogramm der Vereinten Nationen[60] dokumentiert – erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit nach sich zieht und dass die Union der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen ist, müssen auf Unionsebene spezifische Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen [aus der Union] | (69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“[59] wurde die Notwendigkeit betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen müsse, um den externen ökologischen Fußabdruck der Union im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen anzugehen. Angesichts der Tatsache, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen – wie im Umweltprogramm der Vereinten Nationen[60] dokumentiert – erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit nach sich zieht und dass die Union der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen ist, müssen auf Unionsebene spezifische Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen [aus der Union] |

festgelegt werden. Diese Anforderungen sollten auf objektiven Kriterien beruhen, anhand derer sich entscheidet, ob ein Gebrauchtfahrzeug kein Altfahrzeug ist und gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[61] als verkehrssicher einzustufen ist. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nur Gebrauchtfahrzeuge, die in der Union als verkehrssicher gelten, in Drittländer ausgeführt werden können, sodass das Risiko verringert wird, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union zur Luftverschmutzung oder zu Verkehrsunfällen in Drittländern beiträgt. Damit die Zollbehörden überprüfen können, ob diese Anforderungen bei der Ausfuhr erfüllt sind, sollte jede Person, die Gebrauchtfahrzeuge ausführt, verpflichtet sein, den Behörden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und eine Erklärung vorzulegen, in der bestätigt wird, dass es sich bei dem Gebrauchtfahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt und dass es als verkehrssicher gilt.

festgelegt werden. Diese Anforderungen sollten auf objektiven Kriterien beruhen, anhand derer sich entscheidet, ob ein Gebrauchtfahrzeug kein Altfahrzeug ist und gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[61] als verkehrssicher einzustufen ist ***und in ein nationales Fahrzeugregister aufgenommen werden muss***. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nur Gebrauchtfahrzeuge, die in der Union als verkehrssicher gelten, in Drittländer ausgeführt werden können, sodass das Risiko verringert wird, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union zur Luftverschmutzung oder zu Verkehrsunfällen in Drittländern beiträgt. Damit die Zollbehörden überprüfen können, ob diese Anforderungen bei der Ausfuhr erfüllt sind, sollte jede Person, die Gebrauchtfahrzeuge ausführt, verpflichtet sein, den Behörden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und eine Erklärung vorzulegen, in der bestätigt wird, dass es sich bei dem Gebrauchtfahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt und dass es als verkehrssicher gilt.

---

[59] COM(2021)400

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

[61] Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).

---

[59] COM(2021)***0***400***.***

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

[61] Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).

Or. en

**Änderungsantrag 405**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 70**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (70) Es ist wichtig, einen Mechanismus einzurichten, mithilfe dessen die Einhaltung der Ausfuhranforderungen für Gebrauchtfahrzeuge wirksam überprüft werden kann***, ohne den Handel zwischen der Union und Drittländern zu beeinträchtigen***. Daher sollte die Kommission ein elektronisches System einrichten, mit dem die Behörden in den Mitgliedstaaten in Echtzeit Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Stand der technischen Überwachung zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge austauschen können. Angesichts seiner bestehenden Merkmale und Funktionen im Zusammenhang mit dem Austausch von Informationen über in der Union zugelassene Fahrzeuge zwischen Zulassungsbehörden, hat die Kommission MOVE-HUB, eine Plattform für den Austausch von Nachrichten, entwickelt, um die nationalen elektronischen Register der Mitgliedstaaten miteinander zu vernetzen. Auf der Plattform sind derzeit die Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU), die Führerscheinregister (RESPER), die Berufskraftfahrerqualifikationsregister (ProDriveNet), die Meldung von Mängeln bei der Unterwegskontrolle von Fahrzeugen (RSI) und die Register der Fahrtenschreiberkarten (TACHOnet-System) zusammengeschaltet. Die Funktionen von MOVE-HUB sollten daher erweitert werden, um den Austausch von Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer ***und*** den Stand der technischen Überwachung zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge zu ermöglichen. Um es den Zollbehörden zu ermöglichen, elektronisch und automatisch zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Ausfuhranforderungen erfüllt, sollte das | (70) Es ist wichtig, einen Mechanismus einzurichten, mithilfe dessen die Einhaltung der Ausfuhranforderungen für Gebrauchtfahrzeuge wirksam überprüft werden kann. Daher sollte die Kommission ein elektronisches System einrichten, mit dem die Behörden in den Mitgliedstaaten in Echtzeit Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Stand der technischen Überwachung zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge austauschen ***und überprüfen*** können. Angesichts seiner bestehenden Merkmale und Funktionen im Zusammenhang mit dem Austausch von Informationen über in der Union zugelassene Fahrzeuge zwischen Zulassungsbehörden, hat die Kommission MOVE-HUB, eine Plattform für den Austausch von Nachrichten, entwickelt, um die nationalen elektronischen Register der Mitgliedstaaten miteinander zu vernetzen. Auf der Plattform sind derzeit die Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU), die Führerscheinregister (RESPER), die Berufskraftfahrerqualifikationsregister (ProDriveNet), die Meldung von Mängeln bei der Unterwegskontrolle von Fahrzeugen (RSI) und die Register der Fahrtenschreiberkarten (TACHOnet-System) zusammengeschaltet. Die Funktionen von MOVE-HUB sollten daher erweitert werden, um den Austausch ***und die Überprüfung*** von Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer***,*** den Stand der technischen Überwachung ***und die Konformität mit bestimmten Umweltnormen*** zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge zu ermöglichen. Um es den Zollbehörden zu ermöglichen, elektronisch und automatisch zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Ausfuhranforderungen erfüllt, sollte das |

