Europees Parlement
2024-2029

Commissie milieubeheer, klimaat en voedselveiligheid
Commissie interne markt en consumentenbescherming

2023/0284(COD)

24.2.2025

AMENDEMENTEN
212 - 418 Ontwerpverslag

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

Circulariteitseisen voor voertuigontwerp en het beheer van autowrakken, wijziging van de Verordeningen (EU) 2018/858 en 2019/1020 en intrekking van de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG

Voorstel voor een verordening
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Amendement 212
Laurent Castillo

Voorstel voor een verordening
Visum 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114,	Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114 ***en artikel 192, lid 1, met betrekking tot de artikelen 14 tot en met 45, artikel 46 en artikel 48 van deze verordening***,

Or. en

Amendement 213
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Visum 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name ***artikel*** 114,	Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name ***de artikelen*** 114 ***en 192***,

Or. en

Motivering

In dit voorstel wordt wetgeving inzake typegoedkeurings met artikel 114 als rechtsgrondslag samengevoegd met wetgeving inzake autowrakken met artikel 192 als rechtsgrondslag. Het is daarom passend te verwijzen naar de dubbele rechtsgrondslag, zoals ook het geval is in de batterijenverordening.

Amendement 214
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Visum 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name ***artikel*** 114,	Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name ***de artikelen*** 114 ***en 192***,
	Or. en

Amendement 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Voorstel voor een verordening
Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(1) ***In*** de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal[37] ***(de "Europese Green Deal") wordt een nieuwe groeistrategie uiteengezet die gericht is op de transformatie van de Unie tot een rechtvaardige en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie, waar uiterlijk in 2050 netto geen broeikasgassen meer worden uitgestoten en de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen. Teneinde ervoor te zorgen dat het productbeleid van de Unie bijdraagt aan het wereldwijd verlagen van de koolstofemissies, moet erop worden toegezien dat in de Unie in de handel gebrachte en verkochte producten op duurzame wijze worden verkregen, vervaardigd en verwerkt aan het einde van hun levensduur***.	(1) De mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal[37] ***heeft tot doel een duurzamere en hulpbronnenefficiëntere economie tot stand te brengen, maar is geen conventionele groeistrategie, aangezien duurzaamheid en regelgeving voorrang krijgen boven economische groei, banencreatie en het concurrentievermogen van de industrie. Een belangrijk punt van zorg is het effect ervan op de Europese automobielindustrie, nu autofabrikanten door strenge emissiedoelstellingen en verplichtingen om over te gaan tot elektrificatie onder grote druk staan. Europese fabrikanten hebben te maken met hevige mondiale concurrentie, vooral uit China en de Verenigde Staten, waar overheidssubsidies en industriebeleid strategische voordelen bieden. De hoge kosten van de transitie naar de productie van elektrische voertuigen (EV) kunnen een onevenredig zware last vormen voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) in de toeleveringsketen van de automobielindustrie. Deze verschuiving kan leiden tot banenverlies en ontwrichting van de economie, aangezien onzekerheid over de regelgeving***

bijkomende obstakels creëert voor langetermijninvesteringen. Bovendien worden fabrikanten die de CO_2-emissiedoelstellingen overschrijden momenteel beboet tegen een tarief van 95 EUR per gram overschrijding per voertuig, en dat kan de sector miljarden kosten. Hoewel deze boetes het doel hebben om emissiereducties te stimuleren, leggen ze enkel extra financiële druk op de sector, belemmeren ze investeringen in innovatie en ondermijnen ze het concurrentievermogen. Ofschoon milieuoverwegingen belangrijk zijn, moet beleid zo worden ontworpen dat de concurrentiekracht, de veerkracht van de industrie en de betaalbaarheid voor de consument er niet door worden ondermijnd. Er is een evenwichtige aanpak nodig om innovatie en duurzaamheid te bevorderen en tegelijkertijd economische groei en welvaart te ondersteunen. De herziening van de autowrakkenrichtlijn moet de verplichtingen inzake recycling en circulaire economie versterken op een wijze die het concurrentievermogen en de duurzame groei voor fabrikanten, leveranciers, demontagebedrijven, recycleerders, schroothandelaren, consumenten, regelgevende instanties, afvalverwerkers, recycleerders van batterijen van elektrische voertuigen en logistieke dienstverleners bevordert en hun geen buitensporige nalevingskosten of regelgevingslasten oplegt.

---

[37] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — De Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).

---

[37] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — De Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(1) In de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal[37] (de "Europese Green Deal") wordt een nieuwe groeistrategie uiteengezet die gericht is op de transformatie van de Unie tot een rechtvaardige en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie, waar uiterlijk in 2050 netto geen broeikasgassen meer worden uitgestoten en de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen. Teneinde ervoor te zorgen dat het productbeleid van de Unie bijdraagt aan het wereldwijd verlagen van de koolstofemissies, moet erop worden toegezien dat in de Unie in de handel gebrachte en verkochte producten op duurzame wijze worden verkregen, vervaardigd en verwerkt aan het einde van hun levensduur.	(1) In de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal[37] (de "Europese Green Deal") wordt een nieuwe groeistrategie uiteengezet die gericht is op de transformatie van de Unie tot een rechtvaardige en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie, waar uiterlijk in 2050 netto geen broeikasgassen meer worden uitgestoten ***("klimaatneutraliteit"),de grenzen van de planeet worden geëerbiedigd*** en de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen. Teneinde ervoor te zorgen dat het productbeleid van de Unie bijdraagt aan het wereldwijd verlagen van de koolstofemissies, moet erop worden toegezien dat in de Unie in de handel gebrachte en verkochte producten op duurzame wijze worden verkregen, vervaardigd en verwerkt aan het einde van hun levensduur.
[37] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — De Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).	[37] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — De Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).

Or. en

Amendement 217
Anja Arndt

Voorstel voor een verordening
Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(1) In de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal[37] (de "Europese Green Deal") wordt een nieuwe ***groeistrategie*** uiteengezet die gericht is ***op de transformatie van*** de Unie tot een ***rechtvaardige en welvarende*** samenleving***, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie,*** waar ***uiterlijk in*** 2050 netto geen broeikasgassen meer worden uitgestoten ***en de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen***. ***Teneinde ervoor te zorgen dat het productbeleid*** van de Unie ***bijdraagt aan het wereldwijd verlagen*** van de koolstofemissies***, moet erop worden toegezien dat in de Unie in de handel gebrachte en verkochte producten op duurzame wijze worden verkregen, vervaardigd en verwerkt aan het einde van hun levensduur***.	(1) In de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal[37] (de "Europese Green Deal") wordt een nieuwe ***degrowth-strategie*** uiteengezet die ***erop*** gericht is de Unie ***te transformeren*** tot een ***laag geïndustrialiseerde economie met een steeds armer wordende*** samenleving ***waar vanaf*** 2050 netto ***schijnbaar*** geen broeikasgassen meer worden uitgestoten ***door middel van een gerichte vermindering van productie en verbruik***. ***Het economisch beleid*** van de Unie ***zal ertoe leiden dat de noodzakelijke goederen in derde landen worden geproduceerd en moeten worden ingevoerd. Een aanzienlijke vermindering*** van de koolstofemissies ***valt dan ook niet te verwachten***.
[37] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — De Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).	[37] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's — De Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).

Or. de

Amendement 218
Beatrice Timgren

Voorstel voor een verordening
Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van	(2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van

energie en materiële hulpbronnen door de Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. ***Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het Fit for 55-pakket, is een van de essentiële voorwaarden voor het verwezenlijken van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050. Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase van voertuigen worden verlaagd. De automobielindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica in toekomstige modellen, die beide een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er vele mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken worden hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht of gerecycleerd.***

energie en materiële hulpbronnen door de Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. ***In een echte circulaire economie moet voorrang worden gegeven aan een langere levensduur van voertuigen, hergebruik van onderdelen en herstelbaarheid boven vroegtijdige sloop. Het aanmoedigen van verantwoord refurbishen en de uitvoer van werkzame gebruikte voertuigen, in plaats van de vaststelling van starre classificaties voor autowrakken, kan leiden tot betere milieuprestaties doordat de behoefte aan nieuwe voertuigen afneemt en de buitensporige hoeveelheid afval wordt verminderd.***

Om deze milieueffecten aan te pakken en bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de sector, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en de overgang van de automobielindustrie naar een circulaire economie te bevorderen. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld "Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa"[38], waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien "ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling". De Raad[39] en het Parlement[40] benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

---

[38] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 11 maart 2020 "Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusies van de Raad van 17 december 2020, "Naar een circulair en groen herstel".

[40] Resolutie van het Europees Parlement van 10 februari 2021 over het nieuwe actieplan voor de circulaire economie.

Or. en

Amendement 219
Anja Arndt

Voorstel voor een verordening
Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(2) De automobielsector levert een ***belangrijke*** bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de Unie***, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen***. ***De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie.*** Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het Fit for 55-pakket, is ***een van de essentiële voorwaarden voor het verwezenlijken*** van de ***doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050***. ***Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase van voertuigen worden verlaagd***. De automobielindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, ***staal*** en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. ***Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met de energie die nodig is voor*** de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica in toekomstige modellen, ***die beide*** een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen***, vereisen***. Als gevolg van deze	(2) De automobielsector levert een bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de Unie. Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het Fit for 55-pakket, is ***misleiding*** van de ***burger***. ***Emissievrije mobiliteit bestaat niet. Ook elektrisch aangedreven voertuigen veroorzaken emissies, die ontstaan bij de productie, energieopwekking en nuttige toepassing***. De automobielindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, ***zeldzame aardmetalen*** en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe ***elektrisch aangedreven*** voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. De winning en verwerking van deze materialen ***gaan gepaard met aanzienlijke milieueffecten***. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica in toekomstige modellen, ***en elektrisch aangedreven voertuigen vereisen*** een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. Om ***de automobielsector en de mobiliteit van burgers in stand*** te ***houden***, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt ***onder vrijemarktomstandigheden*** te ***waarborgen***

veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. ***Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er vele mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken worden hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht of gerecycleerd.*** Om ***deze milieueffecten aan te pakken en bij*** te ***dragen tot het koolstofvrij maken van de sector***, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te ***verbeteren*** en de overgang van de automobielindustrie naar een circulaire economie te ***bevorderen***. ***Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld "Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa"[38], waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien "ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling"***. ***De Raad[39] en het Parlement[40] benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen*** op het gebied van ***herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken***.

en de overgang van de automobielindustrie naar een circulaire economie te ***ondersteunen***. ***De overstap op elektrische voertuigen is schadelijk gebleken voor het milieu, voor de werknemers die de zeldzame aardmetalen delven en voor huishoudens met een laag inkomen***. ***Met minder regulering kan de automobielsector innovatie*** op het gebied van ***verantwoord hergebruik, recycling en afvalbeheer stimuleren***.

---

[38] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 11 maart 2020 "Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een

schoner en concurrerender Europa" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusies van de Raad van 17 december 2020, "Naar een circulair en groen herstel".

[40] Resolutie van het Europees Parlement van 10 februari 2021 over het nieuwe actieplan voor de circulaire economie.

Or. de

Amendement 220
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het Fit for 55-pakket, is een van de essentiële voorwaarden voor het verwezenlijken van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050. Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase van voertuigen worden verlaagd. De automobielindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met	(2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het Fit for 55-pakket, is een van de essentiële voorwaarden voor het verwezenlijken van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050. Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase van voertuigen worden verlaagd. ***Het toenemende gebruik van materialen en technieken die reparatie bemoeilijken, de onbeschikbaarheid van reserveonderdelen en software-updates en het gebrek aan Unierechtelijke maatregelen om reparatie, revisie, refurbishing, retrofitting en vervanging***

de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica ***in toekomstige modellen***, die ***beide*** een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er vele mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit ***autowrakken*** worden hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht of gerecycleerd. Om deze milieueffecten aan te pakken ***en*** bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de sector, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en de overgang van de automobielindustrie naar een circulaire economie te bevorderen. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa”***[38]***, waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien “ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling”. De Raad***[39]*** en het Parlement***[40]*** benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het

van voertuigonderdelen en -onderdelen te bevorderen, leiden echter tot een lage circulariteit tijdens de gebruiksfase van voertuigen en tot voortijdige vervanging. De automobielindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark***, de aanhoudende toename van het aantal voertuigen, de aanhoudende toename van de afmetingen en het gewicht van voertuigen,*** en door een ruimer gebruik ***en de toenemende complexiteit*** van elektronica, die een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen ***die slechts door één of enkele landen worden geleverd***. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen ***en kan de milieuvoetafdruk in absolute termen toenemen, en kan de industrie steeds afhankelijker worden van de invoer van kritieke grondstoffen, kwetsbaar worden voor verstoringen van de toelevering en bijgevolg aan concurrentiekracht inboeten***. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er vele mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit ***voertuigen zowel in de gebruiksfase als in de afvalfase*** worden ***gerepareerd,*** hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht***, geretrofit*** of gerecycleerd. Om deze milieueffecten aan te pakken***,*** bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de

gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

sector ***en het concurrentievermogen te ondersteunen door de automobielindustrie veerkrachtiger te maken***, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en de overgang van de automobielindustrie naar een circulaire economie te bevorderen. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld "Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa", waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien "ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling". ***Dit is voorts in overeenstemming met Verordening (EU) 2024/1252 tot vaststelling van een kader om een veilige en duurzame voorziening van kritieke grondstoffen te waarborgen.*** De Raad en het Parlement benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

---

[38] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 11 maart 2020 "Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusies van de Raad van 17 december 2020, "Naar een circulair en groen herstel".

[40] Resolutie van het Europees Parlement

van 10 februari 2021 over het nieuwe actieplan voor de circulaire economie.

Or. en

Amendement 221
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het Fit for 55-pakket, is een van de essentiële voorwaarden voor het verwezenlijken van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050. Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase van voertuigen worden verlaagd. De automobielindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica in	(2) ***De Europese Unie is sterk afhankelijk van de invoer van materialen. Om strategisch zelfvoorzienender te worden en minder afhankelijk te worden van derde landen, moet de EU hulpbronnen en energie beter benutten. Om de problemen aan te pakken moet de EU de nodige stappen nemen om te komen tot circulariteit van materialen in gesloten kringlopen door de hulpbronnen- en energie-efficiëntie te verhogen en door het cascadebeginsel, het "wegontwerpen van afval"-beginsel, de afvalhiërarchie en de overkoepelende circulariteitsbeginselen te volgen. Dit zal ook ten goede komen aan de Europese industrie, het duurzame concurrentievermogen vergroten en duurzame bedrijfsmodellen bieden voor nieuwe economische groei.*** De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het Fit for 55-pakket, is een van de essentiële voorwaarden voor het

toekomstige modellen, die beide een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er vele mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken worden hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht of gerecycleerd. Om deze milieueffecten aan te pakken en bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de sector, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en de overgang van de automobielindustrie naar een circulaire economie te bevorderen. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa”[38], waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien “ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling”. De Raad[39] en het Parlement[40] benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

verwezenlijken van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050. Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase van voertuigen worden verlaagd. De automobielindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica in toekomstige modellen, die beide een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er vele mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken worden hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht of gerecycleerd. Om deze milieueffecten aan te pakken en bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de sector, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en de overgang van de automobielindustrie naar een circulaire economie te bevorderen. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa”[38], waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien “ter

bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling". De Raad[39] en het Parlement[40] benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

[38] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 11 maart 2020 "Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusies van de Raad van 17 december 2020, "Naar een circulair en groen herstel".

[40] Resolutie van het Europees Parlement van 10 februari 2021 over het nieuwe actieplan voor de circulaire economie.

[38] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 11 maart 2020 "Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusies van de Raad van 17 december 2020, "Naar een circulair en groen herstel".

[40] Resolutie van het Europees Parlement van 10 februari 2021 over het nieuwe actieplan voor de circulaire economie.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 2

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de	(2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de

Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. ***Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het Fit for 55-pakket, is een van de essentiële voorwaarden voor het verwezenlijken van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050. Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase van voertuigen worden verlaagd.*** De automobielindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica in toekomstige modellen, die beide een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er vele mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken worden hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht of gerecycleerd. Om deze milieueffecten aan te pakken en

Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. De automobielindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica in toekomstige modellen, die beide een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er vele mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken worden hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht of gerecycleerd. Om deze milieueffecten aan te pakken en bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de sector, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en de overgang van de automobielindustrie naar een circulaire economie te bevorderen. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa”[38], waarin ertoe wordt opgeroepen

bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de sector, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en de overgang van de automobielindustrie naar een circulaire economie te bevorderen. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa”[38], waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien “ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling”. De Raad[39] en het Parlement[40] benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

de huidige regels te herzien “ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling”. De Raad[39] en het Parlement[40] benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

---

[38] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio’s van 11 maart 2020 “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa” (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusies van de Raad van 17 december 2020, “Naar een circulair en groen herstel”.

[40] Resolutie van het Europees Parlement van 10 februari 2021 over het nieuwe actieplan voor de circulaire economie.

[38] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio’s van 11 maart 2020 “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa” (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusies van de Raad van 17 december 2020, “Naar een circulair en groen herstel”.

[40] Resolutie van het Europees Parlement van 10 februari 2021 over het nieuwe actieplan voor de circulaire economie.

Or. fr

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(3) Bij Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad[41] zijn geharmoniseerde verwerkingsvoorschriften voor autowrakken en streefcijfers voor hergebruik en recycling en hergebruik en nuttige toepassing van voertuigen vastgesteld. De richtlijn bevat verplichtingen inzake de inzameling van autowrakken alsook verplichtingen voor ondernemingen, met name beperking van het gebruik van zware metalen in voertuigen. De richtlijn voorziet ook in basisregels inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, op grond waarvan voertuigproducenten een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken moeten dragen.	(3) Bij Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad[41] zijn geharmoniseerde verwerkingsvoorschriften voor autowrakken en streefcijfers voor hergebruik en recycling en hergebruik en nuttige toepassing van voertuigen vastgesteld. De richtlijn bevat verplichtingen inzake de inzameling van autowrakken alsook verplichtingen voor ondernemingen, met name beperking van het gebruik van zware metalen in voertuigen. De richtlijn voorziet ook in basisregels inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, op grond waarvan voertuigproducenten een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken moeten dragen. ***Overeenkomstig het in artikel 191, lid 2, VWEU neergelegde beginsel dat de vervuiler betaalt, moeten producenten de financiële en operationele verantwoordelijkheid op zich nemen voor het goede beheer van de voertuigen die zij op de markt brengen en ervoor zorgen dat de kosten in verband met de beheersing van de kosten aan het einde van de levensduur niet worden afgewenteld op consumenten, overheidsinstanties of afvaldiensten. Versterking van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid is essentieel om circulariteit te bevorderen, duurzaam ontwerp te stimuleren en externe milieueffecten te voorkomen.***
[41] Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34).	[41] Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(4) Uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG[42] door de Commissie is gebleken dat deze richtlijn veel van de oorspronkelijke doelstellingen ervan heeft verwezenlijkt, met name de verwijdering van cadmium, lood, kwik en zeswaardig chroom uit voertuigen, een toename van het aantal inzamelpunten voor autowrakken en het behalen van de streefcijfers voor nuttige toepassing en recycling. Uit de evaluatie is echter ook gebleken dat de richtlijn belangrijke kwesties in verband met de inzameling van autowrakken onvoldoende aanpakte en niet langer geschikt was om de hoogwaardige verwerking van deze voertuigen te waarborgen.	(4) Uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG[42] door de Commissie is gebleken dat deze richtlijn veel van de oorspronkelijke doelstellingen ervan heeft verwezenlijkt, met name de verwijdering van cadmium, lood, kwik en zeswaardig chroom uit voertuigen, een toename van het aantal inzamelpunten voor autowrakken en het behalen van de streefcijfers voor nuttige toepassing en recycling. Uit de evaluatie is echter ook gebleken dat de richtlijn belangrijke kwesties in verband met de inzameling van autowrakken onvoldoende aanpakte en niet langer geschikt was om de hoogwaardige verwerking van deze voertuigen te waarborgen. ***In de evaluatie werd het probleem van "vermiste voertuigen", die elk jaar ongeveer 35 % uitmaken van alle uitgeschreven voertuigen, aangemerkt als het grootste probleem bij de uitvoering van de richtlijn.***
[42] Evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG van 18 september 2000 betreffende autowrakken, SWD (2021) 61 final.	[42] Evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG van 18 september 2000 betreffende autowrakken, SWD (2021) 61 final.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 5

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(5) Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad[43] regelt de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot hun herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, zodat deze voertuigen aan het einde van hun levensduur aan de in Richtlijn 2000/53/EG vastgestelde doelstellingen kunnen voldoen. Die richtlijn heeft de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van nieuwe voertuigen niet ingrijpend verbeterd en is niet aangepast aan de kenmerken van nieuwe voertuigen, die sinds de inwerkingtreding van die richtlijn aanzienlijk zijn veranderd.	(5) Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad[43] regelt de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot hun herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, zodat deze voertuigen aan het einde van hun levensduur aan de in Richtlijn 2000/53/EG vastgestelde doelstellingen kunnen voldoen. Die richtlijn heeft de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van nieuwe voertuigen niet ingrijpend verbeterd en is niet aangepast aan de kenmerken van nieuwe voertuigen, die sinds de inwerkingtreding van die richtlijn aanzienlijk zijn veranderd***, met name elektrische voertuigen waarvan de batterijen een laag recycleerbaarheidspercentage hebben***.
[43] Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (PB L 310 van 25.11.2005, blz. 10).	[43] Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (PB L 310 van 25.11.2005, blz. 10).