| | |
|---|---|
| von MOVE-HUB betriebene elektronische System mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll gemäß der Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates[62] vernetzt werden. Die genannte Verordnung sieht einen umfassenden Rahmen automatisierter Überprüfungen bei spezifischen Nichtzollformalitäten der Union vor. In der vorliegenden Verordnung sollten daher die wichtigsten zu überprüfenden Elemente festgelegt werden; die technischen Aspekte der Durchführung dieser Überprüfungen würden hingegen in der Verordnung (EU) 2022/2399 festgelegt. | von MOVE-HUB betriebene elektronische System mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll gemäß der Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates vernetzt werden. Die genannte Verordnung sieht einen umfassenden Rahmen automatisierter Überprüfungen bei spezifischen Nichtzollformalitäten der Union vor. In der vorliegenden Verordnung sollten daher die wichtigsten zu überprüfenden Elemente festgelegt werden; die technischen Aspekte der Durchführung dieser Überprüfungen würden hingegen in der Verordnung (EU) 2022/2399 festgelegt. |
| _____ | _____ |
| ***[62] Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 2022 zur Einrichtung der Single-Window-Umgebung der Europäischen Union für den Zoll und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 (ABl. L 317 vom 9.12.2022, S. 1).*** | |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 73**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (73) Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, Kontrollen an zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[63] vorzunehmen. Ein erheblicher Anteil der aus der Union ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge wird in Länder verbracht, in denen Einfuhranforderungen bestehen oder eingeführt werden könnten, | (73) Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, Kontrollen an zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vorzunehmen***. Es bestehen derzeit zwar keine spezifischen Bedingungen für die Ausfuhr von Gebrauchtwagen aus der Union, Drittländer haben jedoch zunehmend spezifische Bedingungen für*** |

wie beispielsweise Anforderungen in Bezug auf das Alter des Fahrzeugs oder seine ***Emissionen***. Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, elektronisch und automatisch über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug diese Anforderungen erfüllt, wenn die Informationen über diese Anforderungen der Kommission von den betreffenden Drittländern offiziell übermittelt werden. Um den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit in Drittländern zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Festlegung dieser Anforderungen zu erlassen.

***die Einfuhr von Gebrauchtwagen eingeführt, wie etwa Anforderungen in Bezug auf das Alter und/oder die Emissionsstandards der Fahrzeuge***. Ein erheblicher Anteil der aus der Union ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge wird in Länder verbracht, in denen Einfuhranforderungen bestehen oder eingeführt werden könnten, wie beispielsweise Anforderungen in Bezug auf das Alter des Fahrzeugs oder seine ***Emissionsstandards***. Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, elektronisch und automatisch über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug diese Anforderungen erfüllt, wenn die Informationen über diese Anforderungen der Kommission von den betreffenden Drittländern offiziell übermittelt werden. ***Die Kommission sollte Informationen über diese von Drittländern eingeführten Anforderungen veröffentlichen und zur Verfügung stellen.*** Um den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit in Drittländern zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Festlegung dieser Anforderungen zu erlassen.