Or. fr

Amendement 226
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(7) Om de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en	(7) Om de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en een

tegelijkertijd een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voorwaarden voor de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan, alsook de voorwaarden voor afvalstoffenbeheer in de automobielsector, worden geharmoniseerd. Er bestaat een intrinsiek verband tussen de productiefase en de verwerking van voertuigen aan het einde van de levensduur, aangezien de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken in hoge mate afhangt van de wijze waarop voertuigen in de eerste plaats worden ontworpen en gebouwd. De doeltreffendste manier om de overgang van de automobielsector naar een circulaire economie te vergemakkelijken, is derhalve door op het niveau van de Unie een uniform regelgevingskader vast te stellen dat op geïntegreerde en consistente wijze betrekking heeft op het ontwerp, de vervaardiging en het in de Unie in de handel brengen van voertuigen en op de verwerking van autowrakken. Dit is ook van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt van de Unie voor secundaire grondstoffen die worden opgenomen in nieuwe voertuigen die in de handel worden gebracht, alsook om handelsbelemmeringen en concurrentieverstoringen te voorkomen, juridische duidelijkheid te waarborgen en de milieuprestaties te verbeteren van alle ondernemingen die betrokken zijn bij het ontwerp en de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken. Om deze doelstellingen te verwezenlijken en te beschikken over eenvormige regels voor de eengemaakte markt op basis van milieuoverwegingen, en in overeenstemming met de algemene Uniewetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen, moeten Richtlijn 2000/53/EG en Richtlijn 2005/64/EG worden vervangen door een verordening op basis van artikel 114 van het Verdrag

hoog niveau van milieubescherming te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voorwaarden voor de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft ***ontwerp met het oog op repareerbaarheid,*** herbruikbaarheid, ***revisie, refurbishing, retrofitting,*** recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan, alsook de voorwaarden voor afvalstoffenbeheer in de automobielsector, worden geharmoniseerd ***en aangevuld met nieuwe voorwaarden***. Er bestaat een intrinsiek verband tussen de productiefase***, de gebruiksfase*** en de verwerking van voertuigen aan het einde van de levensduur, aangezien de ***repareerbaarheid, herbruikbaarheid, reviseerbaarheid, mogelijkheid van refurbishing, retrofitting en*** milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken in hoge mate afhangt van de wijze waarop voertuigen in de eerste plaats worden ontworpen en gebouwd. De doeltreffendste manier om de overgang van de automobielsector naar een circulaire economie te vergemakkelijken, is derhalve door op het niveau van de Unie een uniform regelgevingskader vast te stellen dat op geïntegreerde en consistente wijze betrekking heeft op het ontwerp, de vervaardiging en het in de Unie in de handel brengen van voertuigen en op de verwerking van autowrakken. Dit is ook van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt van de Unie voor secundaire grondstoffen die worden opgenomen in nieuwe voertuigen die in de handel worden gebracht, alsook om handelsbelemmeringen en concurrentieverstoringen te voorkomen, juridische duidelijkheid te waarborgen en de milieuprestaties te verbeteren van alle ondernemingen die betrokken zijn bij het ontwerp en de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken. Om deze doelstellingen te verwezenlijken en te beschikken over eenvormige regels voor de eengemaakte markt op basis van milieuoverwegingen, en in

betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

overeenstemming met de algemene Uniewetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen, ***in samenhang met aanvullende en vergelijkbare wetgeving zoals Verordening (EU) 2023/1542 inzake batterijen en afgedankte batterijen en Verordening (EU) 2024/1781 betreffende vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten,*** moeten Richtlijn 2000/53/EG en Richtlijn 2005/64/EG worden vervangen door een verordening op basis van ***de artikelen*** 114 ***en 192*** van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(7) Om de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en tegelijkertijd een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voorwaarden voor de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan, alsook de voorwaarden voor afvalstoffenbeheer in de automobielsector, worden geharmoniseerd. Er bestaat een intrinsiek verband tussen de productiefase en de verwerking van voertuigen aan het einde van de levensduur, aangezien de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken in hoge mate afhangt van de wijze waarop voertuigen in de eerste plaats worden ontworpen en gebouwd. De doeltreffendste manier om de overgang van de automobielsector naar een circulaire	(7) Om de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en tegelijkertijd een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voorwaarden voor de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan, alsook de voorwaarden voor afvalstoffenbeheer in de automobielsector ***en de uitvoer van gebruikte voertuigen***, worden geharmoniseerd. Er bestaat een intrinsiek verband tussen de productiefase en de verwerking van voertuigen aan het einde van de levensduur, aangezien de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken in hoge mate afhangt van de wijze waarop voertuigen in de eerste plaats worden ontworpen en gebouwd. De doeltreffendste manier om de overgang van

economie te vergemakkelijken, is derhalve door op het niveau van de Unie een uniform regelgevingskader vast te stellen dat op geïntegreerde en consistente wijze betrekking heeft op het ontwerp, de vervaardiging en het in de Unie in de handel brengen van voertuigen en op de verwerking van autowrakken. Dit is ook van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt van de Unie voor secundaire grondstoffen die worden opgenomen in nieuwe voertuigen die in de handel worden gebracht, alsook om handelsbelemmeringen en concurrentieverstoringen te voorkomen, juridische duidelijkheid te waarborgen en de milieuprestaties te verbeteren van alle ondernemingen die betrokken zijn bij het ontwerp en de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken. Om deze doelstellingen te verwezenlijken en te beschikken over eenvormige regels voor de eengemaakte markt op basis van milieuoverwegingen, en in overeenstemming met de algemene Uniewetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen, moeten Richtlijn 2000/53/EG en Richtlijn 2005/64/EG worden vervangen door een verordening op basis van artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

de automobielsector naar een circulaire economie te vergemakkelijken, is derhalve door op het niveau van de Unie een uniform regelgevingskader vast te stellen dat op geïntegreerde en consistente wijze betrekking heeft op het ontwerp, de vervaardiging en het in de Unie in de handel brengen van voertuigen en op de verwerking van autowrakken. Dit is ook van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt van de Unie voor secundaire grondstoffen die worden opgenomen in nieuwe voertuigen die in de handel worden gebracht, alsook om handelsbelemmeringen en concurrentieverstoringen te voorkomen, juridische duidelijkheid te waarborgen en de milieuprestaties te verbeteren van alle ondernemingen die betrokken zijn bij het ontwerp en de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken. Om deze doelstellingen te verwezenlijken en te beschikken over eenvormige regels voor de eengemaakte markt op basis van milieuoverwegingen, en in overeenstemming met de algemene Uniewetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen, moeten Richtlijn 2000/53/EG en Richtlijn 2005/64/EG worden vervangen door een verordening op basis van artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

Or. en

Amendement 228
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(7) Om de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en tegelijkertijd een hoog niveau van	(7) Om de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en tegelijkertijd een hoog niveau van

milieubescherming te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voorwaarden voor de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan, alsook de voorwaarden voor afvalstoffenbeheer in de automobielsector, worden geharmoniseerd. Er bestaat een intrinsiek verband tussen de productiefase en de verwerking van voertuigen aan het einde van de levensduur, aangezien de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken in hoge mate afhangt van de wijze waarop voertuigen in de eerste plaats worden ontworpen en gebouwd. De doeltreffendste manier om de overgang van de automobielsector naar een circulaire economie te vergemakkelijken, is derhalve door op het niveau van de Unie een uniform regelgevingskader vast te stellen dat op geïntegreerde en consistente wijze betrekking heeft op het ontwerp, de vervaardiging en het in de Unie in de handel brengen van voertuigen en op de verwerking van autowrakken. Dit is ook van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt van de Unie voor secundaire grondstoffen die worden opgenomen in nieuwe voertuigen die in de handel worden gebracht, alsook om handelsbelemmeringen en concurrentieverstoringen te voorkomen, juridische duidelijkheid te waarborgen en de milieuprestaties te verbeteren van alle ondernemingen die betrokken zijn bij het ontwerp en de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken. Om deze doelstellingen te verwezenlijken en te beschikken over eenvormige regels voor de eengemaakte markt op basis van milieuoverwegingen, en in overeenstemming met de algemene Uniewetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen, moeten Richtlijn 2000/53/EG en Richtlijn 2005/64/EG worden vervangen door een verordening op basis van artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese

milieubescherming te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voorwaarden voor de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan, alsook de voorwaarden voor afvalstoffenbeheer in de automobielsector, worden geharmoniseerd. Er bestaat een intrinsiek verband tussen de productiefase en de verwerking van voertuigen aan het einde van de levensduur, aangezien de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken in hoge mate afhangt van de wijze waarop voertuigen in de eerste plaats worden ontworpen en gebouwd. De doeltreffendste manier om de overgang van de automobielsector naar een circulaire economie te vergemakkelijken, is derhalve door op het niveau van de Unie een uniform regelgevingskader vast te stellen dat op geïntegreerde en consistente wijze betrekking heeft op het ontwerp ***volgens het beginsel van het wegontwerpen van afval***, de vervaardiging en het in de Unie in de handel brengen van voertuigen en op de verwerking van autowrakken. Dit is ook van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt van de Unie voor secundaire grondstoffen die worden opgenomen in nieuwe voertuigen die in de handel worden gebracht, alsook om handelsbelemmeringen en concurrentieverstoringen te voorkomen, juridische duidelijkheid te waarborgen en de milieuprestaties te verbeteren van alle ondernemingen die betrokken zijn bij het ontwerp en de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken. Om deze doelstellingen te verwezenlijken en te beschikken over eenvormige regels voor de eengemaakte markt op basis van milieuoverwegingen, en in overeenstemming met de algemene Uniewetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen, moeten Richtlijn 2000/53/EG en Richtlijn 2005/64/EG worden vervangen door een verordening op basis van artikel 114 van het Verdrag

Unie (VWEU).	betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
	Or. en

Amendement 229
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, maar ***gedeeltelijk*** ook op bepaalde voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e), zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Er is een gebrek aan uitgebreide informatie over de verwerking van dergelijke voertuigen aan het einde van hun levensduur in de Unie, waardoor bij de inwerkingtreding van deze verordening niet dezelfde regeling op deze voertuigen kan worden toegepast als die welke van toepassing is op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1. De voorschriften inzake de inzameling van autowrakken, de verplichte overdracht ervan aan***	(8) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, maar ook op bepaalde voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e), zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O).

erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen, moeten echter van toepassing zijn op voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e) en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Om de verwerking van deze autowrakken te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op deze voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het inzamelen ervan en het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit aan het einde van hun levensduur worden gedekt.

Or. en

Amendement 230
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch	(8) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch

verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, maar gedeeltelijk ook op ***bepaalde*** voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e), zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Er is een gebrek aan uitgebreide informatie over de verwerking van dergelijke voertuigen aan het einde van hun levensduur in de Unie, waardoor bij de inwerkingtreding van deze verordening niet dezelfde regeling op deze voertuigen kan worden toegepast als die welke van toepassing is op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1.*** De voorschriften inzake de inzameling van autowrakken, de verplichte overdracht ervan aan erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen, moeten ***echter*** van toepassing zijn op voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e) en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Om de verwerking van deze autowrakken te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op deze voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het inzamelen ervan en het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit aan het einde van hun levensduur worden gedekt.

verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, maar gedeeltelijk ook op voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e), zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). De voorschriften inzake de inzameling van autowrakken, de verplichte overdracht ervan aan erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen, ***de repareerbaarheid en de niet-destructieve verwijderbaarheid van de onderdelen van boordladers en motoren voor elektrische voertuigen,*** moeten van toepassing zijn op voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e) en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Om de verwerking van deze autowrakken te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op deze voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het inzamelen ervan en het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit aan het einde van hun levensduur worden gedekt.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(8) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, maar gedeeltelijk ook op ***bepaalde*** voertuigen van categorie L ***(L_3e-L_7e)***, zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Er is een gebrek aan uitgebreide informatie over de verwerking van dergelijke voertuigen aan het einde van hun levensduur in de Unie, waardoor bij de inwerkingtreding van deze verordening niet dezelfde regeling op deze voertuigen kan worden toegepast als die welke van toepassing is op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1. De voorschriften inzake de inzameling van autowrakken, de verplichte overdracht ervan aan erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen, moeten echter van toepassing zijn op voertuigen van categorie L ***(L_3e-L_7e)*** en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Om de verwerking van deze autowrakken te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten	(8) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, maar gedeeltelijk ook op voertuigen van categorie L, zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Er is een gebrek aan uitgebreide informatie over de verwerking van dergelijke voertuigen aan het einde van hun levensduur in de Unie, waardoor bij de inwerkingtreding van deze verordening niet dezelfde regeling op deze voertuigen kan worden toegepast als die welke van toepassing is op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1. De voorschriften inzake de inzameling van autowrakken, de verplichte overdracht ervan aan erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen, moeten echter van toepassing zijn op voertuigen van categorie L en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Om de verwerking van deze autowrakken te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de

ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op deze voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het inzamelen ervan en het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit aan het einde van hun levensduur worden gedekt.

verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op deze voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het inzamelen ervan en het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit aan het einde van hun levensduur worden gedekt.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 8

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(8) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, maar gedeeltelijk ook op bepaalde voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e), zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3,	(8) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1, maar gedeeltelijk ook op bepaalde voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e), zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3,

O). Er is een gebrek aan uitgebreide informatie over de verwerking van dergelijke voertuigen aan het einde van hun levensduur in de Unie, waardoor bij de inwerkingtreding van deze verordening niet dezelfde regeling op deze voertuigen kan worden toegepast als die welke van toepassing is op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1. De voorschriften inzake de inzameling van autowrakken, de verplichte overdracht ervan aan erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen, moeten echter van toepassing zijn op voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e) en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Om de verwerking van deze autowrakken te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op deze voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het inzamelen ervan en het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit aan het einde van hun levensduur worden gedekt.

O). Er is een gebrek aan uitgebreide informatie over de verwerking van dergelijke voertuigen aan het einde van hun levensduur in de Unie, waardoor bij de inwerkingtreding van deze verordening niet dezelfde regeling op deze voertuigen kan worden toegepast als die welke van toepassing is op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1. De voorschriften inzake de inzameling van autowrakken, de verplichte overdracht ervan aan erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen, moeten echter van toepassing zijn op voertuigen van categorie L (L_3e-L_7e) en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Om de verwerking van deze autowrakken te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de verwijdering, vervanging ***en de digitale codering*** van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op deze voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het inzamelen ervan en het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit aan het einde van hun levensduur worden gedekt.

Or. fr

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(8 bis) Omwille van samenhangende regelgeving en ter voorkoming van versnippering op de interne markt moet

het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgebreid tot voertuigen van de categorieën L_1 en L_2, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 168/2013. Wanneer dergelijke voertuigcategorieën in een individuele lidstaat niet zijn onderworpen aan verplichte administratieve inschrijving krachtens Richtlijn 1999/37/EG, en om de naleving van deze verordening te waarborgen, moet de inschrijving inhouden dat voertuigen worden geregistreerd in een gelijkwaardig systeem dat identificatie ervan mogelijk maakt, ook op het moment waarop zij in de handel worden gebracht, tijdens het gebruik en aan het einde van de levensduur.

Or. en

Amendement 234
Beatrice Timgren

Voorstel voor een verordening
Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(9) Problemen met de uitvoer van gebruikte voertuigen hebben niet alleen betrekking op personenvoertuigen ***(M_1)*** en lichte bedrijfsvoertuigen ***(N_1)***, maar ook, zoals uit studies[45] blijkt, grotere voertuigen. Daarom moeten deze bepalingen ook van toepassing zijn op zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan ***(M_2, M_3, N_2, N_3, O)***.	(9) Problemen met de uitvoer van gebruikte voertuigen hebben niet alleen betrekking op personenvoertuigen ***(M1)*** en lichte bedrijfsvoertuigen ***(N1)***, maar ook, zoals uit studies blijkt, grotere voertuigen. Daarom moeten deze bepalingen ook van toepassing zijn op zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan. ***Beperkingen op de uitvoer van voertuigen mogen de legitieme handel binnen en buiten de EU evenwel niet verstoren. Gebruikte voertuigen spelen een belangrijke rol op de wereldmarkten, en willekeurige beperkingen op de overdracht ervan kunnen leiden tot marktverstoringen, marktdeelnemers schade berokkenen en tweedehands voertuigen binnen en buiten de EU minder betaalbaar maken.***

	Duidelijke, billijke en evenredige uitvoerregels zullen de economische activiteit ondersteunen en zorgen voor naleving van de milieu- en de veiligheidsnormen.
45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

Or. en

Amendement 235
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(10) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerkaanpassingen die de fabrikant niet volledig onder controle heeft. Daardoor kan het percentage van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing niet juist worden berekend. Voor die voertuigen moeten alleen de bepalingen inzake inzameling, verwijdering van verontreiniging afvalstoffen, en verplichte verwijdering voor voertuigdelen en onderdelen van toepassing zijn. De kosten voor het verrichten van deze activiteiten moeten door de producenten worden gedragen in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De bepalingen inzake stoffen in voertuigen moeten ook van toepassing zijn op voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in Richtlijn 2000/53/EG. De fabrikant van voertuigen in de tweede fase waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring,	***Schrappen***

is niet in staat de percentages van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voltooide voertuigen te berekenen. Het is daarom aangewezen alleen van het basisvoertuig te eisen dat het aan deze verordening voldoet.

Or. en

Amendement 236
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(10) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerkaanpassingen die de fabrikant niet volledig onder controle heeft. Daardoor kan het percentage van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing niet juist worden berekend. Voor die voertuigen moeten alleen de bepalingen inzake inzameling, verwijdering van verontreiniging afvalstoffen, en verplichte verwijdering voor voertuigdelen en onderdelen van toepassing zijn. De kosten voor het verrichten van deze activiteiten moeten door de producenten worden gedragen in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De bepalingen inzake stoffen in voertuigen moeten ook van toepassing zijn op voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in Richtlijn 2000/53/EG. De fabrikant van voertuigen in de tweede fase waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring, is niet in staat de percentages van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voltooide	***Schrappen***

voertuigen te berekenen. Het is daarom aangewezen alleen van het basisvoertuig te eisen dat het aan deze verordening voldoet.

Or. en

Amendement 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Voorstel voor een verordening
Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(10) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor ***een*** specifieke ***functie*** en vereisen ***speciale*** koetswerkaanpassingen die de fabrikant niet ***volledig onder controle heeft***. ***Daardoor kan het percentage van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing niet juist worden berekend. Voor die voertuigen moeten alleen de bepalingen inzake inzameling, verwijdering van verontreiniging afvalstoffen, en verplichte verwijdering voor voertuigdelen en onderdelen van toepassing zijn. De kosten voor het verrichten van deze activiteiten moeten door de producenten worden gedragen in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De bepalingen inzake stoffen in voertuigen moeten ook van toepassing zijn op voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in Richtlijn 2000/53/EG. De fabrikant van voertuigen in de tweede fase waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring, is niet in staat de percentages van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voltooide voertuigen te berekenen. Het is daarom aangewezen alleen van het basisvoertuig te eisen dat het aan deze verordening***	(10) Voertuigen voor speciale doeleinden***, zoals ambulances, brandweerwagens, militaire voertuigen en andere gespecialiseerde voertuigen,*** zijn ontworpen voor specifieke ***functies*** en vereisen ***specialistische*** koetswerkaanpassingen die de fabrikant ***vaak*** niet ***kan doorvoeren***. ***Voor deze voertuigen, die slechts een fractie van het totale wagenpark uitmaken, gelden unieke ontwerp- en operationele vereisten waardoor de standaard circulariteitscriteria minder goed toepasbaar zijn***. ***Gezien de specialistische functies ervan en de lage productievolumes zou opneming van voertuigen voor speciale doeleinden in de autowrakkenverordening verwaarloosbare milieuvoordelen en onevenredige nalevingsproblemen opleveren***. ***Om deze problematiek aan te pakken, wordt het aanbevolen voertuigen voor speciale doeleinden uitdrukkelijk uit te sluiten van het toepassingsgebied van de verordening***.

voldoet.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(10) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerkaanpassingen die de fabrikant niet volledig onder controle heeft. Daardoor kan het percentage van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing niet juist worden berekend. Voor die voertuigen moeten alleen de bepalingen inzake inzameling, verwijdering van verontreiniging afvalstoffen, en verplichte verwijdering voor voertuigdelen en onderdelen van toepassing zijn. De kosten voor het verrichten van deze activiteiten moeten door de producenten worden gedragen in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De bepalingen inzake stoffen in voertuigen moeten ook van toepassing zijn op voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in Richtlijn 2000/53/EG. De fabrikant van voertuigen in de tweede fase waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring, ***is niet in staat de percentages van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voltooide voertuigen te berekenen***. ***Het is daarom aangewezen alleen van het basisvoertuig te eisen dat het aan deze verordening voldoet***.	(10) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerkaanpassingen die de fabrikant niet volledig onder controle heeft. Daardoor kan het percentage van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing niet juist worden berekend. Voor die voertuigen moeten alleen de bepalingen inzake inzameling, verwijdering van verontreiniging afvalstoffen, en verplichte verwijdering voor voertuigdelen en onderdelen van toepassing zijn. De kosten voor het verrichten van deze activiteiten moeten door de producenten worden gedragen in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De bepalingen inzake stoffen in voertuigen moeten ook van toepassing zijn op voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in Richtlijn 2000/53/EG. De fabrikant van voertuigen in de tweede fase waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring, ***moet ook verantwoordelijk worden gesteld voor de voertuigen die hij in de handel brengt en moet daarom vallen onder de vereisten inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid***. ***Voertuigen voor speciale doeleinden, met inbegrip van die waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader***

van meerfasentypegoedkeuring, moeten echter vrijgesteld blijven zoals aangegeven in deze verordening.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(10) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerkaanpassingen die de fabrikant niet volledig onder controle heeft. Daardoor kan het percentage van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing niet juist worden berekend. Voor die voertuigen moeten alleen de bepalingen inzake inzameling, verwijdering van verontreiniging afvalstoffen, en verplichte verwijdering voor voertuigdelen en onderdelen van toepassing zijn. De kosten voor het verrichten van deze activiteiten moeten door de producenten worden gedragen in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De bepalingen inzake stoffen in voertuigen moeten ook van toepassing zijn op voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in Richtlijn 2000/53/EG. ***De*** fabrikant van voertuigen in de tweede fase ***waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring, is niet in staat de percentages van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voltooide voertuigen te berekenen. Het is daarom aangewezen alleen van het*** basisvoertuig ***te eisen dat het aan deze verordening***	(10) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerkaanpassingen die de fabrikant niet volledig onder controle heeft. Daardoor kan het percentage van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing niet juist worden berekend. Voor die voertuigen moeten alleen de bepalingen inzake inzameling, verwijdering van verontreiniging afvalstoffen, en verplichte verwijdering voor voertuigdelen en onderdelen van toepassing zijn. De kosten voor het verrichten van deze activiteiten moeten door de producenten worden gedragen in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De bepalingen inzake stoffen in voertuigen moeten ook van toepassing zijn op voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in Richtlijn 2000/53/EG. ***Voor voertuigen die in een meerfasentypegoedkeuring zijn goedgekeurd, worden de door een*** fabrikant van voertuigen in de tweede fase ***toegevoegde delen, zoals het koetswerk, samen met het*** basisvoertuig ***verzameld en verwerkt***. ***Bijgevolg valt het koetswerk van meerfasenvoertuigen onder de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.***

voldoet.