_____ _____

***[63] Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).***

Or. en

**Änderungsantrag 407**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 73**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (73) Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, Kontrollen an zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[63] vorzunehmen. Ein erheblicher Anteil der aus der Union ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge wird in Länder verbracht, in denen Einfuhranforderungen bestehen oder eingeführt werden könnten, wie beispielsweise Anforderungen in Bezug auf das Alter des Fahrzeugs oder seine Emissionen. Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, elektronisch und automatisch über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug diese Anforderungen erfüllt, wenn die Informationen über diese Anforderungen der Kommission von den betreffenden Drittländern offiziell übermittelt werden. Um den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit in Drittländern zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Festlegung dieser Anforderungen zu erlassen. | (73) Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, Kontrollen an zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vorzunehmen. ***Es sollte daher als vorrangiger Kontrollbereich ausgewiesen werden, der verstärkte Zollkontrollen und ein koordiniertes Vorgehen der Zollbehörden ermöglicht.*** Ein erheblicher Anteil der aus der Union ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge wird in Länder verbracht, in denen Einfuhranforderungen bestehen oder eingeführt werden könnten, wie beispielsweise Anforderungen in Bezug auf das Alter des Fahrzeugs oder seine Emissionen. Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, elektronisch und automatisch über die Single-Window-Umgebung der EU ***oder durch spezifische Zollkontrollen*** für den Zoll zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug diese Anforderungen erfüllt, wenn die Informationen über diese Anforderungen der Kommission von den betreffenden Drittländern offiziell übermittelt werden. Um den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit in Drittländern zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Festlegung dieser Anforderungen zu erlassen. |
| ***[63] Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).*** | |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 76**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (76) Die Inspektionen sollten die Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen und die Behandlung von Altfahrzeugen umfassen. Die Inspektionen sollten sich in jedem Jahr auf mindestens 10 % der zugelassenen Verwertungsanlagen und Wirtschaftsteilnehmer erstrecken. Die Standorte der Reparatur- und Wartungsunternehmen sollten ebenfalls inspiziert werden. Es muss betont werden, dass die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Inspektionen die Inspektionen bei der Verbringung von Altfahrzeugen ergänzen sollten, die in der Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: neue Abfallverbringungsverordnung] umfassend geregelt sind. | (76) Die Inspektionen sollten die Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen und die Behandlung von Altfahrzeugen umfassen. Die Inspektionen sollten sich in jedem Jahr auf mindestens 10 % der zugelassenen Verwertungsanlagen und Wirtschaftsteilnehmer erstrecken. Die Standorte der Reparatur- und Wartungsunternehmen***, Sammelstellen und anderen Einrichtungen und Wirtschaftsbeteiligten, die Altfahrzeuge behandeln oder Gebrauchtfahrzeuge oder deren Ersatzteile und Bauteile verkaufen,*** sollten ebenfalls inspiziert werden. Es muss betont werden, dass die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Inspektionen die Inspektionen bei der Verbringung von Altfahrzeugen ergänzen sollten, die in der Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: neue Abfallverbringungsverordnung] umfassend geregelt sind. |

Or. en

**Änderungsantrag 409**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 76**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (76) Die Inspektionen sollten die Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen über die Ausfuhr von | (76) Die Inspektionen sollten die Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen über die Ausfuhr von |