Or. en

Amendement 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Voorstel voor een verordening
Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(10 bis) Kampeerwagens en caravans, zoals gedefinieerd in bijlage I, deel A, punt 5.1, bij Verordening (EU) 2018/858, verschillen van conventionele voertuigen of aanhangwagens, aangezien wonen en niet vervoer hun hoofdfunctie is. Veel caravans staan op een vaste plek vakantiehuisjes, worden gebruikt als seizoensverblijf en blijven tientallen jaren in gebruik. Deze eenheden mogen niet worden aangemerkt als autowrakken omdat ze hun woonfunctie behouden en vaak niet ingeschreven zijn, wat leidt tot een onjuiste classificatie als "vermiste voertuigen". Deze caravans zijn voorzien van niet-auto-onderdelen zoals hout, meubels, watervoorzieningen en huishoudelijke elektrische voorzieningen, die buiten het bereik van voertuigrecyclingbedrijven vallen. Gezien hun speciale aard, de onderscheiden materiaalsamenstelling en hun aanhoudende gebruik moeten kampeerwagens en caravans worden uitgesloten van de regelgeving voor autowrakken.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(10 bis) Banden moeten als prioritaire productgroep worden aangemerkt voor circulariteitseisen zoals aangegeven in artikel 18, lid 5, punt e), van de verordening inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten. Bijgevolg mogen zij niet worden geacht onder hoofdstuk II van deze verordening te vallen.

Or. en

Amendement 242
Beatrice Timgren

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(11) Een van de grootste praktische uitdagingen in verband met de toepassing van Richtlijn 2000/53/EG betreft de beoordeling of een voertuig al dan niet een autowrak is geworden, met name in het geval van grensoverschrijdende overbrenging van voertuigen. Ondanks de uitvaardiging van richtsnoeren***[46]*** aangaande deze kwestie blijft een dergelijke beoordeling problematisch. ***Daarom moeten er juridisch bindende precieze criteria worden vastgesteld aan de hand waarvan kan worden bepaald of een voertuig een*** autowrak ***is***. ***Die criteria moeten worden gebruikt door alle ondernemingen en voertuigeigenaren die zich met autowrakken bezighouden.***	(11) Een van de grootste praktische uitdagingen in verband met de toepassing van Richtlijn 2000/53/EG betreft de beoordeling of een voertuig al dan niet een autowrak is geworden, met name in het geval van grensoverschrijdende overbrenging van voertuigen. Ondanks de uitvaardiging van richtsnoeren aangaande deze kwestie blijft een dergelijke beoordeling problematisch. ***Om ervoor te zorgen dat voertuigeigenaren hun fundamentele eigendomsrechten behouden, mag een voertuig alleen als*** autowrak ***worden aangemerkt als het wordt achtergelaten, onherstelbaar beschadigd is of een duidelijk en aantoonbaar risico voor de openbare veiligheid of het milieu vormt. Deze verordening moet ervoor zorgen dat de classificatie als autowrak verloopt volgens een transparant proces waarbij willekeurige of geautomatiseerde***

administratieve beslissingen die ten onrechte zouden kunnen resulteren in onteigening, worden voorkomen.

---

[46] Richtsnoeren van de correspondenten nr. 9 inzake de overbrenging van afgedankte voertuigen, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Amendement 243
Christine Singer

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(11) Een van de grootste praktische uitdagingen in verband met de toepassing van Richtlijn 2000/53/EG betreft de beoordeling of een voertuig al dan niet een autowrak is geworden, met name in het geval van grensoverschrijdende overbrenging van voertuigen. Ondanks de uitvaardiging van richtsnoeren[46] aangaande deze kwestie blijft een dergelijke beoordeling problematisch. Daarom moeten er juridisch bindende precieze criteria worden vastgesteld aan de hand waarvan kan worden bepaald of een voertuig een autowrak is. Die criteria moeten worden gebruikt door alle ondernemingen en voertuigeigenaren die zich met autowrakken bezighouden.	(11) Een van de grootste praktische uitdagingen in verband met de toepassing van Richtlijn 2000/53/EG betreft de beoordeling of een voertuig al dan niet een autowrak is geworden, met name in het geval van grensoverschrijdende overbrenging van voertuigen. Ondanks de uitvaardiging van richtsnoeren[46] aangaande deze kwestie blijft een dergelijke beoordeling problematisch. Daarom moeten er juridisch bindende precieze criteria worden vastgesteld aan de hand waarvan kan worden bepaald of een voertuig een autowrak is. Die criteria moeten worden gebruikt door alle ondernemingen en voertuigeigenaren die zich met autowrakken bezighouden. ***Deze criteria moeten niet door de Commissie worden vastgesteld, maar door een groep onafhankelijke deskundigen.***
[46] Richtsnoeren van de correspondenten nr. 9 inzake de overbrenging van afgedankte voertuigen,	[46] Richtsnoeren van de correspondenten nr. 9 inzake de overbrenging van afgedankte voertuigen,

https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Motivering

Het is niet aan de Europese Commissie om precieze criteria vast te stellen. Dat is aan onafhankelijke deskundigen die beschikken over de nodige technische kennis en expertise.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(11) Een van de grootste praktische uitdagingen in verband met de toepassing van Richtlijn 2000/53/EG betreft de beoordeling of een voertuig al dan niet een autowrak is geworden, met name in het geval van grensoverschrijdende overbrenging van voertuigen. Ondanks de uitvaardiging van richtsnoeren[46] aangaande deze kwestie blijft een dergelijke beoordeling problematisch. Daarom moeten er juridisch bindende precieze criteria worden vastgesteld aan de hand waarvan kan worden bepaald of een voertuig een autowrak is. Die criteria moeten worden gebruikt door alle ondernemingen en voertuigeigenaren die zich met autowrakken bezighouden.	(11) Een van de grootste praktische uitdagingen in verband met de toepassing van Richtlijn 2000/53/EG betreft de beoordeling of een voertuig al dan niet een autowrak is geworden, met name in het geval van grensoverschrijdende overbrenging ***en uitvoer*** van voertuigen. Ondanks de uitvaardiging van richtsnoeren[46] aangaande deze kwestie blijft een dergelijke beoordeling problematisch. Daarom moeten er juridisch bindende precieze criteria worden vastgesteld ***die technologisch en technisch onderbouwd zijn,*** aan de hand waarvan kan worden bepaald of een voertuig een autowrak is. Die criteria moeten worden gebruikt door alle ***bevoegde autoriteiten,*** ondernemingen en voertuigeigenaren die zich met autowrakken bezighouden.
[46] Richtsnoeren van de correspondenten nr. 9 inzake de overbrenging van afgedankte voertuigen, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Richtsnoeren van de correspondenten nr. 9 inzake de overbrenging van afgedankte voertuigen, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Amendement 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Voorstel voor een verordening
Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(12 bis) Autowrakken zijn geen afval, maar waardevolle hulpbronnen met economische potentie. Hergebruik ervan wanneer dat zinvol is, is in het economische belang van bedrijven. Bovendien brengt illegale uitvoer niet alleen milieurisico's met zich mee, maar levert dat ook economische verliezen op voor de EU.

Or. en

Amendement 246
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(13) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht en de fase aan het einde van hun levensduur moeten geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recycleerbaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het	(13) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht***, de gebruiksfase*** en de fase aan het einde van hun levensduur moeten geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recycleerbaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen

einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die de herbruikbaarheid en recycleerbaarheid in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recycleerbaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. Om ervoor te zorgen dat de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden ***gemonitord***, moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycleerd, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden om een dergelijke methode vast te stellen aan de Commissie worden toegekend. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG.

worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die de ***modulariteit, repareerbaarheid,*** herbruikbaarheid en recycleerbaarheid in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recycleerbaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. ***Om te zorgen voor afstemming op de afvalhiërarchie, moet het streefcijfer inzake herbruikbaarheid voortaan worden losgekoppeld van de streefcijfers inzake recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing. Om de milieueffecten van voertuigen verder te beperken, moet bovendien een nieuw streefcijfer inzake duurzaamheid worden vastgesteld, zodat fabrikanten hun voertuigen zodanig ontwerpen dat ze langer meegaan.*** Om ***de streefcijfers inzake herbruikbaarheid en duurzaamheid vast te stellen en*** ervoor te zorgen dat de percentages van ***duurzaamheid,*** herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden ***geverifieerd***, moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van ***duurzaamheid,*** herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om ***langer mee te gaan en*** aan het einde van de levensduur gerecycleerd, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. ***Deze methode moet resulteren in een behoorlijke controle van de naleving wat betreft zowel***

binnen als buiten de Unie geproduceerde voertuigen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden om een dergelijke methode vast te stellen aan de Commissie worden toegekend. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(13) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht en de fase aan het einde van hun levensduur moeten geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recycleerbaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die de herbruikbaarheid en recycleerbaarheid in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe	(13) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht en de fase aan het einde van hun levensduur moeten geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recycleerbaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die de herbruikbaarheid en recycleerbaarheid in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe

voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recycleerbaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. Om ervoor te zorgen dat de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden gemonitord, moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycleerd, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden om een dergelijke methode vast te stellen aan de Commissie worden toegekend. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG.	voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recycleerbaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. Om ervoor te zorgen dat de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden gemonitord, moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycleerd, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden om een dergelijke methode vast te stellen aan de Commissie worden toegekend. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. ***De Commissie moet voorts nagaan of er een afzonderlijk streefcijfer voor het minimumpercentage herbruikbare voertuigen moet worden opgenomen.***
	Or. en

Amendement 248
Christine Singer

Voorstel voor een verordening
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(13) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht en de fase aan het einde van hun levensduur moeten geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recycleerbaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die de herbruikbaarheid en recycleerbaarheid in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recycleerbaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. Om ervoor te zorgen dat de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden gemonitord, moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycleerd, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. ***Om eenvormige voorwaarden voor de***	(13) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht en de fase aan het einde van hun levensduur moeten geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recycleerbaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die de herbruikbaarheid en recycleerbaarheid in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recycleerbaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. Om ervoor te zorgen dat de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden gemonitord, moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycleerd, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten

uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden om een dergelijke methode vast te stellen aan de Commissie worden toegekend. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG.

de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG.

Or. en

Motivering

Het is niet aan de Europese Commissie om de methode vast te stellen voor de berekening en controle van de mate van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dat is aan een groep van onafhankelijke deskundigen die beschikken over de nodige kennis en expertise.

Amendement 249
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(13) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht en de fase aan het einde van hun levensduur moeten geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recycleerbaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren	(13) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht en de fase aan het einde van hun levensduur moeten geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen ***aan de hand van het beginsel "wegontwerpen van afval",*** om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recycleerbaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom

die de herbruikbaarheid en recycleerbaarheid in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recycleerbaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. Om ervoor te zorgen dat de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden gemonitord, moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycleerd, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden om een dergelijke methode vast te stellen aan de Commissie worden toegekend. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG.	moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die de herbruikbaarheid en recycleerbaarheid in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recycleerbaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. Om ervoor te zorgen dat de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden gemonitord, moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycleerd, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden om een dergelijke methode vast te stellen aan de Commissie worden toegekend. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG.
	Or. en

Amendement 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Voorstel voor een verordening
Overweging 13 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(13 bis) Het waarborgen van de repareerbaarheid van voertuigen gedurende hun hele levensduur is een fundamentele pijler van een werkelijk duurzame en circulaire automobielsector. Voertuigen mogen niet voortijdig als autowrak worden aangemerkt wanneer ze nog kunnen worden gerepareerd, aangezien dit zou leiden tot onnodige verspilling, economisch inefficiënt zou zijn en een onnodige belasting zou vormen voor voertuigeigenaren. Een voertuig mag alleen als autowrak worden aangemerkt als het redelijkerwijs niet meer zodanig kan worden hersteld dat het aan de eisen van de technische controle kan voldoen en bijgevolg een veiligheidsrisico voor de weggebruikers vormt. De levensduur van voertuigen hangt niet alleen af van hun oorspronkelijke ontwerp, maar ook van de beschikbaarheid van betaalbare en concurrerende reparatie- en onderhoudsdiensten. Onafhankelijke reparatiebedrijven moeten onder eerlijke en transparante voorwaarden kunnen werken om te vermijden dat consumenten louter afhankelijk zijn van door de fabrikant gecontroleerde reparatienetwerken, die de concurrentie kunnen beperken, kunnen leiden tot hogere kosten en de beschikbaarheid van diensten kunnen verminderen. Belemmeringen voor reparatie, waaronder beperkte toegang tot reserveonderdelen, diagnostische apparatuur, de ongerechtvaardigde koppeling van onderdelen aan een specifiek voertuig en beperkte technische informatie, moeten worden voorkomen om de keuze van de consument te vrijwaren en een efficiënt hulpbronnengebruik te garanderen. De mogelijkheid om voertuigen te repareren

en te onderhouden is van groot maatschappelijk en economisch belang, vooral voor personen en huishoudens met een laag inkomen die afhankelijk zijn van betaalbare tweedehands voertuigen als primaire vervoermiddel. Het beperken van de reparatiemogelijkheden heeft een onevenredig grote impact op mensen in plattelandsgebieden of economisch achtergestelde regio's, waar de infrastructuur voor openbaar vervoer ontoereikend is, waardoor hun onafhankelijkheid, mobiliteit en toegang tot werk, onderwijs en essentiële diensten worden beperkt. Het waarborgen van de repareerbaarheid is daarom niet alleen een ecologische en economische noodzaak, maar ook een kwestie van gelijke toegang tot kansen. Bovendien hebben bepaalde categorieën voertuigen speciale aandacht nodig met het oog op hun verdere gebruik en behoud. Dit zijn onder andere terreinwagens, vrijetijdsvoertuigen en historische of klassieke voertuigen, die vaak langer in onderhoud zijn dan de standaard commerciële levenscyclus en die voortdurende, vaak grote reparaties nodig hebben om hun beoogde functie, culturele waarde en bruikbaarheid te behouden. Deze voertuigen worden vaak langdurig gerestaureerd en onderhouden door liefhebbers en kleine ondernemingen, wat ten goede komt aan de economische activiteit en de werkgelegenheid in de sector van de gespecialiseerde restauratie en reparatie. Deze verordening moet ervoor zorgen dat dergelijke voertuigen niet onterecht worden aangemerkt als autowrak en dat hun verdere gebruik en restauratie zijn gewaarborgd.

Or. en

Amendement 251
Pietro Fiocchi

Voorstel voor een verordening
Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(14) Voertuigen moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen wordt beperkt. In haar mededeling van 14 oktober 2020 getiteld "Strategie voor duurzame chemische stoffen — Op weg naar een gifvrij milieu" (de "strategie voor duurzame chemische stoffen")[47] heeft de Commissie verklaard dat zorgwekkende stoffen zoveel mogelijk moeten worden beperkt en vervangen, en dat het gebruik van de schadelijkste stoffen voor toepassingen die niet essentieel zijn voor de samenleving, met name in consumentenartikelen, geleidelijk tot nul moet worden teruggebracht. Bijgevolg moeten zorgwekkende stoffen als bestanddelen van in voertuigen gebruikte materialen of van de voertuigdelen of onderdelen van voertuigen zoveel mogelijk worden beperkt om ervoor te zorgen dat voertuigen***, alsook uit voertuigen gerecycleerde materialen,*** gedurende hun gehele levenscyclus geen nadelige gevolgen hebben voor de menselijke gezondheid of het milieu.	(14) Voertuigen moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen wordt beperkt. In haar mededeling van 14 oktober 2020 getiteld "Strategie voor duurzame chemische stoffen — Op weg naar een gifvrij milieu" (de "strategie voor duurzame chemische stoffen") heeft de Commissie verklaard dat zorgwekkende stoffen zoveel mogelijk moeten worden beperkt en vervangen, en dat het gebruik van de schadelijkste stoffen voor toepassingen die niet essentieel zijn voor de samenleving, met name in consumentenartikelen, geleidelijk tot nul moet worden teruggebracht. Bijgevolg moeten zorgwekkende stoffen als bestanddelen van in voertuigen gebruikte materialen of van de voertuigdelen of onderdelen van voertuigen zoveel mogelijk worden beperkt***, in voorkomend geval,*** om ervoor te zorgen dat voertuigen gedurende hun gehele levenscyclus geen nadelige gevolgen hebben voor de menselijke gezondheid of het milieu.

_____

[47] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 14 november 2020 "Strategie voor duurzame chemische stoffen – Op weg naar een gifvrij milieu" (COM(2020) 667 final).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(14) Voertuigen moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen wordt beperkt. In haar mededeling van 14 oktober 2020 getiteld "Strategie voor duurzame chemische stoffen — Op weg naar een gifvrij milieu" (de "strategie voor duurzame chemische stoffen")[47] heeft de Commissie verklaard dat zorgwekkende stoffen zoveel mogelijk moeten worden beperkt en vervangen, en dat het gebruik van de schadelijkste stoffen voor toepassingen die niet essentieel zijn voor de samenleving, met name in consumentenartikelen, geleidelijk tot nul moet worden teruggebracht. Bijgevolg moeten zorgwekkende stoffen als bestanddelen van in voertuigen gebruikte materialen of van de voertuigdelen of onderdelen van voertuigen zoveel mogelijk worden beperkt om ervoor te zorgen dat voertuigen, alsook uit voertuigen gerecycleerde materialen, gedurende hun gehele levenscyclus geen nadelige gevolgen hebben voor de ***menselijke*** gezondheid of het milieu.	(14) Voertuigen moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen wordt beperkt. In haar mededeling van 14 oktober 2020 getiteld "Strategie voor duurzame chemische stoffen — Op weg naar een gifvrij milieu" (de "strategie voor duurzame chemische stoffen")[47] heeft de Commissie verklaard dat zorgwekkende stoffen***, in overeenstemming met de "één gezondheid"-benadering,*** zoveel mogelijk moeten worden beperkt en vervangen, en dat het gebruik van de schadelijkste stoffen voor toepassingen die niet essentieel zijn voor de samenleving, met name in consumentenartikelen, geleidelijk tot nul moet worden teruggebracht. Bijgevolg moeten zorgwekkende stoffen als bestanddelen van in voertuigen gebruikte materialen of van de voertuigdelen of onderdelen van voertuigen zoveel mogelijk worden beperkt om ervoor te zorgen dat voertuigen, alsook uit voertuigen gerecycleerde materialen, gedurende hun gehele levenscyclus geen nadelige gevolgen hebben voor de gezondheid of het milieu.
[47] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 14 november 2020 "Strategie voor duurzame chemische stoffen – Op weg naar een gifvrij milieu" (COM(2020) ***667 final***).	[47] Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 14 november 2020 "Strategie voor duurzame chemische stoffen — Op weg naar een gifvrij milieu" (COM(2020)***0667***).

Or. en

Amendement 253
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Voorstel voor een verordening
Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(15) Richtlijn 2000/53/EG beperkt reeds het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen en voorziet in vrijstellingen, waarbij dergelijke stoffen in bepaalde toepassingen mogen worden gebruikt. Deze bestaande regels moeten in deze verordening worden overgenomen. Om de samenhang van de wetgeving inzake chemische stoffen te waarborgen, moeten beperkingen op het in de handel brengen en het gebruik van andere stoffen in voertuigen echter worden geregeld in Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad[48]. Evenzo moeten op grond van de bepalingen van Verordening (EU) 2019/1021 van het Europees Parlement en de Raad[49] beperkingen op het gebruik van stoffen worden ingevoerd. ***Daarom mag deze verordening niet voorzien in de mogelijkheid om andere stoffen dan lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen te beperken.***	(15) Richtlijn 2000/53/EG beperkt reeds het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen en voorziet in vrijstellingen, waarbij dergelijke stoffen in bepaalde toepassingen mogen worden gebruikt. Deze bestaande regels moeten in deze verordening worden overgenomen. Om de samenhang van de wetgeving inzake chemische stoffen te waarborgen, moeten beperkingen op het in de handel brengen en het gebruik van andere stoffen in voertuigen echter worden geregeld in Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad[48]. Evenzo moeten op grond van de bepalingen van Verordening (EU) 2019/1021 van het Europees Parlement en de Raad[49] beperkingen op het gebruik van stoffen worden ingevoerd.
[48] Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH), tot oprichting van een Europees Agentschap voor chemische stoffen, houdende wijziging van Richtlijn 1999/45/EG en houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 793/93 van de Raad en Verordening (EG) nr. 1488/94 van de Commissie alsmede Richtlijn 76/769/EEG van de Raad en de Richtlijnen 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG en 2000/21/EG van de Commissie (PB L 396 van 30.12.2006, blz. 1).	[48] Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH), tot oprichting van een Europees Agentschap voor chemische stoffen, houdende wijziging van Richtlijn 1999/45/EG en houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 793/93 van de Raad en Verordening (EG) nr. 1488/94 van de Commissie alsmede Richtlijn 76/769/EEG van de Raad en de Richtlijnen 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG en 2000/21/EG van de Commissie (PB L 396 van 30.12.2006, blz. 1).

[49] Verordening (EU) 2019/1021 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende persistente organische verontreinigende stoffen (PB L 169 van 25.6.2019, blz. 45).

[49] Verordening (EU) 2019/1021 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende persistente organische verontreinigende stoffen (PB L 169 van 25.6.2019, blz. 45).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 15 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(15 bis) Met het oog op verdere beperkingen voor stoffen die in batterijen aanwezig zijn of bij de fabricage ervan worden gebruikt, is het passend om tot bezorgdheid aanleiding gevende stoffen, die in de strategie voor duurzame chemische stoffen worden omschreven als stoffen met een chronisch effect op de menselijke gezondheid of het milieu, zoals stoffen op de lijst van stoffen die in aanmerking komen om uiteindelijk in bijlage XIV bij Verordening (EG) nr. 1907/2006 te worden opgenomen en in bijlage VI bij Verordening (EG) nr. 1272/2008, maar ook stoffen die recycling tot veilige en hoogwaardige secundaire grondstoffen bemoeilijken, in kaart te brengen bij de evaluatie van stoffen die is gepland in het gezamenlijk actieplan voor de beoordeling in het kader van Reach, dat werd gepubliceerd op de website van het bij Verordening (EG) nr. 1907/2006 opgerichte Europees Agentschap voor chemische stoffen ("het Agentschap").

Or. en

Amendement 255
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(16) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in vrijstellingen van de beperkingen op het gebruik van lood en cadmium in batterijen die in voertuigen worden gebruikt, die in deze verordening worden overgenomen. Het gebruik van stoffen in batterijen is echter uitgebreid gereguleerd in Verordening (EU) ***nr. 2023/[batterijen]*** van het Europees Parlement en de Raad[50]. Derhalve moeten dergelijke stoffen worden aangepakt en moeten de beperkingen ervan en de daarmee verband houdende vrijstellingen, naargelang het geval, uiteindelijk naar die verordening worden overgedragen en mogen zij niet in deze verordening worden geregeld. Voordat dergelijke beperkingen op grond van Verordening (EU) nr. 2023/[batterijen] worden ingevoerd, moet in het kader van die verordening een uitgebreide beoordeling worden uitgevoerd om na te gaan of en binnen welk toepassingsgebied nog een vrijstelling vereist is.	(16) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in vrijstellingen van de beperkingen op het gebruik van lood en cadmium in batterijen die in voertuigen worden gebruikt, die in deze verordening worden overgenomen. Het gebruik van stoffen in batterijen is echter uitgebreid gereguleerd in Verordening (EU) ***2023/1542*** van het Europees Parlement en de Raad[50]. Derhalve moeten dergelijke stoffen worden aangepakt en moeten de beperkingen ervan en de daarmee verband houdende vrijstellingen, naargelang het geval, uiteindelijk naar die verordening worden overgedragen en mogen zij niet in deze verordening worden geregeld. Voordat dergelijke beperkingen op grond van Verordening (EU) nr. 2023/[batterijen] worden ingevoerd, moet in het kader van die verordening een uitgebreide beoordeling worden uitgevoerd om na te gaan of en binnen welk toepassingsgebied nog een vrijstelling vereist is.
[50] Verordening van het Europees Parlement en de Raad van [datum] 2023 inzake batterijen en afgedankte batterijen, tot wijziging van Richtlijn 2008/98/EG en Verordening (EU) 2019/1020 en tot intrekking van Richtlijn 2006/66/EG (PB L […]).	[50] Verordening van het Europees Parlement en de Raad van [datum] 2023 inzake batterijen en afgedankte batterijen, tot wijziging van Richtlijn 2008/98/EG en Verordening (EU) 2019/1020 en tot intrekking van Richtlijn 2006/66/EG (PB L […]).

Or. en

Amendement 256
Christine Singer

Voorstel voor een verordening
Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(17) Om rekening te houden met de wetenschappelijke en technische vooruitgang, moet aan de Commissie nog steeds de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het wijzigen van vrijstellingen van beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen uit hoofde van deze verordening. De wijziging of schrapping van dergelijke vrijstellingen moet worden voorafgegaan door een beoordeling van de sociaal-economische gevolgen van een dergelijke wijziging, waarin Richtlijn 2000/53/EG niet voorziet, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de beschikbaarheid van alternatieve stoffen en de gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu gedurende de levenscyclus van voertuigen. Met het oog op een doeltreffende besluitvorming, coördinatie en beheer van de technische, wetenschappelijke en administratieve aspecten van de wijziging van deze verordening met betrekking tot beperkingen op het gebruik van stoffen in voertuigen, moet het Europees Agentschap voor chemische stoffen de Commissie bij deze beoordeling bijstaan.	(17) Om rekening te houden met de wetenschappelijke en technische vooruitgang, moet aan de Commissie nog steeds de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het wijzigen van vrijstellingen van beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen uit hoofde van deze verordening. De wijziging of schrapping van dergelijke vrijstellingen moet worden voorafgegaan door een beoordeling van de sociaal-economische gevolgen van een dergelijke wijziging, waarin Richtlijn 2000/53/EG niet voorziet, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de beschikbaarheid van alternatieve stoffen en de gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu gedurende de levenscyclus van voertuigen. ***Vóór de vaststelling van een dergelijke gedelegeerde handeling moet de Commissie relevante deskundigen en belanghebbenden raadplegen teneinde niet alleen rekening te houden met de gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu, maar ook met de bredere sociaaleconomische gevolgen.*** Met het oog op een doeltreffende besluitvorming, coördinatie en beheer van de technische, wetenschappelijke en administratieve aspecten van de wijziging van deze verordening met betrekking tot beperkingen op het gebruik van stoffen in voertuigen, moet het Europees Agentschap voor chemische stoffen de Commissie bij deze beoordeling bijstaan.

Or. en

Motivering

De Commissie beschikt niet altijd over de nodige expertise, met name waar het technische details en de praktische toepassing betreft.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 17 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(17 bis) Teneinde ervoor te zorgen dat stoffen die bij gebruik in voertuigen of bij aanwezigheid in autowrakken een onaanvaardbaar risico voor de menselijke gezondheid of voor het milieu vormen, naar behoren kunnen worden aangepakt, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van het wijzigen van beperkingen voor stoffen in voertuigen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecycleerde materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken. Het gebruik van gerecycleerde materialen maakt het mogelijk materialen op een	(18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecycleerde materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken. Het gebruik van gerecycleerde materialen maakt het mogelijk materialen op een

hulpbronnenefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van de Unie. Circulariteit ***vermindert*** ook de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen en versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycleerd materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecycleerde materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en eenvormige bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycleerd materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.	hulpbronnenefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van de Unie. Circulariteit ***versterkt*** ook ***de strategische autonomie en het concurrentievermogen van de Unie door*** de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen ***te verminderen, met name door bij te dragen tot het behoud van waardevolle kritieke grondstoffen binnen de Unie,*** en versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycleerd materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecycleerde materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en eenvormige bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycleerd materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.
	Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecycleerde materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken. Het gebruik van gerecycleerde materialen maakt het mogelijk materialen op een hulpbronnenefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van de Unie. Circulariteit vermindert ook de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen en versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycleerd materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecycleerde materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en eenvormige bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycleerd materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.	(18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecycleerde materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken***, mits de gerecycleerde delen geen afbreuk doen aan de veiligheidsprestatie van voertuigen***. Het gebruik van gerecycleerde materialen maakt het mogelijk materialen op een hulpbronnenefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van de Unie. Circulariteit vermindert ook de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen en versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycleerd materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecycleerde materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en eenvormige bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycleerd materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.

Or. en

Motivering

Een voertuig krijgt pas een typegoedkeuring voor passagiersvervoer nadat het aan strenge veiligheids- en prestatietests is onderworpen. Het gebruik van een groot aandeel gerecycleerd materiaal vereist een voorafgaande beoordeling van de impact ervan op de algehele veiligheid en kwaliteit van het voertuig.

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecycleerde materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken. Het gebruik van gerecycleerde materialen maakt het mogelijk materialen op een hulpbronnenefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van de Unie. Circulariteit vermindert ook de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen en versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycleerd materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecycleerde materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en eenvormige	(18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecycleerde materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken***, mits de gerecycleerde delen geen afbreuk doen aan de veiligheidsprestatie van voertuigen***. Het gebruik van gerecycleerde materialen maakt het mogelijk materialen op een hulpbronnenefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van de Unie. Circulariteit vermindert ook de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen en versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycleerd materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecycleerde

bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycleerd materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.

materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en eenvormige bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycleerd materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.

Or. en

Amendement 261
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecycleerde materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken. Het gebruik van gerecycleerde materialen maakt het mogelijk materialen op een hulpbronnenefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van de Unie. Circulariteit vermindert ook de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen en	(18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecycleerde materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken. Het gebruik van gerecycleerde materialen maakt het mogelijk materialen op een hulpbronnenefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van de Unie. Circulariteit vermindert ook de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen en

versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycleerd materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecycleerde materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en eenvormige bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycleerd materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.	versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycleerd materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecycleerde materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en eenvormige bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycleerd materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd***, ook wanneer ze via online marktplaatsen in de handel worden gebracht***. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.
	Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(18 bis) De overgang naar een circulaire economie in de automobielsector moet gepaard gaan met maatregelen om de werkgelegenheid in stand te houden en nieuwe werkgelegenheidskansen te creëren. Deze verordening moet werknemers kunnen ondersteunen bij een rechtvaardige overgang door sociale, economische en ecologische duurzaamheidsaspecten te integreren.
	Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.	***Schrappen***

Or. en

Amendement 264
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe ***moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor*** kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***25*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe ***moeten streefcijfers worden vastgesteld voor de opneming van minimumgehaltes aan*** kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd ***in nieuwe voertuigen***. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***dat met ingang van 48 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening wordt goedgekeurd, 20*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. ***Met ingang van 72 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening bedraagt dit streefcijfer 30 %, en*** van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. ***Deze uit twee stappen bestaande aanpak biedt de sector houvast en zal leiden tot geleidelijke verbeteringen en investeringen ontsluiten.*** Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype. ***De verificatiemethode moet gelijkwaardige omstandigheden van afvalbeheer en recycling binnen en buiten de Unie garanderen en in dat verband kan het nodig zijn de naleving aan te tonen***

door middel van certificering door een onafhankelijke, naar behoren gekwalificeerde geaccrediteerde derde partij.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype. ***Om gelijke concurrentievoorwaarden te waarborgen, moeten de daarmee verband houdende***

milieuproblemen op niet-discriminerende wijze worden aangepakt ten aanzien van zowel in de lidstaten geproduceerde als ingevoerde kunststoffen. Daartoe moeten voor gerecycleerde kunststoffen die zijn opgenomen in naar de Unie ingevoerde voertuigen, gelijkwaardige voorwaarden gelden wat betreft emissies, gescheiden inzameling en duurzaamheidscriteria voor recyclingtechnologieën.

Or. en

Amendement 266
Christine Singer

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een ***verplicht*** streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het ***gehalte aan*** gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen ***op te nemen die zijn gerecycleerd*** uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, ***moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om*** een methode ***vast te stellen*** voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een ***bindend*** streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval ***voor consumptie en afval*** na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval ***zowel vóór als*** na consumptie is gerecycleerd***, waaronder biogebaseerde kunststoffen***. Van dit streefcijfer voor het ***aandeel*** gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen ***te recycleren*** uit ***afvalstromen die afkomstig zijn van*** autowrakken ***en die aanwezig en verwerkt zijn in*** het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, ***moet een onafhankelijke groep deskundigen*** een methode

teruggewonnen uit afval na consumptie, ***respectievelijk*** uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

vaststellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval ***zowel vóór als*** na consumptie, ***alsook*** uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het ***respectieve*** voertuigtype***, rekening houdend met de beste beschikbare recyclingtechnologie, met inbegrip van chemische recycling***.

Or. en

Motivering

Het is niet aan de Europese Commissie om de methode vast te stellen voor de berekening en controle van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval vóór consumptie, uit afval na consumptie en uit autowrakken. Dat is aan een groep van onafhankelijke deskundigen het best op de hoogte zijn.

Amendement 267
Laurent Castillo

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval ***vóór consumptie en uit afval*** na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval ***zowel vóór als*** na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken

voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval ***vóór en*** na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype***, en waarbij rekening wordt gehouden met de best beschikbare recyclingtechnologie, waaronder mechanische recycling***.

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***25*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. ***Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype.*** Om eenvormige	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd ***72 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening***. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***10*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval ***vóór en*** na consumptie is gerecycleerd. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te

voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.	stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

Motivering

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.

Amendement 269
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen

voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***25*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet ***25*** % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***40*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet ***40*** % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***25*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd ***72 maanden na de inwerkingtreding van de verordening of 48 maanden na de***

consumptie is gerecycleerd. ***Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype.*** Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen ***uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype***.

inwerkingtreding van de in artikel 6, lid 2, bedoelde uitvoeringshandeling, naargelang welke datum de laatste is. Bijgevolg moet elk ***nieuw*** voertuigtype ***10*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie ***en kunststofafval vóór consumptie*** is gerecycleerd. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een ***technologisch neutrale*** methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit

autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie ***uitvoeringsbevoegdheden*** worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie ***gedelegeerde bevoegdheden*** worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

Amendement 272
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***25*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***30*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te

stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***25*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet ***25*** % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het	(19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype ***15*** % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet ***15*** % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het

voertuigtype.	voertuigtype.

Or. fr

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 19 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(19 bis) Om innovatie te stimuleren en een markt voor biogebaseerde oplossingen tot stand te brengen, moet de Commissie uiterlijk 96 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening een overzicht publiceren van de stand van de technologische ontwikkeling en de milieuprestaties van biogebaseerde kunststoffen in voertuigen, en zo nodig een wetgevingsvoorstel indienen om duurzaamheidsvereisten en specifieke streefcijfers in te voeren.

Or. en

Amendement 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Voorstel voor een verordening
Overweging 19 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(19 bis) De in deze verordening neergelegde streefcijfers voor het minimumgehalte aan gerecycleerde kunststoffen hebben betrekking op in de Europese Unie gerecycleerd kunststofafval en kunststofafval dat afkomstig is uit een derde land dat afvalverwerkings- en recyclingpraktijken toepast die in overeenstemming zijn met de desbetreffende Uniewetgeving. De

naleving moet worden geverifieerd en gedocumenteerd door een geaccrediteerde derde partij.

Or. en

Motivering

Het vaststellen van streefcijfers voor gerecycleerde materialen zal geen positieve effecten hebben op het milieu, het concurrentievermogen en de strategische autonomie van de EU als de gerecycleerde materialen niet afkomstig zijn uit de EU of uit een derde land dat gerecycleerde materialen produceert die voldoen aan geverifieerde Europese sociale, milieu- en veiligheidsnormen. De invoer van nieuwe, groengewassen of laagwaardige gerecycleerde materialen uit derde landen werkt de doelstellingen en streefcijfers van de EU tegen.

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en	***Schrappen***

economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

Motivering

Voorstellen om een streefcijfer voor gerecycleerd staal op te nemen, hebben een onevenredig effect op de betaalbaarheid van voertuigen.

Amendement 277
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen***, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel*** staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd ***om in voertuigtypen te worden verwerkt***. ***De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden***	(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, ***het energieverbruik en de energiekosten te verminderen en de veerkracht te vergroten door minder afhankelijk te worden van ingevoerde primaire grondstoffen, moet het gebruik van gerecycleerd staal in voertuigen worden vergroot. Daarom moeten er streefcijfers worden vastgesteld voor de verwerking van minimumhoeveelheden*** staal dat uit staalafval na consumptie wordt

voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

gerecycleerd ***in nieuwe voertuigen***. ***Bijgevolg moet elk voertuigtype dat met ingang van 48 maanden en 108 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening wordt goedgekeurd, respectievelijk 30 % en 40 % staal bevatten dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype.*** Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie ***en uit autowrakken,*** en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype. ***De verificatiemethode moet gelijkwaardige omstandigheden van afvalbeheer en recycling binnen en buiten de Unie garanderen en in dat verband kan het nodig zijn de naleving aan te tonen door middel van certificering door een onafhankelijke, naar behoren gekwalificeerde geaccrediteerde derde partij.***

Or. en

Amendement 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Voorstel voor een verordening
Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in	(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in

verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel staal ***dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd*** om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie ***uitvoeringsbevoegdheden*** worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, ***moet een streefcijfer voor de verwerking van uit afval na consumptie gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen worden vastgesteld. Bovendien*** moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel ***koolstofarm*** staal om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie ***gedelegeerde bevoegdheden*** worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en ***koolstofarm staal*** dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

Amendement 279
Dennis Radtke

Voorstel voor een verordening
Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in	(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in

verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.	verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel ***koolstofarm staal en*** staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer***, met inbegrip van de gevolgen voor andere staalverbruikende sectoren en de wereldwijde broeikasgasemissies***. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

Motivering

Het verhogen van het gehalte gerecycleerd staal in de automobielsector zonder een algehele toename van de beschikbaarheid van schroot zou een negatief effect hebben op andere staalverbruikende sectoren waar schroot niet langer beschikbaar zou zijn, zowel wat het gerecycleerde gehalte als wat de broeikasgasemissies betreft (substitutie-effect).

Amendement 280
Susana Solís Pérez

Voorstel voor een verordening
Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.	(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer***, met inbegrip van de gevolgen voor andere staalverbruikende sectoren en de wereldwijde broeikasgasemissies***. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

Amendement 281
Laurent Castillo

Voorstel voor een verordening
Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.	(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer***, met inbegrip van de gevolgen voor andere staalverbruikende sectoren en de wereldwijde broeikasgasemissies***. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet ***aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel*** staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd ***om in voertuigtypen te worden verwerkt***. ***De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer.*** Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie ***uitvoeringsbevoegdheden*** worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.	(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet ***een verplicht streefcijfer voor uit afval na consumptie gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen worden vastgesteld. Bijgevolg moet elk voertuigtype 30 %*** staal ***bevatten*** dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie ***gedelegeerde bevoegdheden*** worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype. ***Om rekening te kunnen houden met het risico van staaltekorten en de beschikbaarheid van die grondstof te beoordelen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen tot wijziging van het streefcijfer inzake het minimumaandeel gerecycleerd staal in voertuigen.***

Or. en

Amendement 283
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van ***de koolstofvoetafdruk*** in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet ***aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel*** staal dat ***uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd om in voertuigtypen te*** worden verwerkt. ***De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer.*** Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.	(20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen tot het verkleinen van ***het milieueffect*** in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet ***een verplicht streefcijfer worden vastgesteld voor het aandeel uit staalafval na consumptie gerecycleerd*** staal dat ***moet*** worden verwerkt ***in nieuwe voertuigen. Bijgevolg moet elk voertuigtype op gewichtsbasis 40 % staal bevatten dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerd staal moet 75 % worden bereikt door staal op te nemen dat is gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype.*** Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

Amendement 284
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(20 bis) De automobielsector is voorts met 40 % van de totale vraag een van de grootste gebruikers van aluminium, en dat gebruik neemt toe. Momenteel wordt weinig gerecycleerd aluminium gebruikt in nieuwe voertuigen. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, het energieverbruik en de energiekosten te verminderen en de veerkracht te vergroten door minder afhankelijk te worden van ingevoerde primaire grondstoffen, moet het gebruik van gerecycleerd aluminium in voertuigen worden vergroot. Daarom moeten er streefcijfers worden vastgesteld voor de verwerking van minimumhoeveelheden aluminium dat uit aluminiumafval na consumptie wordt gerecycleerd in nieuwe voertuigen. Bijgevolg moet elk voertuigtype dat met ingang van 48 maanden dan wel 108 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening wordt goedgekeurd, respectievelijk 30 % en 50 % aluminium bevatten dat uit aluminiumafval na consumptie wordt gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerd aluminium moet 10 % respectievelijk 20 % worden bereikt door aluminium op te nemen dat is gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel aluminium dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype. De verificatiemethode moet gelijkwaardige omstandigheden van

afvalbeheer en recycling binnen en buiten de Unie garanderen en in dat verband kan het nodig zijn de naleving aan te tonen door middel van certificering door een onafhankelijke, naar behoren gekwalificeerde geaccrediteerde derde partij. De vaststelling van de streefcijfers voor gerecycleerde materialen moet gepaard gaan met ontwerp- en verwerkingseisen die demontage, verwijdering en scheiding van de materialen mogelijk maken, zodat ze hun kwaliteit behouden en downcycling wordt vermeden.