| | |
|---|---|
| Gebrauchtfahrzeugen und die Behandlung von Altfahrzeugen umfassen. Die Inspektionen sollten sich in jedem Jahr auf mindestens ***10*** % der zugelassenen Verwertungsanlagen und Wirtschaftsteilnehmer erstrecken. Die Standorte der Reparatur- und Wartungsunternehmen sollten ebenfalls inspiziert werden. Es muss betont werden, dass die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Inspektionen die Inspektionen bei der Verbringung von Altfahrzeugen ergänzen sollten, die in der Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: neue Abfallverbringungsverordnung] umfassend geregelt sind. | Gebrauchtfahrzeugen und die Behandlung von Altfahrzeugen umfassen. Die Inspektionen sollten sich in jedem Jahr auf mindestens ***20*** % der zugelassenen Verwertungsanlagen und Wirtschaftsteilnehmer erstrecken. Die Standorte der Reparatur- und Wartungsunternehmen sollten ebenfalls inspiziert werden. Es muss betont werden, dass die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Inspektionen die Inspektionen bei der Verbringung von Altfahrzeugen ergänzen sollten, die in der Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: neue Abfallverbringungsverordnung] umfassend geregelt sind. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 77**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (77) Die Mitgliedstaaten sollten Mechanismen zur Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene einrichten, damit die Inspektionen effizient durchgeführt werden können. Diese Mechanismen sollten den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten ermöglichen, der für die Ortung der Fahrzeuge und die Überprüfung der ordnungsgemäßen Behandlung am Ende der Lebensdauer erforderlich ist. | (77) Die Mitgliedstaaten sollten Mechanismen zur Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene einrichten, damit die Inspektionen effizient durchgeführt werden können***, um die Verhinderung und Aufdeckung der illegalen Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen zu erleichtern und das Problem der „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ dauerhaft zu lösen***. Diese Mechanismen sollten den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten ermöglichen, der für die Ortung der Fahrzeuge und die Überprüfung der ordnungsgemäßen Behandlung am Ende der Lebensdauer erforderlich ist. |

Or. en

**Änderungsantrag 411**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 78**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (78) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen, um gegen die illegale Behandlung von Altfahrzeugen vorzugehen und so daraus entstehende Schäden für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit zu vermeiden. Jede Anlage oder jedes Unternehmen, die bzw. das Altfahrzeuge ohne gültige Genehmigung behandelt oder gegen die in der Genehmigung festgelegten Bedingungen oder Anforderungen verstößt, sollte daher mit Sanktionen belegt werden. Zur Gewährleistung einer wirksamen Einhaltung dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten auch andere Maßnahmen wie den Entzug der Genehmigung oder die Aussetzung des Betriebs eines Wirtschaftsteilnehmers in Betracht ziehen. | (78) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen, um gegen die illegale Behandlung von Altfahrzeugen vorzugehen und so daraus entstehende Schäden für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit zu vermeiden***, und um das Problem der „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ und der nicht vorschriftsmäßig ausgeführten Fahrzeuge anzugehen***. Jede Anlage oder jedes Unternehmen, die bzw. das Altfahrzeuge ohne gültige Genehmigung behandelt oder gegen die in der Genehmigung festgelegten Bedingungen oder Anforderungen verstößt, sollte daher mit Sanktionen belegt werden. Zur Gewährleistung einer wirksamen Einhaltung dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten auch andere Maßnahmen wie den Entzug der Genehmigung oder die Aussetzung des Betriebs eines Wirtschaftsteilnehmers in Betracht ziehen. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 78**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (78) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen, um gegen die illegale | (78) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen, um gegen die illegale |

| | |
|---|---|
| Behandlung von Altfahrzeugen vorzugehen und so daraus entstehende Schäden für die Umwelt oder die ***menschliche*** Gesundheit zu vermeiden. Jede Anlage oder jedes Unternehmen, die bzw. das Altfahrzeuge ohne gültige Genehmigung behandelt oder gegen die in der Genehmigung festgelegten Bedingungen oder Anforderungen verstößt, sollte daher mit Sanktionen belegt werden. Zur Gewährleistung einer wirksamen Einhaltung dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten auch andere Maßnahmen wie den Entzug der Genehmigung oder die Aussetzung des Betriebs eines Wirtschaftsteilnehmers in Betracht ziehen. | Behandlung von Altfahrzeugen vorzugehen und so daraus entstehende Schäden für die Umwelt oder die Gesundheit zu vermeiden. Jede Anlage oder jedes Unternehmen, die bzw. das Altfahrzeuge ohne gültige Genehmigung behandelt oder gegen die in der Genehmigung festgelegten Bedingungen oder Anforderungen verstößt, sollte daher mit Sanktionen belegt werden. Zur Gewährleistung einer wirksamen Einhaltung dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten auch andere Maßnahmen wie den Entzug der Genehmigung oder die Aussetzung des Betriebs eines Wirtschaftsteilnehmers in Betracht ziehen. |