Or. en

Amendement 285
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(20 bis) Aluminium wordt in de automobielsector in snel toenemende mate gebruikt voor de productie van voertuigen. Om bij te dragen tot het verkleinen van het milieueffect in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielindustrie naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet een verplicht streefcijfer voor uit afval na consumptie gerecycleerd aluminium in nieuwe voertuigen worden vastgesteld. Bijgevolg moet elk voertuigtype op gewichtsbasis 50 % aluminium bevatten dat uit aluminiumafval na consumptie wordt gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerd aluminium moet 20 % worden bereikt door aluminium op te nemen dat is gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze

verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel aluminium dat wordt teruggewonnen uit aluminiumafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

Or. en

Amendement 286
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(21) Er bestaan mogelijkheden om meer gebruik te maken van gerecycleerd materiaal in voertuigen voor andere materialen die gewoonlijk worden gebruikt door de automobielindustrie, waarvoor de markten voor secundaire grondstoffen onderontwikkeld zijn, de voetafdruk in verband met de productie van primaire grondstoffen groot is of de recyclingniveaus gering zijn, terwijl de scheidings- en recyclingtechnologieën steeds beter worden. Het is derhalve passend dat de Commissie de wenselijkheid, de haalbaarheid en de effecten beoordeelt van de vaststelling van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, boor dat wordt gebruikt in permanente magneten alsook voor aluminium en aluminiumlegeringen, ***of*** magnesium en magnesiumlegeringen. Met het oog op de haalbaarheid van het eventueel vaststellen van streefcijfers voor specifieke soorten aluminium- en magnesiumlegeringen moet in de studie aandacht worden besteed aan het afstemmen van de vraag met het secundair aanbod in het algemeen en moet	(21) Er bestaan mogelijkheden om meer gebruik te maken van gerecycleerd materiaal in voertuigen voor andere materialen die gewoonlijk worden gebruikt door de automobielindustrie, waarvoor de markten voor secundaire grondstoffen onderontwikkeld zijn, de voetafdruk in verband met de productie van primaire grondstoffen groot is of de recyclingniveaus gering zijn, terwijl de scheidings- en recyclingtechnologieën steeds beter worden. Het is derhalve passend dat de Commissie de wenselijkheid, de haalbaarheid en de effecten beoordeelt van de vaststelling van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, ***nikkel, kobalt en*** boor dat wordt gebruikt in permanente magneten alsook voor aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen***, glas en rubber***. Met het oog op de haalbaarheid van het eventueel vaststellen van streefcijfers voor specifieke soorten aluminium- en magnesiumlegeringen moet in de studie aandacht worden besteed aan het afstemmen van de vraag met het

in het bijzonder de afweging worden onderzocht tussen enerzijds maximaal voordeel halen uit schaalvoordelen door een minimumaantal families van legeringen vast te stellen en anderzijds maximaal voordeel halen uit waardebehoud door sortering in een breder scala van specifieke soorten legeringen.	secundair aanbod in het algemeen en moet in het bijzonder de afweging worden onderzocht tussen enerzijds maximaal voordeel halen uit schaalvoordelen door een minimumaantal families van legeringen vast te stellen en anderzijds maximaal voordeel halen uit waardebehoud door sortering in een breder scala van specifieke soorten legeringen.
	Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(21) Er bestaan mogelijkheden om meer gebruik te maken van gerecycleerd materiaal in voertuigen voor andere materialen die gewoonlijk worden gebruikt door de automobielindustrie, waarvoor de markten voor secundaire grondstoffen onderontwikkeld zijn, de voetafdruk in verband met de productie van primaire grondstoffen groot is of de recyclingniveaus gering zijn, terwijl de scheidings- en recyclingtechnologieën steeds beter worden. Het is derhalve passend dat de Commissie de wenselijkheid, de haalbaarheid en de effecten beoordeelt van de vaststelling van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, boor dat wordt gebruikt in permanente magneten alsook voor aluminium en aluminiumlegeringen, of magnesium en magnesiumlegeringen. Met het oog op de haalbaarheid van het eventueel vaststellen van streefcijfers voor specifieke soorten aluminium- en magnesiumlegeringen moet in de studie aandacht worden besteed aan	(21) Er bestaan mogelijkheden om meer gebruik te maken van gerecycleerd materiaal in voertuigen voor andere materialen die gewoonlijk worden gebruikt door de automobielindustrie, waarvoor de markten voor secundaire grondstoffen onderontwikkeld zijn, de voetafdruk in verband met de productie van primaire grondstoffen groot is of de recyclingniveaus gering zijn, terwijl de scheidings- en recyclingtechnologieën steeds beter worden. Het is derhalve passend dat de Commissie de wenselijkheid, de haalbaarheid en de effecten beoordeelt van de vaststelling van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, ***nikkel, kobalt,*** boor dat wordt gebruikt in permanente magneten alsook voor aluminium en aluminiumlegeringen, ***koper*** of magnesium en magnesiumlegeringen. Met het oog op de haalbaarheid van het eventueel vaststellen van streefcijfers voor specifieke soorten aluminium- en magnesiumlegeringen moet in de studie

het afstemmen van de vraag met het secundair aanbod in het algemeen en moet in het bijzonder de afweging worden onderzocht tussen enerzijds maximaal voordeel halen uit schaalvoordelen door een minimumaantal families van legeringen vast te stellen en anderzijds maximaal voordeel halen uit waardebehoud door sortering in een breder scala van specifieke soorten legeringen.

aandacht worden besteed aan het afstemmen van de vraag met het secundair aanbod in het algemeen en moet in het bijzonder de afweging worden onderzocht tussen enerzijds maximaal voordeel halen uit schaalvoordelen door een minimumaantal families van legeringen vast te stellen en anderzijds maximaal voordeel halen uit waardebehoud door sortering in een breder scala van specifieke soorten legeringen.

Or. en

Amendement 288
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(21) Er bestaan mogelijkheden om meer gebruik te maken van gerecycleerd materiaal in voertuigen voor andere materialen die gewoonlijk worden gebruikt door de automobielindustrie, waarvoor de markten voor secundaire grondstoffen onderontwikkeld zijn, de voetafdruk in verband met de productie van primaire grondstoffen groot is of de recyclingniveaus gering zijn, terwijl de scheidings- en recyclingtechnologieën steeds beter worden. Het is derhalve passend dat de Commissie de wenselijkheid, de haalbaarheid en de effecten beoordeelt van de vaststelling van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, boor dat wordt gebruikt in permanente magneten alsook voor ***aluminium en aluminiumlegeringen, of*** magnesium en magnesiumlegeringen. Met het oog op de haalbaarheid van het eventueel vaststellen van streefcijfers voor specifieke soorten ***aluminium- en*** magnesiumlegeringen moet	(21) Er bestaan mogelijkheden om meer gebruik te maken van gerecycleerd materiaal in voertuigen voor andere materialen die gewoonlijk worden gebruikt door de automobielindustrie, waarvoor de markten voor secundaire grondstoffen onderontwikkeld zijn, de voetafdruk in verband met de productie van primaire grondstoffen groot is of de recyclingniveaus gering zijn, terwijl de scheidings- en recyclingtechnologieën steeds beter worden. Het is derhalve passend dat de Commissie de wenselijkheid, de haalbaarheid en de effecten beoordeelt van de vaststelling van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, boor dat wordt gebruikt in permanente magneten alsook voor magnesium en magnesiumlegeringen. Met het oog op de haalbaarheid van het eventueel vaststellen van streefcijfers voor specifieke soorten magnesiumlegeringen moet in de studie aandacht worden besteed aan het

in de studie aandacht worden besteed aan het afstemmen van de vraag met het secundair aanbod in het algemeen en moet in het bijzonder de afweging worden onderzocht tussen enerzijds maximaal voordeel halen uit schaalvoordelen door een minimumaantal families van legeringen vast te stellen en anderzijds maximaal voordeel halen uit waardebehoud door sortering in een breder scala van specifieke soorten legeringen.	afstemmen van de vraag met het secundair aanbod in het algemeen en moet in het bijzonder de afweging worden onderzocht tussen enerzijds maximaal voordeel halen uit schaalvoordelen door een minimumaantal families van legeringen vast te stellen en anderzijds maximaal voordeel halen uit waardebehoud door sortering in een breder scala van specifieke soorten legeringen.

Or. en

Amendement 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Voorstel voor een verordening
Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium of boor dat wordt gerecycleerd uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór	***Schrappen***

consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.

Or. es

Amendement 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Voorstel voor een verordening
Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium of boor dat wordt gerecycleerd uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De	(22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium of boor dat wordt gerecycleerd uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De

methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.	methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken. ***De vaststelling van dit streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke impactstudie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer.***

Or. es

Amendement 291
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium ***of*** boor dat wordt gerecycleerd uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om	(22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium***, nikkel, kobalt,*** boor***, glas en rubber*** dat wordt gerecycleerd uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt

eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.	wordt in de voertuigtypen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium of boor dat wordt gerecycleerd	(22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, ***koper,*** magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium***, nikkel, kobalt*** of boor dat wordt

uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie ***uitvoeringsbevoegdheden*** worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.

gerecycleerd uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie ***gedelegeerde bevoegdheden*** worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.

Or. en

Amendement 293
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel ***aluminium en aluminiumlegeringen,*** magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium,	(22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium of boor dat wordt gerecycleerd

samarium of boor dat wordt gerecycleerd uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.

uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.

Or. en

Amendement 294
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 23

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(23) In overeenstemming met de vereisten van Verordening (EU) ***[verordening kritieke grondstoffen]*** van het Europees Parlement en de Raad[51] en gezien het feit dat het noodzakelijk is in deze verordening bepalingen vast te stellen inzake het gehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen en inzake kritieke grondstoffen die worden gebruikt in voertuigdelen en onderdelen van voertuigen, moeten die bepalingen van	(23) In overeenstemming met de vereisten van Verordening (EU) ***2024/1252*** van het Europees Parlement en de Raad[51] en gezien het feit dat het noodzakelijk is in deze verordening bepalingen vast te stellen inzake het gehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen en inzake kritieke grondstoffen die worden gebruikt in voertuigdelen en onderdelen van voertuigen, moeten die bepalingen van toepassing zijn als de sectorspecifieke

toepassing zijn als de sectorspecifieke uitvoering van de bepalingen van Verordening (EU) ***[verordening kritieke grondstoffen]***. Hierdoor zullen verschillende informatie-, etiketterings- en verwijderingsverplichtingen in het kader van de procedures van deze verordening worden gestroomlijnd en geïntegreerd met die voor andere voertuigdelen, onderdelen en materialen.	uitvoering van de bepalingen van Verordening (EU) ***2024/1252***. Hierdoor zullen verschillende informatie-, etiketterings- en verwijderingsverplichtingen in het kader van de procedures van deze verordening worden gestroomlijnd en geïntegreerd met die voor andere voertuigdelen, onderdelen en materialen.
[51] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader om een veilige en duurzame voorziening van kritieke grondstoffen te waarborgen, en tot wijziging van de Verordeningen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 en (EU) 2019/1020 (COM(2023) ***160 final***).	[51] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader om een veilige en duurzame voorziening van kritieke grondstoffen te waarborgen, en tot wijziging van de Verordeningen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 en (EU) 2019/1020 (COM(2023)***0160***).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(24) Om ervoor te zorgen dat batterijen worden gerecycleerd overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2023/[batterijen] en dat motoren voor elektrische voertuigen, die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook kunnen worden vervangen en gerecycleerd, moeten ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze batterijen en motoren voor elektrische voertuigen tijdens elke fase van de levenscyclus van een voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd door erkende	(24) Om ervoor te zorgen dat batterijen worden gerecycleerd overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2023/[batterijen] en dat motoren voor elektrische voertuigen, die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook kunnen worden vervangen en gerecycleerd, moeten ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze batterijen ***en de batterijpakken ervan*** en motoren voor elektrische voertuigen tijdens elke fase van de levenscyclus van een voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd

verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op de verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. ***De Commissie moet de ontwikkeling aanmoedigen van normen voor ontwerp- en assemblagetechnieken die het onderhoud, de reparatie en de herbestemming van batterijen en batterijpakken vergemakkelijken.*** Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op de verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

Or. en

Amendement 296
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(24) Om ervoor te zorgen dat batterijen ***worden gerecycleerd overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2023/[batterijen]*** en ***dat*** motoren voor elektrische voertuigen, ***die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook*** kunnen worden vervangen en gerecycleerd, moeten ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze ***batterijen en motoren voor elektrische voertuigen*** tijdens elke fase van de levenscyclus van	(24) Om ervoor te zorgen dat ***voertuigdelen en -onderdelen, met inbegrip van*** batterijen en motoren voor elektrische voertuigen, kunnen worden ***verwijderd, gerepareerd, gereviseerd, gerefurbisht, geretrofit,*** vervangen en gerecycleerd, moeten ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze ***voertuigdelen en onderdelen*** tijdens elke fase van de levenscyclus van een voertuig gemakkelijk ***en op niet-destructieve wijze***

een voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op de verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

kunnen worden verwijderd door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie-***,*** ***retrofitting-*** en onderhoudsbedrijven. ***De ontwerpeisen moeten het mogelijk maken batterijen te recycleren overeenkomstig de vereisten van Verordening (EU) 2023/1542.*** Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op de verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 24

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(24) Om ervoor te zorgen dat batterijen worden gerecycleerd overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2023/[batterijen] en dat motoren voor elektrische voertuigen, die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook kunnen worden vervangen en gerecycleerd, moeten ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze batterijen en motoren voor elektrische voertuigen tijdens elke fase van de levenscyclus van een	(24) Om ervoor te zorgen dat batterijen worden gerecycleerd overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2023/[batterijen] en dat motoren voor elektrische voertuigen, die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook kunnen worden vervangen en gerecycleerd, moeten ontwerpeisen ***en eisen met betrekking tot de toegang tot technische en digitale informatie*** voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze batterijen en

voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op de verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

motoren voor elektrische voertuigen tijdens elke fase van de levenscyclus van een voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op de verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

Or. fr

Amendement 298
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(24) Om ervoor te zorgen dat batterijen worden gerecycleerd overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) ***2023/[batterijen]*** en dat motoren voor elektrische voertuigen, die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook kunnen worden vervangen en gerecycleerd, moeten ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze batterijen en motoren voor elektrische voertuigen tijdens elke fase van de levenscyclus van een voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd door erkende	(24) Om ervoor te zorgen dat batterijen worden gerecycleerd overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) ***2023/1542*** en dat motoren voor elektrische voertuigen, die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook kunnen worden vervangen en gerecycleerd, moeten ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze batterijen ***en de bestanddelen ervan*** en motoren voor elektrische voertuigen tijdens elke fase van de levenscyclus van een voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd

verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op de verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op de verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

Or. en

Amendement 299
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 24 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(24 bis) Om een meer circulaire aanpak in de automobielsector te ondersteunen en consumenten in staat te stellen geïnformeerde beslissingen te nemen, moet een verplichte repareerbaarheidsindex voor elektrische voertuigen worden ingevoerd. De repareerbaarheidsindex moet cruciale aspecten van voertuigreparatie en -onderhoud bestrijken, zoals de beschikbaarheid en prijs van reserveonderdelen en reparatiehulpmiddelen. Aan de Commissie moet de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot vaststelling van die index op

basis van een beoordeling van de meest geschikte opzet ervan.

Or. en

Amendement 300
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 24 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(24 ter) De beschikbaarheid en betaalbaarheid van reserveonderdelen zijn essentieel voor de repareerbaarheid, levensduur en duurzaamheid van voertuigen en zijn van groot belang voor de bevordering van een circulaire economie, overeenkomstig de doelstellingen van het actieplan voor de circulaire economie. Om vroegtijdige vervanging van voertuigen tegen te gaan en de milieueffecten van de afvalproductie te minimaliseren, moeten kritieke onderdelen, zoals batterijen, motoren voor elektrische voertuigen en andere essentiële delen, beschikbaar blijven gedurende een minimumperiode nadat het voertuig op de markt is gebracht. Ter ondersteuning van de duurzaamheid en repareerbaarheid van voertuigen moet deze verordening fabrikanten verplichten te garanderen dat reserveonderdelen gedurende een periode van twintig jaar nadat het voertuig in de handel is gebracht, beschikbaar blijven.

Or. en

Amendement 301
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(26) Om ervoor te zorgen dat fabrikanten ***van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen*** maatregelen nemen om te waarborgen dat zij voldoen aan de circulariteitseisen uit hoofde van deze verordening, en om hen te stimuleren de circulariteit van de voertuigtypen die zij in de handel brengen te verbeteren, moeten zij voor elk nieuw type een alomvattende strategie inzake circulariteit opstellen en deze aan de typegoedkeuringsinstantie voorleggen. Deze strategie moet zijn gebaseerd op beproefde technologieën die beschikbaar zijn of worden ontwikkeld op het moment dat de typegoedkeuring van het voertuig wordt aangevraagd, en moet periodiek worden bijgewerkt. De Commissie moet regelmatig verslag uitbrengen over de circulariteit van de automobielsector op basis van de door de fabrikanten verstrekte strategieën inzake circulariteit. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de vervaardiging van voertuigen en het beheer van autowrakken, marktontwikkelingen in de automobielsector en wijzigingen in de regelgeving, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bijlage met voorschriften voor de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de actualiseringen daarvan.	(26) Om ervoor te zorgen dat fabrikanten maatregelen nemen om te waarborgen dat zij voldoen aan de circulariteitseisen uit hoofde van deze verordening, en om hen te stimuleren de circulariteit van de voertuigtypen die zij in de handel brengen te verbeteren, moeten zij voor elk nieuw type een alomvattende strategie inzake circulariteit opstellen en deze aan de typegoedkeuringsinstantie voorleggen. Deze strategie moet zijn gebaseerd op beproefde technologieën die beschikbaar zijn of worden ontwikkeld op het moment dat de typegoedkeuring van het voertuig wordt aangevraagd, en moet periodiek worden bijgewerkt. ***De Commissie moet uitvoeringshandelingen vaststellen waarin zij bepaalt welke gemeenschappelijk overeengekomen normen door fabrikanten moeten worden gebruikt in het kader van een levenscyclusbeoordeling waarin de milieueffecten en het hulpbronnengebruik van de productie van voertuigen en van het beheer van autowrakken worden gekwantificeerd als onderdeel van hun circulariteitsstrategieën.*** De Commissie moet regelmatig verslag uitbrengen over de circulariteit van de automobielsector op basis van de door de fabrikanten verstrekte strategieën inzake circulariteit. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de vervaardiging van voertuigen en het beheer van autowrakken, marktontwikkelingen in de automobielsector en wijzigingen in de regelgeving, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bijlage met voorschriften voor de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de actualiseringen daarvan.

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(26) Om ervoor te zorgen dat fabrikanten van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen maatregelen nemen om te waarborgen dat zij voldoen aan de circulariteitseisen uit hoofde van deze verordening, en om hen te stimuleren de circulariteit van de voertuigtypen die zij in de handel brengen te verbeteren, moeten zij ***voor elk nieuw type*** een alomvattende strategie inzake circulariteit opstellen en deze aan de typegoedkeuringsinstantie voorleggen. Deze strategie moet zijn gebaseerd op beproefde technologieën ***die beschikbaar zijn of worden ontwikkeld op het moment dat de typegoedkeuring van het voertuig wordt aangevraagd, en*** moet periodiek worden bijgewerkt. De Commissie moet regelmatig verslag uitbrengen over de circulariteit van de automobielsector op basis van de door de fabrikanten verstrekte strategieën inzake circulariteit. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de vervaardiging van voertuigen en het beheer van autowrakken, marktontwikkelingen in de automobielsector en wijzigingen in de regelgeving, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bijlage met voorschriften voor de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de	(26) Om ervoor te zorgen dat fabrikanten van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen maatregelen nemen om te waarborgen dat zij voldoen aan de circulariteitseisen uit hoofde van deze verordening, en om hen te stimuleren de circulariteit van de voertuigtypen die zij in de handel brengen te verbeteren, moeten zij een alomvattende strategie inzake circulariteit opstellen en deze aan de typegoedkeuringsinstantie voorleggen. Deze strategie moet ***op ondernemingsniveau worden ontwikkeld en moet*** zijn gebaseerd op beproefde technologieën***. De strategie inzake circulariteit*** moet periodiek worden bijgewerkt. De Commissie moet regelmatig verslag uitbrengen over de circulariteit van de automobielsector op basis van de door de fabrikanten verstrekte strategieën inzake circulariteit. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de vervaardiging van voertuigen en het beheer van autowrakken, marktontwikkelingen in de automobielsector en wijzigingen in de regelgeving, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bijlage met voorschriften voor de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de actualiseringen daarvan.

actualiseringen daarvan.

Or. en

Motivering

De ontwikkeling van een afzonderlijke strategie inzake circulariteit voor elk voertuigmodel zou leiden tot overlappende processen, hogere kosten en een inefficiënte werkwijze. Een uniforme, bedrijfsbrede aanpak maakt gestandaardiseerde processen mogelijk voor de inkoop en recycling van materialen en het beheer van autowrakken, wat schaalvoordelen en een efficiënter hulpbronnengebruik mogelijk maakt.

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(26) Om ervoor te zorgen dat fabrikanten van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen maatregelen nemen om te waarborgen dat zij voldoen aan de circulariteitseisen uit hoofde van deze verordening, en om hen te stimuleren de circulariteit van de voertuigtypen die zij in de handel brengen te verbeteren, moeten zij ***voor elk nieuw type*** een alomvattende strategie inzake circulariteit opstellen en deze aan de typegoedkeuringsinstantie voorleggen. Deze strategie moet zijn gebaseerd op beproefde technologieën ***die beschikbaar zijn of worden ontwikkeld op het moment dat de typegoedkeuring van het voertuig wordt aangevraagd, en*** moet periodiek worden bijgewerkt. De Commissie moet regelmatig verslag uitbrengen over de circulariteit van de automobielsector op basis van de door de fabrikanten verstrekte strategieën inzake circulariteit. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de vervaardiging van voertuigen en het beheer van autowrakken,	(26) Om ervoor te zorgen dat fabrikanten van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen maatregelen nemen om te waarborgen dat zij voldoen aan de circulariteitseisen uit hoofde van deze verordening, en om hen te stimuleren de circulariteit van de voertuigtypen die zij in de handel brengen te verbeteren, moeten zij een alomvattende strategie inzake circulariteit opstellen en deze aan de typegoedkeuringsinstantie voorleggen. Deze strategie moet ***op ondernemingsniveau worden ontwikkeld en moet*** zijn gebaseerd op beproefde technologieën***. De strategie inzake circulariteit*** moet periodiek worden bijgewerkt. De Commissie moet regelmatig verslag uitbrengen over de circulariteit van de automobielsector op basis van de door de fabrikanten verstrekte strategieën inzake circulariteit. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de vervaardiging van voertuigen en het beheer van autowrakken, marktontwikkelingen in de

marktontwikkelingen in de automobielsector en wijzigingen in de regelgeving, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bijlage met voorschriften voor de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de actualiseringen daarvan.	automobielsector en wijzigingen in de regelgeving, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bijlage met voorschriften voor de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de actualiseringen daarvan.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 27

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(27) Om de transparantie over het gebruik van gerecycleerde materialen in de automobielsector te vergroten en stimulansen te bieden om het gehalte aan gerecycleerd materiaal te verhogen, moeten voertuigfabrikanten worden verplicht technische documentatie te verstrekken waaruit blijkt welk percentage gerecycleerde materialen aanwezig is in nieuwe voertuigtypen waarvoor typegoedkeuring wordt aangevraagd. Deze eis moet gelden voor een selectie van materialen waarvoor een toename van het gehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen aanzienlijke milieuvoordelen zou opleveren. De verplichte verklaring moet samen met andere documenten bij de typegoedkeuringsinstantie worden ingediend in het kader van de typegoedkeuringsaanvraag.	***Schrappen***

Or. fr

Amendement 305
Maria Grapini

Voorstel voor een verordening
Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de ***gehele*** waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen, onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door	(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten***, demontagebedrijven, revisiebedrijven, reparatie- en onderhoudsbedrijven*** en afvalverwerkers in de waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten ***demontagebedrijven,*** afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie ***zoals bedoeld in punt 66 van de aanvullende richtsnoeren van de Commissie betreffende verticale beperkingen in overeenkomsten voor de verkoop en herstelling van motorvoertuigen en voor de distributie van reserveonderdelen voor motorvoertuigen,*** die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen, onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en

fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

Or. ro

Amendement 306
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen.	(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten***, reparatie-, onderhouds- en retrofittingbedrijven*** en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het ***repareren,*** hergebruiken, reviseren***, retrofitten*** en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de

Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en ***retrofitting-,*** reparatie- en onderhoudsbedrijven ***tijdige,*** onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie ***gedurende ten minste twintig jaar na de datum waarop het voertuig niet langer in de handel is,*** die de veilige ***en niet-destructieve*** verwijdering***, reparatie, refurbishing, retrofitting, revisie*** en vervanging van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en ***retrofitting-,*** reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en ***retrofitting-,*** reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de

bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

Or. en

Amendement 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Voorstel voor een verordening
Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het	(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het

identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. ***Het is van belang dat de intellectuele-eigendomsrechten naar behoren worden geëerbiedigd, zodat de toegang tot technische informatie niet leidt tot inbreuken op bedrijfseigen technologieën of handelsgeheimen.*** Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen	(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen

voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken

voertuigfabrikanten***, reparatie- en onderhoudsbedrijven*** en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, ***onverwijlde, kosteloze,*** gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige ***en niet-destructieve*** verwijdering en vervanging***, reparatie, revisie en refurbishing, in voorkomend geval,*** van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen ***en de batterijpakken ervan*** te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de

informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

Or. en

Amendement 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Voorstel voor een verordening
Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen,	(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten***, demontagebedrijven, revisie-, reparatie-, retrofitting- en onderhoudsbedrijven*** en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten ***demontagebedrijven, retrofitting- en revisiebedrijven en*** afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies

met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) ***[verordening kritieke grondstoffen]***. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt***, exclusief administratieve kosten***. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen ***en de bestanddelen ervan*** te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) ***2024/1252***. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

Or. en

Amendement 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Voorstel voor een verordening
Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan	(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en ***retrofitting-,*** reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie***, bijvoorbeeld met behulp van bestaande instrumenten waar de automobielindustrie gebruik van maakt,*** die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie

of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.	moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

Or. en

Motivering

Retrofittingbedrijven zijn belangrijke spelers op de aftermarket.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 28

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde	(28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde

voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, ***alsook*** motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

voertuigdelen. onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, ***informatie met betrekking tot de digitale codering van de voertuigdelen en de informatie om toegang te krijgen tot*** motoren voor elektrische voertuigen ***en ze te verwijderen***. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

Or. fr

Amendement 312
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 28 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(28 bis) Verordening (EU) 2024/1781 bevat bindende voorschriften ter bevordering van de duurzaamheid van producten, onder meer door bepaalde praktijken die verband houden met voortijdige veroudering te verbieden, zoals het gebruik van onevenredig kwetsbare onderdelen, belemmeringen voor demontage of incompatibele software. Deze aanpak moet in deze verordening worden overgenomen om een langere levensduur van voertuigen te ondersteunen. De functionaliteit, cyberveiligheid en technologische compatibiliteit van elektrische voertuigen op lange termijn moeten daarom worden gewaarborgd door fabrikanten te verplichten regelmatig veilige en toegankelijke updates van hun besturingssysteem te installeren. Dergelijke updates zijn namelijk van cruciaal belang om de prestaties van voertuigen op peil te houden, opkomende risico's met betrekking tot cyberbeveiliging aan te pakken en te zorgen voor compatibiliteit met veranderende infrastructuur en oplaadstandaarden.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 28 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(28 bis) Om fabrikanten te stimuleren voertuigen beter repareerbaar te maken en consumenten transparantere informatie te verstrekken over de onderhouds- en reparatiekosten van de voertuigen die zij aanschaffen, moeten fabrikanten voor elk nieuw voertuigtype informatie verstrekken over de repareerbaarheid.