Or. en

**Änderungsantrag 413**
**Sara Matthieu, David Cormand**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 78 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(78a) Um eine wirksame Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten sicherzustellen, sollte ein Koordinierungsnetz für die Durchsetzung eingerichtet und von der Kommission überwacht werden. Dieses Netz sollte darauf abzielen, wiederkehrende Durchsetzungsprobleme zu erörtern, bewährte Verfahren auszutauschen und einen harmonisierten Rahmen für die Annahme von Korrekturmaßnahmen und Sanktionen zu prüfen.*** |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 86**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (86) Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib wurden als eine der größten Herausforderungen bei der Durchführung der Richtlinie 2000/53/EG ermittelt. Das Fehlen eines effizienten Systems für den Echtzeit-Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über den Zulassungsstatus von Fahrzeugen beeinträchtigt die Rückverfolgbarkeit und wurde als ein Grund für die hohe Anzahl von „Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib“ in der Union ermittelt. Um hier Abhilfe zu schaffen, sollte die Kommission eine Überarbeitung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates[67] über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge vorschlagen. Im Rahmen dieser Überarbeitung sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge Daten elektronisch zu erfassen, anhand derer die Gründe für eine Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs ordnungsgemäß dokumentiert werden können, insbesondere wenn ein Fahrzeug als Altfahrzeug in einer zugelassenen Verwertungsanlage behandelt, in einem anderen Mitgliedstaat neu zugelassen, in ein Drittland außerhalb der Union ausgeführt oder gestohlen wurde. Darüber hinaus sollten die Fahrzeugeigner verpflichtet werden, jegliche Änderung bezüglich des Eigentums unverzüglich an die nationale Zulassungsbehörde zu melden, um die illegale Demontage oder Ausfuhr von vorübergehend abgemeldeten Fahrzeugen zu verhindern. Diese Änderungen ergänzen die bestehenden Anforderungen an die Mitgliedstaaten, Daten über alle in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge elektronisch zu erfassen, und bauen auf ihnen auf. | (86) Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib wurden als eine der größten Herausforderungen bei der Durchführung der Richtlinie 2000/53/EG ermittelt. Das Fehlen eines effizienten Systems für den Echtzeit-Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über den Zulassungsstatus von Fahrzeugen beeinträchtigt die Rückverfolgbarkeit und wurde als ein Grund für die hohe Anzahl von „Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib“ in der Union ermittelt. Um hier Abhilfe zu schaffen, sollte die Kommission ***innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens*** eine Überarbeitung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge[67] vorschlagen. Im Rahmen dieser Überarbeitung sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge Daten elektronisch zu erfassen, anhand derer die Gründe für eine Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs ordnungsgemäß dokumentiert werden können, insbesondere wenn ein Fahrzeug als Altfahrzeug in einer zugelassenen Verwertungsanlage behandelt, in einem anderen Mitgliedstaat neu zugelassen, in ein Drittland außerhalb der Union ausgeführt oder gestohlen wurde. Darüber hinaus sollten die Fahrzeugeigner verpflichtet werden, jegliche Änderung bezüglich des Eigentums unverzüglich an die nationale Zulassungsbehörde zu melden, um die illegale Demontage oder Ausfuhr von vorübergehend abgemeldeten Fahrzeugen zu verhindern. Diese Änderungen ergänzen die bestehenden Anforderungen an die Mitgliedstaaten, Daten über alle in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge elektronisch zu erfassen, und bauen auf ihnen auf. |