Or. en

Amendement 314
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat ***van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer*** deze codering ***reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert***.	(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat deze ***digitale*** codering ***wordt verboden***.

Or. en

Amendement 315
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat ***van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer*** deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ***ander*** voertuig verhindert.	(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat deze ***digitale*** codering ***wordt verboden, aangezien deze*** reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een voertuig verhindert.

Or. en

Amendement 316
Alexander Bernhuber

Voorstel voor een verordening
Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen	(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen

kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.

kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert. ***Naast afvalverwerkers krijgen ook reparatie- en onderhoudsbedrijven toegang tot deze informatie.***

Or. en

Motivering

Het is van groot belang dat reparatie- en onderhoudsbedrijven ook toegang hebben tot deze informatie, zodat ze onderdelen van afvalverwerkers naadloos kunnen integreren in een nieuw voertuig.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers problemen kunnen oplossen die zich	(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers ***en reparatie- en onderhoudsbedrijven***

voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.

problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.

Or. en

Amendement 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

Voorstel voor een verordening
Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.	(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers ***en reparatie- en onderhoudsbedrijven*** problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.

Or. en

Motivering

Reparatie- en onderhoudsbedrijven moeten ook toegang krijgen tot de informatie, en dat

behelst ook toegang tot de codering met het oog op de verwerking van onderdelen in nieuwe voertuigen.

Amendement 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Voorstel voor een verordening
Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.	(29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers ***en reparatie- en onderhoudsbedrijven*** problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.

Or. en

Amendement 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Voorstel voor een verordening
Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(31) Teneinde de verwerking van autowrakken te vergemakkelijken, moeten	***Schrappen***

voertuigfabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen en onderdelen. Derhalve moet een circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van Verordening (EU) 2023 [batterijen], Verordening [ecologisch ontwerp] van het Europees Parlement en de Raad[54] en Verordening [Euro 7] van het Europees Parlement en de Raad[55]. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatie-eisen voor het paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen.

---

[54] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG.

[55] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun

emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009.

Or. en

Amendement 321
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(31) Teneinde de verwerking van autowrakken te vergemakkelijken, moeten voertuigfabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over ***de veilige verwijdering en vervanging van*** voertuigdelen ***en*** onderdelen. Derhalve moet een circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van Verordening (EU) 2023 [batterijen], Verordening [ecologisch ontwerp] van het Europees Parlement en de Raad***[54]*** en Verordening [Euro 7] van het Europees Parlement en de Raad***[55]***. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatie-eisen voor het paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee	(31) Teneinde de ***reparatie, het refurbishen, de revisie, retrofitting, vervanging en*** verwerking van autowrakken ***en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan*** te vergemakkelijken, moeten voertuigfabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over voertuigdelen***,*** onderdelen ***en materialen***. Derhalve moet een circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met***, complementair is aan en geïntegreerd is in*** andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van Verordening (EU) 2023 [batterijen], Verordening [ecologisch ontwerp] van het Europees Parlement en de Raad en Verordening [Euro 7] van het Europees Parlement en de Raad. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatie-eisen voor het

toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen.

paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen.

---

[54] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG.

[55] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009.

Or. en

Amendement 322
Christine Singer, Andreas Glück

Voorstel voor een verordening
Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(31) Teneinde de verwerking van autowrakken te vergemakkelijken, moeten voertuigfabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen en onderdelen. Derhalve moet een circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als	(31) Teneinde de verwerking van autowrakken te vergemakkelijken, moeten voertuigfabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen en onderdelen. Derhalve moet een circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als

gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van Verordening (EU) 2023 [batterijen], Verordening [ecologisch ontwerp] van het Europees Parlement en de Raad[54] en Verordening [Euro 7] van het Europees Parlement en de Raad[55]. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatie-eisen voor het paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen.

gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van Verordening (EU) 2023 [batterijen], Verordening [ecologisch ontwerp] van het Europees Parlement en de Raad[54] en Verordening [Euro 7] van het Europees Parlement en de Raad[55]. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatie-eisen voor het paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen. ***De Commissie moet de administratieve lasten evenwel zoveel mogelijk beperken.***

---

[54] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG.

[55] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009.

---

[54] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG.

[55] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009.

Or. en

Motivering

De administratieve lasten moeten zo laag mogelijk worden gehouden.

Amendement 323
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(31) Teneinde de verwerking van autowrakken te vergemakkelijken, moeten voertuigfabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen en onderdelen. Derhalve moet een circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van Verordening (EU) ***2023 [batterijen]***, Verordening ***[ecologisch ontwerp]*** van het Europees Parlement en de Raad[54] en Verordening [Euro 7] van het Europees Parlement en de Raad[55]. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatie-eisen voor het paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen.	(31) Teneinde de verwerking van autowrakken te vergemakkelijken, moeten voertuigfabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen en onderdelen. Derhalve moet een ***digitaal*** circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van Verordening (EU) ***2023/1542***, Verordening ***(EU) 2024/1781*** van het Europees Parlement en de Raad[54] en Verordening [Euro 7] van het Europees Parlement en de Raad[55]. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatie-eisen voor het paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen.

[54] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG.

[55] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009.

[54] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG.

[55] Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 31 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(31 bis) Bij de vaststelling van het ontwerp en de vereisten voor het paspoort moet de Commissie ervoor zorgen dat de informatie afkomstig is van de bestaande platforms in de automobielsector, zoals IDIS voor demontage, IMDS voor materiaaldeclaraties of platforms van individuele groepen fabrikanten om de beschikbaarheid van reserveonderdelen te traceren.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 33

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(33) Teneinde de veilige en milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken te waarborgen, moet elke inrichting of onderneming die voornemens is afvalverwerkingshandelingen voor deze voertuigen uit te voeren, een vergunning van de bevoegde autoriteit verkrijgen. De vergunning mag alleen worden verleend indien de inrichting of onderneming over de technische, financiële en organisatorische capaciteit beschikt die nodig is om de verwerkingshandelingen voor autowrakken uit te voeren op een wijze die voldoet aan de toepasselijke EU- en nationale wetgeving, met inbegrip van de in deze verordening vastgestelde specifieke verwerkingsvoorschriften. Bovendien moeten erkende verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om overeenkomstig deze verordening certificaten van vernietiging af te geven.	(33) ***Deze verordening bouwt voort op de voorschriften voor afvalbeheer en de algemene beginselen van Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad, die moeten worden aangepast aan de specifieke aard van autowrakken.*** Teneinde de veilige en milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken te waarborgen, moet elke inrichting of onderneming die voornemens is afvalverwerkingshandelingen voor deze voertuigen uit te voeren, ***met inbegrip van inzameling,*** een vergunning van de bevoegde autoriteit verkrijgen. De vergunning mag alleen worden verleend indien de inrichting of onderneming over de technische, financiële en organisatorische capaciteit beschikt die nodig is om de verwerkingshandelingen voor autowrakken uit te voeren op een wijze die voldoet aan de toepasselijke EU- en nationale wetgeving, met inbegrip van de in deze verordening vastgestelde specifieke verwerkingsvoorschriften. Bovendien moeten erkende verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om overeenkomstig deze verordening certificaten van vernietiging af te geven.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 33 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(33 bis) De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben om in nationaal recht te bepalen dat producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid contracten moeten sluiten met erkende verwerkingsinrichtingen om aan hun verplichtingen inzake producentenverantwoordelijkheid te voldoen. Om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken, met inbegrip van de bevordering van een circulaire economie, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om gedetailleerde regels vast te stellen opdat dergelijke contracten onder eerlijke, transparante en niet-discriminerende voorwaarden kunnen worden uitgevoerd ten aanzien van verschillende categorieën producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid.

Or. en

Amendement 327
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 34

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(34) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in een basisverplichting voor voertuigproducenten om een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken te dragen. Voortbouwend op deze verplichting, in overeenstemming met het beginsel dat de vervuiler betaalt en met de algemene minimumvereisten voor regelingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid die zijn vastgesteld in Richtlijn 2008/98/EG van	(34) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in een basisverplichting voor voertuigproducenten om een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken te dragen. Voortbouwend op deze verplichting, in overeenstemming met het beginsel dat de vervuiler betaalt en met de algemene minimumvereisten voor regelingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid die zijn vastgesteld in Richtlijn 2008/98/EG van

het Europees Parlement en de Raad[56], is het passend op het niveau van de Unie voorschriften vast te stellen inzake de verantwoordelijkheden van voertuigfabrikanten met betrekking tot het beheer van ***autowrakken***. ***Producenten moeten de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid dragen voor de voertuigen die zij in de handel hebben gebracht zodra deze voertuigen het einde van hun levensduur hebben bereikt.*** De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid moet betrekking hebben op de verplichtingen om ervoor te zorgen dat de voertuigen die door de producenten op de markt van een lidstaat worden aangeboden, overeenkomstig deze verordening worden ingezameld en verwerkt en dat de afvalverwerkers die dergelijke voertuigen verwerken, voldoen aan de bij deze verordening vastgestelde streefcijfers inzake recycling.

---

[56] Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen (PB L 312 van 22.11.2008, blz. 3).

het Europees Parlement en de Raad, is het passend op het niveau van de Unie voorschriften vast te stellen inzake de verantwoordelijkheden van voertuigfabrikanten met betrekking tot het beheer van ***voertuigen gedurende hun gehele levenscyclus***. De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid moet betrekking hebben op de verplichtingen om ervoor te zorgen dat de voertuigen die door de producenten op de markt van een lidstaat worden aangeboden, overeenkomstig deze verordening worden ingezameld en verwerkt en dat de afvalverwerkers die dergelijke voertuigen verwerken, voldoen aan de bij deze verordening vastgestelde streefcijfers inzake recycling.

Or. en

Amendement 328
Beatrice Timgren

Voorstel voor een verordening
Overweging 35

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(35) Teneinde het toezicht op de naleving door producenten van hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te vergemakkelijken, moeten de lidstaten een register van producenten opzetten. Om de	(35) Teneinde het toezicht op de naleving door producenten van hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te vergemakkelijken, moeten de lidstaten een register van producenten opzetten. Om de

registratie te vergemakkelijken, moeten de registratievoorschriften in de hele Unie worden geharmoniseerd, met name wanneer producenten voertuigen in verschillende lidstaten beschikbaar stellen. Het register moet ook worden gebruikt om aan de bevoegde autoriteiten verslag uit te brengen over de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. ***De kenmerken en procedurele aspecten van dit register moeten ook in overeenstemming zijn met het producentenregister dat is ingesteld bij Verordening (EU) 2023/[OP: Batteries], om producenten van voertuigen en producenten van batterijen in staat te stellen één en hetzelfde register te gebruiken.***	registratie te vergemakkelijken, moeten de registratievoorschriften in de hele Unie worden geharmoniseerd, met name wanneer producenten voertuigen in verschillende lidstaten beschikbaar stellen. ***Lidstaten die reeds over nationale producentenregisters beschikken die ten minste aan de eisen van deze verordening voldoen, moet worden toegestaan die te blijven gebruiken in plaats van nieuwe overbodige registers op te zetten. Op deze manier wordt de efficiëntie van de regelgeving gewaarborgd en worden onnodige administratieve lasten voor het bedrijfsleven tot een minimum beperkt.***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 36

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(36) Indien de producent voertuigen voor het eerst op de markt aanbiedt op het grondgebied van een lidstaat waar de producent niet is gevestigd, moet de producent een ***aangewezen vertegenwoordiger*** voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid aanwijzen.	(36) Indien de producent voertuigen voor het eerst op de markt aanbiedt op het grondgebied van een lidstaat waar de producent niet is gevestigd, moet de producent een ***gemachtigde*** voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid aanwijzen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 37

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(37) Producenten moeten kunnen kiezen of zij hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel zullen nakomen of gezamenlijk, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid nemen. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ervoor te zorgen dat de belangen van alle ondernemingen naar behoren in aanmerking worden genomen en te voorkomen dat afvalverwerkers worden benadeeld bij de besluiten die worden genomen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, moet ervoor worden gezorgd dat producenten en afvalverwerkers eerlijk worden vertegenwoordigd in de bestuursorganen van dergelijke organisaties.	(37) Producenten moeten kunnen kiezen of zij hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel zullen nakomen of gezamenlijk, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid nemen. ***De lidstaten kunnen maatregelen nemen om de aanwijzing van een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid verplicht te stellen.*** Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ervoor te zorgen dat de belangen van alle ondernemingen naar behoren in aanmerking worden genomen en te voorkomen dat afvalverwerkers worden benadeeld bij de besluiten die worden genomen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, moet ervoor worden gezorgd dat producenten en afvalverwerkers eerlijk worden vertegenwoordigd in de bestuursorganen van dergelijke organisaties. ***Voor afvalverwerkers moeten niet-discriminerende selectieprocedures gelden en daartoe moeten de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid ook de informatie met betrekking tot de selectieprocedure voor afvalverwerkers openbaar maken.***

Or. en

Amendement 331
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 37

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(37) ***Producenten moeten kunnen kiezen of zij hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel zullen nakomen of gezamenlijk, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid nemen.*** Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ervoor te zorgen dat de belangen van alle ondernemingen naar behoren in aanmerking worden genomen en te voorkomen dat afvalverwerkers worden benadeeld bij de besluiten die worden genomen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, moet ervoor worden gezorgd dat producenten en afvalverwerkers eerlijk worden vertegenwoordigd in de bestuursorganen van dergelijke organisaties.	(37) Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ervoor te zorgen dat de belangen van alle ondernemingen naar behoren in aanmerking worden genomen en te voorkomen dat afvalverwerkers worden benadeeld bij de besluiten die worden genomen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, moet ervoor worden gezorgd dat producenten en afvalverwerkers eerlijk worden vertegenwoordigd in de bestuursorganen van dergelijke organisaties.

Or. en

Amendement 332
Beatrice Timgren

Voorstel voor een verordening
Overweging 37

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(37) Producenten moeten kunnen kiezen of zij hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel zullen nakomen of gezamenlijk, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid	(37) Producenten moeten kunnen kiezen of zij hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel zullen nakomen of gezamenlijk, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid

nemen. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ***ervoor*** te zorgen ***dat de belangen van alle ondernemingen naar behoren in aanmerking worden genomen en te voorkomen dat afvalverwerkers worden benadeeld bij de*** besluiten ***die worden genomen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, moet ervoor worden gezorgd dat producenten en afvalverwerkers eerlijk worden vertegenwoordigd in de bestuursorganen van dergelijke organisaties***.

nemen. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om te zorgen ***voor rechtszekerheid mag de classificatie van autowrakken niet geschieden op basis van subjectieve of geautomatiseerde criteria, maar moet daartoe een transparant, juridisch bindend besluit worden genomen op basis van een zorgvuldige procedure. Geautomatiseerde administratieve*** besluiten ***en veronderstelde classificaties zijn niet toegestaan, en voertuigeigenaren moeten het recht hebben de classificatie van autowrakken aan te vechten voordat zij worden gedwongen hun voertuigen weg te doen***.

Or. en

Amendement 333
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 37

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(37) Producenten moeten ***kunnen kiezen of zij*** hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid ***individueel zullen nakomen of*** gezamenlijk, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid nemen. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ervoor te zorgen dat de belangen van alle ondernemingen naar behoren in aanmerking worden genomen en te voorkomen dat afvalverwerkers worden benadeeld bij de besluiten die worden genomen in het kader van	(37) Producenten moeten hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gezamenlijk ***nakomen***, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid nemen. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ervoor te zorgen dat de belangen van alle ondernemingen naar behoren in aanmerking worden genomen en te voorkomen dat afvalverwerkers worden benadeeld bij de besluiten die worden genomen in het kader van

regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, moet ervoor worden gezorgd dat producenten en afvalverwerkers ***eerlijk*** worden vertegenwoordigd in de bestuursorganen van dergelijke organisaties.	regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, moet ervoor worden gezorgd dat producenten en afvalverwerkers ***paritair*** worden vertegenwoordigd in de bestuursorganen van dergelijke organisaties.
	Or. en

Amendement 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Voorstel voor een verordening
Overweging 38

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(38) De producenten ***moeten*** een deel financieren van de kosten voor de inzameling ***en*** verwerking van autowrakken die nodig zijn om aan de voorschriften van deze verordening te voldoen***, met name verplichtingen die erop gericht zijn een hogere kwaliteit van de uit voertuigen teruggewonnen secundaire grondstoffen te waarborgen***. ***Bij het bepalen van het precieze niveau van de kosten van dergelijke activiteiten die door de producenten moeten worden gedragen, moet rekening worden gehouden met de inkomsten van erkende verwerkingsinrichtingen en andere afvalverwerkers die worden verkregen uit de verkoop van gebruikte reserveonderdelen of onderdelen en van secundaire grondstoffen die uit autowrakken worden teruggewonnen. Daartoe moeten de bevoegde autoriteiten, in samenwerking met producenten en afvalverwerkers, de gemiddelde kosten van inzameling, recycling en verwerking monitoren alsook de hoogte van de door de producenten betaalde financiële bijdragen om ervoor te zorgen dat de kosten eerlijk over alle belanghebbende ondernemingen worden verdeeld.***	(38) ***Door middel van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid moeten*** de producenten een deel financieren van de kosten van inzameling ***voor de*** verwerking van autowrakken die nodig zijn om aan de voorschriften van deze verordening te voldoen.

Amendement 335
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 39

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(39) De financiële bijdragen van de producenten moeten ook de kosten dekken van voorlichtingscampagnes die gericht zijn op een betere inzameling van autowrakken, de instelling van een kennisgevingssysteem voor de afgifte en overdracht van certificaten van vernietiging en de verzameling en rapportage van gegevens aan de bevoegde autoriteiten. Al deze acties zijn onontbeerlijk voor een goed beheer van autowrakken, met name voor het volgen van de voertuigen waarvoor de producenten overeenkomstig deze verordening verantwoordelijk zijn.	(39) De financiële bijdragen van de producenten moeten ook de kosten dekken van voorlichtingscampagnes die gericht zijn op ***vermindering van de milieueffecten van voertuiggebruik en op*** een betere inzameling van autowrakken, de instelling van een kennisgevingssysteem voor de afgifte en overdracht van certificaten van vernietiging en de verzameling en rapportage van gegevens aan de bevoegde autoriteiten. Al deze acties zijn onontbeerlijk voor ***vermindering van de milieueffecten van voertuiggebruik en*** een goed beheer van autowrakken, met name voor het volgen van de voertuigen waarvoor de producenten overeenkomstig deze verordening verantwoordelijk zijn. ***De financiële bijdragen moeten voorts zodanig worden vastgesteld dat fabrikanten worden gestimuleerd om hulpbronnen- en materiaalefficiëntere, circulaire voertuigen te produceren. Het gewicht en de afmetingen van de voertuigen moeten naast andere criteria worden gebruikt om de toename van het gewicht en van de afmetingen van voertuigmodellen tegen te gaan. De lidstaten moeten evenwel aanvullende stimulansen overwegen om dit probleem aan te pakken, en de Commissie moet overwegen grenswaarden in te voeren voor de koolstofvoetafdruk van voertuigen, in samenhang met de vereisten inzake koolstofvoetafdruk van artikel 7 van Verordening (EU) 2024/1252.***

Or. en

Amendement 336
Christine Singer

Voorstel voor een verordening
Overweging 39

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(39) ***De financiële bijdragen van*** de producenten moeten ***ook*** de kosten dekken van voorlichtingscampagnes die gericht zijn op een betere inzameling van autowrakken, de instelling van een kennisgevingssysteem voor de afgifte en overdracht van certificaten van vernietiging en de verzameling en rapportage van gegevens aan de bevoegde autoriteiten. Al deze acties zijn onontbeerlijk voor een goed beheer van autowrakken, met name voor het volgen van de voertuigen waarvoor de producenten overeenkomstig deze verordening verantwoordelijk zijn.	(39) De producenten moeten ***niet als enigen*** de kosten dekken van voorlichtingscampagnes die gericht zijn op een betere inzameling van autowrakken, de instelling van een kennisgevingssysteem voor de afgifte en overdracht van certificaten van vernietiging en de verzameling en rapportage van gegevens aan de bevoegde autoriteiten. Al deze acties zijn onontbeerlijk voor een goed beheer van autowrakken, met name voor het volgen van de voertuigen waarvoor de producenten overeenkomstig deze verordening verantwoordelijk zijn. ***De producenten kunnen dit niet alleen. Daarom is aanzienlijke steun uit andere bronnen nodig.***

Or. en

Motivering

Het is niet realistisch om van producenten te vragen dat ze naast alle rompslomp ook alle kosten voor hun rekening nemen. De producenten moeten hierbij worden ondersteund.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 39

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(39) De financiële bijdragen van de	(39) De financiële bijdragen van de

producenten moeten ook de kosten dekken van ***voorlichtingscampagnes*** die gericht zijn op een betere inzameling van autowrakken, de instelling van een kennisgevingssysteem voor de afgifte en overdracht van certificaten van vernietiging en de verzameling en rapportage van gegevens aan de bevoegde autoriteiten. Al deze acties zijn onontbeerlijk voor een goed beheer van autowrakken, met name voor het volgen van de voertuigen waarvoor de producenten overeenkomstig deze verordening verantwoordelijk zijn.	producenten moeten ook de kosten dekken van ***publieksvoorlichtingscampagnes*** die gericht zijn op een betere inzameling van autowrakken, de instelling van een kennisgevingssysteem voor de afgifte en overdracht van certificaten van vernietiging en de verzameling en rapportage van gegevens aan de bevoegde autoriteiten. Al deze acties zijn onontbeerlijk voor een goed beheer van autowrakken, met name voor het volgen van de voertuigen waarvoor de producenten overeenkomstig deze verordening verantwoordelijk zijn.

Or. en

Amendement 338
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 40

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(40) Producenten die ervoor kiezen hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel na te komen, moeten ook een garantie bieden die moet worden gebruikt om de kosten van het autowrakkenbeheer te dekken. Van deze garanties kan met name worden gebruikgemaakt wanneer de betrokken producenten insolvent worden of hun activiteiten definitief stopzetten.	***Schrappen***

Or. en

Amendement 339
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 41

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(41) Indien een producent zijn verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gezamenlijk met een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid uitoefent, moeten de door de producent betaalde financiële bijdragen worden gemoduleerd op basis van geharmoniseerde criteria. Dergelijke criteria moeten de fabrikanten economische stimulansen bieden om de circulariteit bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen te vergroten, rekening houdend met de hoeveelheid primaire en gerecycleerde materialen in een voertuig, de mate waarin het voertuig onderdelen, voertuigdelen en materialen bevat die moeilijk te verwijderen, te demonteren, te hergebruiken of te recycleren zijn, alsook de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die het bevat. Om verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door nadere regels vast te stellen over de wijze waarop de criteria voor de modulatie van de aan organisaties voor producentenverantwoordelijkheid betaalde financiële bijdragen moeten worden toegepast.	(41) Indien een producent zijn verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gezamenlijk met een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid uitoefent, moeten de door de producent betaalde financiële bijdragen worden gemoduleerd op basis van geharmoniseerde criteria. Dergelijke criteria moeten de fabrikanten economische stimulansen bieden om de circulariteit bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen te vergroten, rekening houdend met de hoeveelheid primaire en gerecycleerde materialen in een voertuig, de mate waarin het voertuig onderdelen, voertuigdelen en materialen bevat die moeilijk te verwijderen, te demonteren, te hergebruiken of te recycleren zijn, alsook de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die het bevat. ***De naleving van de inzamelings- en verwerkingsverplichtingen van producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid mag niet leiden tot verstoringen van de gemeenschappelijke markt. De regelingen en overeenkomsten voor de naleving van de verplichtingen moeten commerciële activiteiten mogelijk maken. De producentenverantwoordelijkheid houdt op zich geen wettelijk eigendomsrecht in voor de producent van het autowrak; het eigendomsrecht wordt op dezelfde wijze bepaald als voor andere roerende goederen.*** Om verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door nadere regels vast te stellen over de wijze waarop de criteria voor de modulatie van de aan organisaties voor producentenverantwoordelijkheid betaalde

financiële bijdragen moeten worden toegepast.

Or. en

Amendement 340
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 41

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(41) ***Indien een producent zijn verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gezamenlijk met een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid uitoefent, moeten*** de door de producent betaalde financiële bijdragen worden gemoduleerd op basis van geharmoniseerde criteria. Dergelijke criteria moeten de fabrikanten economische stimulansen bieden om de circulariteit bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen te vergroten, rekening houdend met de hoeveelheid primaire en gerecycleerde materialen in een voertuig, de mate waarin het voertuig onderdelen, voertuigdelen en materialen bevat die moeilijk te verwijderen, te demonteren, te hergebruiken of te recycleren zijn, alsook de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die het bevat. Om verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door nadere regels vast te stellen over de wijze waarop de criteria voor de modulatie van de aan organisaties voor producentenverantwoordelijkheid betaalde financiële bijdragen moeten worden	(41) De door de producent ***aan de organisaties voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid*** betaalde financiële bijdragen ***moeten*** worden gemoduleerd op basis van geharmoniseerde criteria. Dergelijke criteria moeten de fabrikanten economische stimulansen bieden om de circulariteit bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen te vergroten, rekening houdend met de hoeveelheid primaire en gerecycleerde materialen in een voertuig, de mate waarin het voertuig onderdelen, voertuigdelen en materialen bevat die moeilijk te verwijderen, te demonteren, te hergebruiken of te recycleren zijn, alsook de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die het bevat. Om verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door nadere regels vast te stellen over de wijze waarop de criteria voor de modulatie van de aan organisaties voor producentenverantwoordelijkheid betaalde financiële bijdragen moeten worden toegepast.

toegepast.

Or. en

Amendement 341
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 41

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(41) ***Indien een producent zijn verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gezamenlijk met een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid uitoefent, moeten*** de door de producent betaalde financiële bijdragen worden gemoduleerd op basis van geharmoniseerde criteria. Dergelijke criteria moeten de fabrikanten economische stimulansen bieden om de circulariteit bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen te vergroten, rekening houdend met de hoeveelheid primaire en gerecycleerde materialen in een voertuig, de mate waarin het voertuig onderdelen, voertuigdelen en materialen bevat die moeilijk te verwijderen, te demonteren, te hergebruiken of te recycleren zijn, alsook de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die het bevat. Om verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door nadere regels vast te stellen over de wijze waarop de criteria voor de modulatie van de aan organisaties voor producentenverantwoordelijkheid betaalde financiële bijdragen moeten worden toegepast.	(41) De door de producent ***aan de organisaties voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid*** betaalde financiële bijdragen ***moeten*** worden gemoduleerd op basis van geharmoniseerde criteria. Dergelijke criteria moeten de fabrikanten economische stimulansen bieden om ***het materiaalverbruik bij de productie van nieuwe voertuigen te verminderen,*** de circulariteit bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen te vergroten, rekening houdend met de hoeveelheid primaire en gerecycleerde materialen in een voertuig, de mate waarin het voertuig onderdelen, voertuigdelen en materialen bevat die moeilijk te verwijderen, ***te repareren,*** te demonteren, te hergebruiken of te recycleren zijn, alsook de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die het bevat ***en de duurzaamheid van de voertuigdelen en onderdelen***. Om verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door nadere regels vast te stellen over de wijze waarop de criteria voor de modulatie van de aan organisaties voor producentenverantwoordelijkheid betaalde financiële bijdragen moeten worden toegepast.

Or. en

Amendement 342
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 42

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(42) Aangezien voertuigen vaak in een andere lidstaat autowrakken worden dan in de lidstaat waar zij voor het eerst werden ingeschreven, moeten regels inzake grensoverschrijdende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid worden ingevoerd. Deze regels moeten ervoor zorgen dat de verantwoordelijkheid van de producent de inzamelings- en verwerkingskosten die de afvalverwerkers maken in de lidstaat waar het voertuig een autowrak wordt, naar behoren dekt. Daartoe moet de producent in elke lidstaat een vertegenwoordiger aanwijzen voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en mechanismen opzetten voor grensoverschrijdende samenwerking met relevante afvalverwerkers. De invoering van een dergelijk mechanisme helpt een gelijk speelveld te creëren tussen de erkende verwerkingsinrichtingen in de hele Unie en vergemakkelijkt de ontwikkeling van Uniebrede benaderingen in het geval van individuele producentenverantwoordelijkheid.	(42) Aangezien voertuigen vaak in een andere lidstaat autowrakken worden dan in de lidstaat waar zij voor het eerst werden ingeschreven, moeten regels inzake grensoverschrijdende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid worden ingevoerd. Deze regels moeten ervoor zorgen dat de verantwoordelijkheid van de producent de inzamelings- en verwerkingskosten die de afvalverwerkers maken in de lidstaat waar het voertuig een autowrak wordt, naar behoren dekt. Daartoe moet de producent in elke lidstaat een vertegenwoordiger aanwijzen voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en mechanismen opzetten voor grensoverschrijdende samenwerking met relevante afvalverwerkers. De invoering van een dergelijk mechanisme helpt een gelijk speelveld te creëren tussen de erkende verwerkingsinrichtingen in de hele Unie en vergemakkelijkt de ontwikkeling van Uniebrede benaderingen in het geval van individuele producentenverantwoordelijkheid. ***Aangezien autowrakken vaak naar derde landen worden uitgevoerd, zouden de inzamelings- en verwerkingskosten van de afvalverwerkers in derde landen ook onder de verantwoordelijkheid van de producent moeten vallen.***

Or. en

Amendement 343
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 43

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(43) Om de naleving van deze verplichtingen te waarborgen ***en verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen***, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van nadere regels inzake de verplichtingen van de producenten, de lidstaten en de afvalverwerkers en de kenmerken van de grensoverschrijdende mechanismen.	(43) Om de naleving van deze verplichtingen te waarborgen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van nadere regels inzake de verplichtingen van de producenten, de lidstaten en de afvalverwerkers en de kenmerken van de grensoverschrijdende mechanismen***, om verstoring van de interne markt te voorkomen en gedetailleerde voorschriften vast te stellen inzake de betaling door de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid van de door afvalverwerkers in derde landen gemaakte kosten***.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 44

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(44) Een essentiële voorwaarde voor de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken is dat alle autowrakken worden ingezameld. Derhalve moeten bij deze verordening bepaalde verplichtingen in verband met de inzameling in de eerste plaats aan de producenten en in de tweede plaats aan de lidstaten worden opgelegd. De producenten ***moeten*** de	(44) Een essentiële voorwaarde voor de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken is dat alle autowrakken worden ingezameld. Derhalve moeten bij deze verordening bepaalde verplichtingen in verband met de inzameling in de eerste plaats aan de producenten en in de tweede plaats aan de lidstaten worden opgelegd. ***De producenten of de organisaties voor***

inzamelingssystemen opzetten of eraan deelnemen, en de lidstaten ***moeten*** alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de systemen aanwezig zijn en dat deze systemen het mogelijk maken de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken. De inzamelingssystemen moeten voertuigeigenaren en andere houders van voertuigen in staat stellen het voertuig zonder onnodige inspanningen of kosten aan een erkende inrichting over te dragen. Dit betekent in de praktijk dat dergelijke systemen op passende wijze het gehele grondgebied van elke lidstaat moeten bestrijken. Die systemen moeten het ook mogelijk maken om alle merken autowrakken en afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit de reparatie van voertuigen in te zamelen.

producentenverantwoordelijkheid moeten ervoor zorgen dat alle autowrakken die zij op het grondgebied van een lidstaat op de markt hebben aangeboden, worden ingezameld. Hiertoe moeten de producenten ***of de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid*** de inzamelingssystemen opzetten of eraan deelnemen, en ***moeten*** de lidstaten alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de systemen aanwezig zijn en dat deze systemen het mogelijk maken de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken. De inzamelingssystemen moeten voertuigeigenaren en andere houders van voertuigen in staat stellen het voertuig zonder onnodige inspanningen of kosten aan een erkende inrichting over te dragen. Dit betekent in de praktijk dat dergelijke systemen op passende wijze het gehele grondgebied van elke lidstaat moeten bestrijken ***en dat er voldoende erkende verwerkingsfaciliteiten en inzamelpunten beschikbaar moeten zijn***. Die systemen moeten het ook mogelijk maken om alle merken autowrakken en afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit de reparatie van voertuigen in te zamelen.

Or. en

Amendement 345
Christine Singer

Voorstel voor een verordening
Overweging 44

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(44) Een essentiële voorwaarde voor de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken is dat alle autowrakken worden ingezameld. Derhalve moeten bij deze verordening bepaalde verplichtingen in verband met de inzameling in de eerste plaats aan de producenten en in de tweede	(44) Een essentiële voorwaarde voor de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken is dat alle autowrakken worden ingezameld. Derhalve moeten bij deze verordening bepaalde verplichtingen in verband met de inzameling in de eerste plaats aan de producenten en in de tweede

plaats aan de lidstaten worden opgelegd. De producenten ***moeten*** de inzamelingssystemen ***opzetten of eraan deelnemen***, en de lidstaten moeten alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de systemen aanwezig zijn en dat deze systemen het mogelijk maken de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken. De inzamelingssystemen moeten voertuigeigenaren en andere houders van voertuigen in staat stellen het voertuig zonder onnodige inspanningen of kosten aan een erkende inrichting over te dragen. Dit betekent in de praktijk dat dergelijke systemen op passende wijze het gehele grondgebied van elke lidstaat moeten bestrijken. Die systemen moeten het ook mogelijk maken om alle merken autowrakken en afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit de reparatie van voertuigen in te zamelen.

plaats aan de lidstaten worden opgelegd. De producenten ***nemen deel aan het opzetten van*** de inzamelingssystemen, en de lidstaten moeten alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de systemen aanwezig zijn en dat deze systemen het mogelijk maken de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken. De inzamelingssystemen moeten voertuigeigenaren en andere houders van voertuigen in staat stellen het voertuig zonder onnodige inspanningen of kosten aan een erkende inrichting over te dragen. Dit betekent in de praktijk dat dergelijke systemen op passende wijze het gehele grondgebied van elke lidstaat moeten bestrijken. Die systemen moeten het ook mogelijk maken om alle merken autowrakken en afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit de reparatie van voertuigen in te zamelen.

Or. en

Motivering

Er worden te strenge eisen gesteld aan de producenten. Zij kunnen de inzamelingssystemen niet alleen opzetten en hebben daarbij hulp nodig.

Amendement 346
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 45

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(45) Autowrakken mogen alleen in erkende verwerkingsinrichtingen worden verwerkt ***en*** daarom spelen dergelijke inrichtingen een cruciale rol bij de inzameling van autowrakken. Om de inzameling te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat er voldoende inrichtingen voor de inzameling van autowrakken beschikbaar zijn, voorziet deze verordening in de mogelijkheid om inzamelpunten op te	(45) Autowrakken mogen alleen in erkende verwerkingsinrichtingen worden verwerkt***, waarbij alle autowrakken alvorens te worden overgedragen om te worden geshredderd eerst terechtkomen bij een erkend demontagebedrijf. De erkende demontagebedrijven en shredderbedrijven moeten afzonderlijke exploitanten zijn om ervoor te zorgen dat de autowrakken op passende en***

richten. De rol van dergelijke punten zou beperkt blijven tot de inzameling van autowrakken, de opslag van autowrakken onder correcte omstandigheden en het vervoer van autowrakken naar de erkende verwerkingsinrichting. Voor de exploitatie van een dergelijk punt is een specifieke vergunning vereist. Inzamelpunten moeten ertoe worden verplicht alle ingezamelde autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen over te dragen.	***doeltreffende wijze worden gedemonteerd en dat alle vereiste voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen zijn verwijderd om te vermijden dat herbruikbare, recycleerbare of reviseerbare materialen of onderdelen door de shredder worden versnipperd.*** Daarom spelen dergelijke inrichtingen een cruciale rol bij de inzameling van autowrakken. Om de inzameling te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat er voldoende inrichtingen voor de inzameling van autowrakken beschikbaar zijn, voorziet deze verordening in de mogelijkheid om inzamelpunten op te richten. De rol van dergelijke punten zou beperkt blijven tot de inzameling van autowrakken, de opslag van autowrakken onder correcte omstandigheden en het vervoer van autowrakken naar de erkende verwerkingsinrichting. Voor de exploitatie van een dergelijk punt is een specifieke vergunning vereist. Inzamelpunten moeten ertoe worden verplicht alle ingezamelde autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen over te dragen***,*** ***waarbij alle autowrakken eerst terechtkomen bij een erkend demontagebedrijf***.

Or. en

Motivering

Er bestaat een risico op wanpraktijken en verzuim als het shredderbedrijf vóór het shredderen het voertuig moet demonteren en onderdelen en delen die kunnen worden hergebruikt, gerecycleerd of gerefurbisht, moet verwijderen. Daarom worden de erkende verwerkingsinrichtingen onderverdeeld in afzonderlijke demontagebedrijven en shredderbedrijven, waarbij alle autowrakken eerst terechtkomen bij een demontagebedrijf. Dit moet in de hele tekst worden verwerkt.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 45

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(45) Autowrakken mogen alleen in erkende verwerkingsinrichtingen worden verwerkt en daarom spelen dergelijke inrichtingen een cruciale rol bij de inzameling van autowrakken. Om de inzameling te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat er voldoende inrichtingen voor de inzameling van autowrakken beschikbaar zijn, voorziet deze verordening in de mogelijkheid om inzamelpunten op te richten. De rol van dergelijke punten zou beperkt blijven tot de inzameling van autowrakken, de opslag van autowrakken onder correcte omstandigheden en het vervoer van autowrakken naar de erkende verwerkingsinrichting. Voor de exploitatie van een dergelijk punt is een specifieke vergunning vereist. Inzamelpunten moeten ertoe worden verplicht alle ingezamelde autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen over te dragen.	(45) Autowrakken mogen alleen in erkende verwerkingsinrichtingen worden verwerkt en daarom spelen dergelijke inrichtingen een cruciale rol bij de inzameling van autowrakken. Om de inzameling te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat er voldoende inrichtingen voor de inzameling van autowrakken beschikbaar zijn, voorziet deze verordening in de mogelijkheid om inzamelpunten op te richten. De rol van dergelijke punten zou beperkt blijven tot de inzameling van autowrakken, de opslag van autowrakken onder correcte omstandigheden en het vervoer van autowrakken naar de erkende verwerkingsinrichting. Voor de exploitatie van een dergelijk punt is een specifieke vergunning vereist. Inzamelpunten moeten ertoe worden verplicht alle ingezamelde autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen over te dragen. ***Een erkende verwerkingsinrichting moet worden beschouwd als inzamelpunt en mag niet worden onderworpen aan een vergunningsplicht.***

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 46

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(46) Om alle autowrakken op doeltreffende wijze in te zamelen, moet het publiek op de hoogte worden gebracht van het bestaan van inzamelingssystemen. Voertuigeigenaren moeten ervan op de hoogte zijn dat zij in beginsel een autowrak, met of zonder de batterij voor	(46) Om alle autowrakken op doeltreffende wijze in te zamelen, moet het publiek op de hoogte worden gebracht van het bestaan van inzamelingssystemen ***en erkende verwerkingsinrichtingen***. ***De producenten moeten op hun websites een bijgewerkte lijst van inzamelpunten en***

elektrische voertuigen, kosteloos kunnen overdragen aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting. In de voorlichtingscampagne van producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken voor het milieu en voor de ***menselijke*** gezondheid aan bod komen.

erkende verwerkingsinrichtingen publiceren. Voertuigeigenaren moeten ervan op de hoogte zijn dat zij in beginsel een autowrak, met of zonder de batterij voor elektrische voertuigen, kosteloos kunnen overdragen aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting. ***Indien de batterij van een elektrisch voertuig ontbreekt, is de overdracht van het autowrak nog steeds kosteloos indien de laatste eigenaar documentatie overlegt waaruit blijkt dat de batterij door een professionele marktdeelnemer is verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1542.*** In de voorlichtingscampagne van producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken voor het milieu en voor de gezondheid aan bod komen.

Or. en

Amendement 349
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 46

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(46) Om alle autowrakken op doeltreffende wijze in te zamelen, moet het publiek op de hoogte worden gebracht van het bestaan van inzamelingssystemen. Voertuigeigenaren moeten ervan op de hoogte zijn dat zij in beginsel een autowrak, met of zonder de batterij voor elektrische voertuigen, kosteloos kunnen overdragen aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting. In de voorlichtingscampagne van producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling	(46) Om alle autowrakken op doeltreffende wijze in te zamelen, moet het publiek op de hoogte worden gebracht van het bestaan van inzamelingssystemen. Voertuigeigenaren moeten ervan op de hoogte zijn dat zij in beginsel een autowrak, met of zonder de batterij voor elektrische voertuigen, kosteloos kunnen overdragen aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting***, waarbij alle autowrakken eerst terechtkomen bij een erkend demontagebedrijf***. In de voorlichtingscampagne van producenten of organisaties voor

en verwerking van autowrakken voor het milieu en voor de menselijke gezondheid aan bod komen.

producentenverantwoordelijkheid moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken voor het milieu en voor de menselijke gezondheid aan bod komen.