[67] Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

[67] Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 87**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (87) Angesichts der Notwendigkeit, ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten und dem wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf das Funktionieren des Binnenmarkts und auf die Umwelt vorlegen. Die Kommission sollte in ihren Bericht eine Bewertung der Bestimmungen über die Konstruktion neuer Fahrzeuge, einschließlich der Zielvorgaben für die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen einschließlich der Recyclingziele und über Sanktionen sowie eine Bewertung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer weiteren Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf bestimmte Fahrzeuge der Klasse L, schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger aufnehmen. Diese Bewertung sollte sich nicht nur auf Aspekte der Behandlung von Altfahrzeugen konzentrieren, sondern auch auf die Relevanz und den Mehrwert von Konstruktionsvorschriften. | (87) Angesichts der Notwendigkeit, ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten und dem wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf das Funktionieren des Binnenmarkts und auf die Umwelt vorlegen. Die Kommission sollte in ihren Bericht eine Bewertung der Bestimmungen über die Konstruktion neuer Fahrzeuge, einschließlich der Zielvorgaben für die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen einschließlich der Recyclingziele und über Sanktionen sowie eine Bewertung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer weiteren Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf bestimmte Fahrzeuge der Klasse L, schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger aufnehmen. Diese Bewertung sollte sich nicht nur auf Aspekte der Behandlung von Altfahrzeugen konzentrieren, sondern auch auf die Relevanz und den Mehrwert von Konstruktionsvorschriften ***sowie auf die Auswirkungen von Maßnahmen zur*** |

***Bekämpfung des Problems der „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ und insbesondere der illegalen Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen***.

Or. en

**Änderungsantrag 416**
**Laurent Castillo**

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 87**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (87) Angesichts der Notwendigkeit, ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten und dem wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf das Funktionieren des Binnenmarkts und auf die Umwelt vorlegen. Die Kommission sollte in ihren Bericht eine Bewertung der Bestimmungen über die Konstruktion neuer Fahrzeuge, einschließlich der Zielvorgaben für die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen einschließlich der Recyclingziele und über Sanktionen sowie eine Bewertung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer weiteren Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf bestimmte Fahrzeuge der Klasse L, schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger aufnehmen. Diese Bewertung sollte sich nicht nur auf Aspekte der Behandlung von Altfahrzeugen konzentrieren, sondern auch auf die Relevanz und den Mehrwert von Konstruktionsvorschriften. | (87) Angesichts der Notwendigkeit, ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten und dem wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf das Funktionieren des Binnenmarkts und auf die Umwelt vorlegen ***und dabei auch die Ausfuhr einschließlich der illegalen Verbringung berücksichtigen***. Die Kommission sollte in ihren Bericht eine Bewertung der Bestimmungen über die Konstruktion neuer Fahrzeuge, einschließlich der Zielvorgaben für die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen einschließlich der Recyclingziele und über Sanktionen sowie eine Bewertung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer weiteren Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf bestimmte Fahrzeuge der Klasse L, schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger aufnehmen. Diese Bewertung sollte sich nicht nur auf Aspekte der Behandlung von Altfahrzeugen konzentrieren, sondern auch auf die Relevanz und den Mehrwert von |

Konstruktionsvorschriften.

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 95**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (95) Alle Bestimmungen bezüglich Fahrzeugen der Klassen ***L3e–L7e***, M2, M3, N2, N3 und O sollten erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten, um den Wirtschaftsteilnehmern genug Zeit für die Einhaltung der Anforderungen zu geben. Dies ist insbesondere für Genehmigungen für zugelassene Verwertungsanlagen wichtig, die die Befreiung von Schadstoffen und die weitere Behandlung solcher Fahrzeuge durchführen können. | (95) Alle Bestimmungen bezüglich Fahrzeugen der Klassen ***L1e–L7e***, M2, M3, N2, N3 und O sollten erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten, um den Wirtschaftsteilnehmern genug Zeit für die Einhaltung der Anforderungen zu geben. Dies ist insbesondere für Genehmigungen für zugelassene Verwertungsanlagen wichtig, die die Befreiung von Schadstoffen und die weitere Behandlung solcher Fahrzeuge durchführen können. |

Or. en

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

**Vorschlag für eine Verordnung**
**Erwägung 97**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (97) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich zum Funktionieren des Binnenmarkts beizutragen, negative Auswirkungen der Entsorgung von Altfahrzeugen zu verhindern und zu verringern und ein hohes Maß an Schutz für die ***menschliche*** Gesundheit und die Umwelt zu gewährleisten, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend | (97) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich zum Funktionieren des Binnenmarkts beizutragen, negative Auswirkungen der Entsorgung von Altfahrzeugen zu verhindern und zu verringern und ein hohes Maß an Schutz für die Gesundheit und die Umwelt zu gewährleisten, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden |

verwirklicht werden können, sondern aufgrund des Harmonisierungsbedarfs auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

können, sondern aufgrund des Harmonisierungsbedarfs auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

Or. en