Or. en

Amendement 350
Christine Singer

Voorstel voor een verordening
Overweging 46

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(46) Om alle autowrakken op doeltreffende wijze in te zamelen, moet het publiek op de hoogte worden gebracht van het bestaan van inzamelingssystemen. Voertuigeigenaren moeten ervan op de hoogte zijn dat zij in beginsel een autowrak, met of zonder de batterij voor elektrische voertuigen, kosteloos kunnen overdragen aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting. In de voorlichtingscampagne van producenten ***of*** organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken voor het milieu en voor de menselijke gezondheid aan bod komen.	(46) Om alle autowrakken op doeltreffende wijze in te zamelen, moet het publiek op de hoogte worden gebracht van het bestaan van inzamelingssystemen. Voertuigeigenaren moeten ervan op de hoogte zijn dat zij in beginsel een autowrak, met of zonder de batterij voor elektrische voertuigen, kosteloos kunnen overdragen aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting. In de voorlichtingscampagne van producenten**,** organisaties voor producentenverantwoordelijkheid ***en Europese en nationale instellingen*** moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken voor het milieu en voor de menselijke gezondheid aan bod komen.

Or. en

Motivering

De voorlichtingscampagnes moeten niet zijn voorbehouden aan producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid. De Europese en nationale instellingen moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken voor het milieu en voor de menselijke gezondheid onder de aandacht brengen.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 47

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(47) De erkende verwerkingsinrichting moet een certificaat van vernietiging ***afgeven*** om te documenteren dat een autowrak is verwerkt. Dit is noodzakelijk om een adequaat toezicht op het beheer van autowrakken te waarborgen. De minimumeisen voor dit certificaat zijn momenteel vastgesteld bij Beschikking 2002/151/EG van de Commissie[57] en de inhoud van deze beschikking moet met de nodige aanpassingen in deze verordening worden opgenomen. Dit certificaat moet in elektronische vorm worden afgegeven en aan de laatste eigenaar van een autowrak worden verstrekt en vervolgens door de erkende verwerkingsinrichtingen en de laatste eigenaar worden doorgestuurd naar de betrokken autoriteiten van de lidstaat, aangezien het moet worden overhandigd om de inschrijving van een voertuig te kunnen annuleren. Via het elektronische kennisgevingssysteem moet zowel het document ter bevestiging van de inzameling van het autowrak als het certificaat van vernietiging kunnen worden doorgezonden.	(47) De erkende verwerkingsinrichting moet ***worden belast met de afgifte van*** een certificaat van vernietiging om te documenteren dat een autowrak is verwerkt. Dit is noodzakelijk om een adequaat toezicht op het beheer van autowrakken te waarborgen. De minimumeisen voor dit certificaat zijn momenteel vastgesteld bij Beschikking 2002/151/EG van de Commissie[57] en de inhoud van deze beschikking moet met de nodige aanpassingen in deze verordening worden opgenomen. Dit certificaat moet in elektronische vorm worden afgegeven en aan de laatste eigenaar van een autowrak worden verstrekt en vervolgens door de erkende verwerkingsinrichtingen en de laatste eigenaar worden doorgestuurd naar de betrokken autoriteiten van de lidstaat, aangezien het moet worden overhandigd om de inschrijving van een voertuig te kunnen annuleren. Via het elektronische kennisgevingssysteem moet zowel het document ter bevestiging van de inzameling van het autowrak als het certificaat van vernietiging kunnen worden doorgezonden.
[57] Beschikking 2002/151/EG van de Commissie van 19 februari 2002 inzake minimumeisen voor het certificaat van vernietiging overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 50 van 21.2.2002, blz. 94).	[57] Beschikking 2002/151/EG van de Commissie van 19 februari 2002 inzake minimumeisen voor het certificaat van vernietiging overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 50 van 21.2.2002, blz. 94).

Or. en

Amendement 352
Susana Solís Pérez

Voorstel voor een verordening
Overweging 47

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(47) De erkende verwerkingsinrichting moet een certificaat van vernietiging afgeven om te documenteren dat een autowrak is ***verwerkt***. Dit is noodzakelijk om een adequaat toezicht op het beheer van autowrakken te waarborgen. De minimumeisen voor dit certificaat zijn momenteel vastgesteld bij Beschikking 2002/151/EG van de Commissie[57] en de inhoud van deze beschikking moet met de nodige aanpassingen in deze verordening worden opgenomen. Dit certificaat moet in elektronische vorm worden afgegeven en aan de laatste eigenaar van een autowrak worden verstrekt en vervolgens door de erkende verwerkingsinrichtingen ***en*** de laatste eigenaar worden doorgestuurd naar de betrokken autoriteiten van de lidstaat, aangezien het moet worden overhandigd om de inschrijving van een voertuig te kunnen annuleren. Via het elektronische kennisgevingssysteem moet zowel het document ter bevestiging van de inzameling van het autowrak als het certificaat van vernietiging kunnen worden doorgezonden.	(47) De erkende verwerkingsinrichting moet een certificaat van vernietiging afgeven om te documenteren dat een autowrak is ***ingezameld***. Dit is noodzakelijk om een adequaat toezicht op het beheer van autowrakken te waarborgen. De minimumeisen voor dit certificaat zijn momenteel vastgesteld bij Beschikking 2002/151/EG van de Commissie[57] en de inhoud van deze beschikking moet met de nodige aanpassingen in deze verordening worden opgenomen. Dit certificaat moet in elektronische vorm worden afgegeven en ***bij de overdracht*** aan de laatste eigenaar van een autowrak worden verstrekt en vervolgens door de erkende verwerkingsinrichtingen ***of*** de laatste eigenaar worden doorgestuurd naar de betrokken autoriteiten van de lidstaat, aangezien het moet worden overhandigd om de inschrijving van een voertuig te kunnen annuleren. Via het elektronische kennisgevingssysteem moet zowel het document ter bevestiging van de inzameling van het autowrak als het certificaat van vernietiging kunnen worden doorgezonden.
[57] Beschikking 2002/151/EG van de Commissie van 19 februari 2002 inzake minimumeisen voor het certificaat van vernietiging overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 50 van 21.2.2002, blz. 94).	[57] Beschikking 2002/151/EG van de Commissie van 19 februari 2002 inzake minimumeisen voor het certificaat van vernietiging overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 50 van 21.2.2002, blz. 94).

Or. en

Motivering

Het certificaat van vernietiging is het belangrijkste instrument om ervoor te zorgen dat het voertuig conform de regelgeving wordt verwerkt, en het certificaat wordt (net als nu) afgegeven bij de overdracht aan de erkende verwerkingsinrichting. De verplichting dat zowel de erkende verwerkingsinrichting als de laatste eigenaar het certificaat van vernietiging over moet leggen aan de autoriteiten, vormt een onnodige extra administratieve last. Dat is met name het geval wanneer de uitschrijving bij de erkende verwerkingsinrichting elektronisch wordt verwerkt.

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 48

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(48) Ondanks de verplichting uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG om alle autowrakken voor verwerking over te dragen aan een erkende verwerkingsinrichting, is er een zeer aanzienlijk aandeel voertuigen waarvan niet bekend is waar ze zich bevinden en die mogelijk illegaal zijn verwerkt of uitgevoerd als autowrakken, of waarvan de status niet naar behoren is gemeld aan de registratiediensten van de lidstaten. Dergelijke voertuigen worden “vermiste voertuigen” genoemd. De lidstaten moeten beter samenwerken om het aantal vermiste voertuigen te verminderen. De erkenning van in een andere lidstaat afgegeven certificaten van vernietiging en de verplichting om de autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven ervan in kennis te stellen dat een certificaat van vernietiging wordt afgegeven, moeten ervoor zorgen dat beter kan worden getraceerd waar de autowrakken zich bevinden.	(48) Ondanks de verplichting uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG om alle autowrakken voor verwerking over te dragen aan een erkende verwerkingsinrichting, is er een zeer aanzienlijk aandeel voertuigen waarvan niet bekend is waar ze zich bevinden en die mogelijk illegaal zijn verwerkt of uitgevoerd als autowrakken, of waarvan de status niet naar behoren is gemeld aan de registratiediensten van de lidstaten. Dergelijke voertuigen worden “vermiste voertuigen” genoemd. ***Deze verordening moet een duidelijke Uniebrede aanpak voor het probleem van de “vermiste voertuigen” tot stand brengen.*** De lidstaten moeten ***evenwel ook de nationale maatregelen versterken en*** beter samenwerken om het aantal vermiste voertuigen te verminderen. De erkenning van in een andere lidstaat afgegeven certificaten van vernietiging en de verplichting om de autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven ervan in kennis te stellen dat een certificaat van vernietiging wordt afgegeven, moeten ervoor zorgen dat beter kan worden getraceerd waar de autowrakken zich

bevinden.

Or. en

Amendement 354
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 48 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(48 bis) Om voor een hoge mate van inzameling van autowrakken en van recycling te zorgen, met inbegrip van afvalrecycling, zonder de werking van de interne markt te verstoren, kunnen de lidstaten verschillende economische en organisatorische stimulansen gebruiken, waaronder op het statiegeldsysteem geënte maatregelen, om de laatste voertuigeigenaar te stimuleren het voertuig in complete toestand over te dragen voor demontage. Volgens de verslagen van de lidstaten over de uitvoering van de verordening moet de Commissie periodiek het effect van wettelijke en economische regelingen op de overdracht van complete voertuigen voor verwijdering evalueren, als factor waaruit blijkt dat het beleid inzake de circulaire economie wordt uitgevoerd.

Or. en

Amendement 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Voorstel voor een verordening
Overweging 49

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(49) Om een doeltreffende inzameling van autowrakken te waarborgen, moeten	(49) Om een doeltreffende inzameling van autowrakken te waarborgen, moeten

aan voertuigeigenaren uitdrukkelijke verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten hun voertuig, wanneer dit het einde van de levensduur bereikt, overdragen aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen en het certificaat van vernietiging aan de registratiediensten overleggen om de inschrijving van hun voertuig te annuleren.

aan voertuigeigenaren uitdrukkelijke verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten hun voertuig, wanneer dit het einde van de levensduur bereikt, overdragen aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen en het certificaat van vernietiging aan de registratiediensten overleggen om de inschrijving van hun voertuig te annuleren. ***Elke eigenaar mag evenwel vrij over zijn eigendom beslissen. Het is daarom aan de eigenaar van een autowrak om te beslissen of het autowrak bij een inzamelpunt of erkende verwerkingsinrichting wordt ingeleverd, dan wel wordt gerepareerd of opgeslagen. Indien het autowrak wordt opgeslagen, moet de eigenaar tegenover de bevoegde autoriteit aantonen dat het geen gevaar vormt voor het milieu.***

Or. en

Amendement 356
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 49

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(49) Om een doeltreffende inzameling van autowrakken te waarborgen, moeten aan voertuigeigenaren uitdrukkelijke verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten hun voertuig, wanneer dit het einde van de levensduur bereikt, overdragen aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen en het certificaat van vernietiging aan de registratiediensten overleggen om de inschrijving van hun voertuig te annuleren.	(49) Om een doeltreffende inzameling van autowrakken te waarborgen, moeten aan voertuigeigenaren uitdrukkelijke verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten hun voertuig, wanneer dit het einde van de levensduur bereikt, overdragen aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen***, waarbij alle autowrakken eerst terechtkomen bij een erkend demontagebedrijf,*** en het certificaat van vernietiging aan de registratiediensten overleggen om de inschrijving van hun voertuig te annuleren.

Or. en

Amendement 357
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 49

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(49) Om een doeltreffende inzameling van autowrakken te waarborgen, moeten aan voertuigeigenaren uitdrukkelijke verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten hun voertuig, wanneer dit het einde van de levensduur bereikt, overdragen aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen en het certificaat van vernietiging aan de registratiediensten overleggen om de inschrijving van hun voertuig te annuleren.	(49) Om een doeltreffende inzameling van autowrakken te waarborgen, moeten aan voertuigeigenaren uitdrukkelijke verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten hun voertuig, wanneer dit het einde van de levensduur bereikt, overdragen aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen en het certificaat van vernietiging aan de registratiediensten overleggen om de inschrijving van hun voertuig te annuleren***, en stoppen met het betalen van de motorrijtuigenbelasting***.

Or. en

Amendement 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Voorstel voor een verordening
Overweging 49 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(49 bis) Om voor rechtszekerheid te zorgen en voormalige voertuigeigenaren te beschermen tegen onterechte aansprakelijkheid, is het van essentieel belang om duidelijke bepalingen vast te stellen zodat zij een voertuig bij wettige verkoop kunnen uitschrijven, ongeacht de aanwezigheid van de koper. Het is nu mogelijk dat voormalige eigenaren ingeschreven blijven in voertuigregisters, ondanks de wettelijke eigendomsoverdracht, waardoor ze worden blootgesteld aan potentiële juridische en financiële risico's als de nieuwe eigenaar onwettige activiteiten ontplooit of de wettelijke voorschriften

	niet naleeft. Om dit probleem aan te pakken, moeten voormalige eigenaren het recht krijgen om een voertuig uit te schrijven na overlegging van een gevalideerde koopovereenkomst en een bewijs van de financiële transactie. Op die manier geven de voertuigregisters de actuele eigendomsstatus correct weer en wordt voorkomen dat personen die het voertuig niet langer bezitten of beheren, ten onrechte aansprakelijk worden gesteld.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 51

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(51) Gezien de sleutelrol van erkende verwerkingsinrichtingen bij het beheer van autowrakken op een wijze die geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu of de menselijke gezondheid en bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstellingen inzake de circulaire economie van de Unie, moeten verplichtingen worden vastgesteld die op dergelijke inrichtingen van toepassing zijn en betrekking hebben op al hun activiteiten, van de aanvaarding en de opslag van een autowrak tot de definitieve verwerking ervan.	***Schrappen***

Or. fr

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 52

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(52) Om de traceerbaarheid van hun activiteiten te waarborgen, moeten erkende verwerkingsinrichtingen de uitgevoerde verwerkingshandelingen documenteren en de registratie gedurende ten minste drie jaar elektronisch opslaan en deze op verzoek aan de bevoegde nationale autoriteiten kunnen voorleggen.	***Schrappen***

Or. fr

Amendement 361
Susana Solís Pérez

Voorstel voor een verordening
Overweging 52

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(52) Om de traceerbaarheid van hun activiteiten te waarborgen, moeten erkende verwerkingsinrichtingen de uitgevoerde verwerkingshandelingen documenteren en de registratie gedurende ten minste drie jaar elektronisch opslaan en deze op verzoek aan de bevoegde nationale autoriteiten kunnen voorleggen.	(52) Om de traceerbaarheid van hun activiteiten te waarborgen, ***met inbegrip van de kwaliteit van schroot of andere relevante inputmaterialen,*** moeten erkende verwerkingsinrichtingen de uitgevoerde verwerkingshandelingen documenteren en de registratie gedurende ten minste drie jaar elektronisch opslaan en deze op verzoek aan de bevoegde nationale autoriteiten kunnen voorleggen.

Or. en

Amendement 362
Laurent Castillo

Voorstel voor een verordening
Overweging 52

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(52) Om de traceerbaarheid van hun activiteiten te waarborgen, moeten erkende verwerkingsinrichtingen de uitgevoerde verwerkingshandelingen documenteren en de registratie gedurende ten minste drie jaar elektronisch opslaan en deze op verzoek aan de bevoegde nationale autoriteiten kunnen voorleggen.	(52) Om de traceerbaarheid van hun activiteiten te waarborgen, ***met inbegrip van de kwaliteit van schroot of andere relevante inputmaterialen,*** moeten erkende verwerkingsinrichtingen de uitgevoerde verwerkingshandelingen documenteren en de registratie gedurende ten minste drie jaar elektronisch opslaan en deze op verzoek aan de bevoegde nationale autoriteiten kunnen voorleggen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 53

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(53) De verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit een autowrak is de eerste stap om schade aan het milieu en aan de ***menselijke*** gezondheid alsook risico's voor de veiligheid op het werk te voorkomen. Het is dan ook van essentieel belang dat gevaarlijke afvalstoffen na de overdracht van een autowrak aan de erkende verwerkingsinrichting ***zo snel mogelijk*** uit het autowrak worden verwijderd, voordat het afgedankte voertuig verder wordt verwerkt. In deze fase moet afgewerkte olie gescheiden van de andere vloeistoffen worden ingezameld en opgeslagen en verder worden verwerkt overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG. Bovendien moeten de voertuigdelen, onderdelen en materialen die lood, cadmium, kwik en zeswaardig chroom bevatten, uit het autowrak worden verwijderd om nadelige gevolgen voor de ***mens*** of het milieu te voorkomen.	(53) De verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit een autowrak is de eerste stap om schade aan het milieu en aan de gezondheid alsook risico's voor de veiligheid op het werk te voorkomen. Het is dan ook van essentieel belang dat gevaarlijke afvalstoffen na de overdracht van een autowrak aan de erkende verwerkingsinrichting ***binnen 15 dagen*** uit het autowrak worden verwijderd, voordat het afgedankte voertuig verder wordt verwerkt. In deze fase moet afgewerkte olie gescheiden van de andere vloeistoffen worden ingezameld en opgeslagen en verder worden verwerkt overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG. Bovendien moeten de voertuigdelen, onderdelen en materialen die lood, cadmium, kwik en zeswaardig chroom bevatten, uit het autowrak worden verwijderd om nadelige gevolgen voor de ***gezondheid*** of het milieu te voorkomen.

Or. en

Amendement 364
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 53 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(53 bis) 1234yf, het meest gebruikte koelmiddel in mobiele airconditioningsystemen voor auto's, is een per- en polyfluoralkylverbinding (PFAS). Dit is zeer zorgwekkend gelet op het groeiende bewijs over de risico's van PFAS voor zowel het milieu als de menselijke gezondheid. Bovendien wordt 1234yf afgebroken tot trifluorazijnzuur, een hardnekkige stof die zich verplaatst. Er is steeds meer bewijs dat trifluorazijnzuur giftig kan zijn voor mensen, en het wordt wereldwijd in onrustbarend toenemende hoeveelheden aangetroffen in waterlichamen, drinkwater en zelfs menselijk bloed. Hoewel bepaalde pesticiden ook een bron van trifluorazijnzuur zijn, schatten wetenschappers dat minstens 50 % van het trifluorazijnzuur dat in onze wateren en ons bloed wordt aangetroffen, mogelijk afkomstig is van koelmiddelen in mobiele airconditioningsystemen. Het hoge percentage lekkages, met name uit oude voertuigen, is een aanhoudend probleem en vormt een extra uitdaging voor het onderhoud van auto's en de veilige recycling en nuttige toepassing en het veilige hergebruik van dit PFAS-koelmiddel. Mobiele airconditioningsystemen kunnen echter worden ontworpen voor gebruik met natuurlijke koelmiddelen, en in dergelijke technologieën zetten Europese bedrijven de toon. Daarom moet de Commissie doortastende maatregelen overwegen om het gebruik van 1234yf in mobiele

	airconditioningsystemen voor alle nieuwe voertuigen te beperken of zelfs te verbieden, zonder afwijkingen of mazen in de typegoedkeuring, teneinde volledig over te gaan op veiligere alternatieven. Ten slotte moet de Commissie overwegen een verbod in te stellen op de uitvoer van voertuigen waarin 1234yf of een ander PFAS-koelmiddel is gebruikt naar derde landen die geen passende wetgeving hebben om de risico's van PFAS-verontreiniging aan te pakken.

Or. en

Amendement 365
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 54

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(54) Met het oog op een correcte uitvoering van Verordening (EU) ***2023/[OP: Batteries Regulation]*** moeten alle in voertuigen ingebouwde batterijen afzonderlijk uit een autowrak worden verwijderd en op een aangewezen plaats worden opgeslagen voor verdere verwerking.	(54) Met het oog op een correcte uitvoering van Verordening (EU) ***2023/1542*** moeten alle in voertuigen ingebouwde batterijen afzonderlijk uit een autowrak worden verwijderd en op een aangewezen plaats worden opgeslagen voor verdere verwerking.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 55

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te	(55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te

maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. De betrokken voertuigdelen en onderdelen moeten worden verwijderd door middel van handmatige demontage of semi-automatische demontage. Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om in bepaalde uitzonderlijke gevallen af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen. Er moet worden aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semi-automatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt aangetast. Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VII.

maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. De betrokken voertuigdelen en onderdelen moeten ***op niet-destructieve wijze*** worden verwijderd door middel van handmatige demontage of semi-automatische demontage. ***Wanneer voertuigdelen en onderdelen aan geen van deze doelen kunnen voldoen, kunnen ze ook worden verwijderd op een semi-automatische destructieve manier.*** Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om in bepaalde uitzonderlijke gevallen af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen ***wanneer hergebruik, reparatie, revisie of refurbishing technisch geen optie is***. Er moet worden aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semi-automatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt aangetast. ***Daartoe zijn in bijlage VII, deel G, de te verstrekken noodzakelijke gegevens en kwaliteitseisen voor de outputfracties opgenomen.*** Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VII.

Or. en

Amendement 367
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 55

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. De betrokken voertuigdelen en onderdelen moeten worden verwijderd door middel van handmatige demontage of semi-automatische demontage. Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om in bepaalde uitzonderlijke gevallen af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen***. Er moet worden*** aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semi-automatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt aangetast. Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VII.	(55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. De betrokken voertuigdelen en onderdelen moeten worden verwijderd door middel van handmatige demontage of semi-automatische demontage. Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om in bepaalde uitzonderlijke gevallen af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen***, wanneer voertuigdelen en onderdelen niet kunnen worden hergebruikt, gerepareerd, gereviseerd of gerefurbisht, op voorwaarde dat wordt*** aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen ***niet kunnen worden hergebruikt, gerepareerd, gereviseerd of gerefurbisht en dat ze*** met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semi-automatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt aangetast. ***Daartoe zijn in bijlage VII, deel G, criteria voor shredderen met andere afvalstoffen en grenswaarden ter verbetering van de kwaliteit van de outputfracties opgenomen.*** Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de

Werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VII.

Or. en

Amendement 368
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 55

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. ***De betrokken*** voertuigdelen en onderdelen ***moeten*** worden verwijderd ***door middel van handmatige demontage of*** semi-automatische ***demontage***. Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om in bepaalde uitzonderlijke gevallen af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen. Er moet worden aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semi-automatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt aangetast. Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de	(55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. ***Wanneer*** voertuigdelen en onderdelen ***aan geen van deze doelen kunnen voldoen, kunnen ze ook*** worden verwijderd ***op een*** semi-automatische ***destructieve manier***. Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om ***alleen*** in bepaalde uitzonderlijke gevallen af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen ***wanneer hergebruik, reparatie, revisie of refurbishing technisch geen optie is***. Er moet worden aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semi-automatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt aangetast. ***Daartoe zijn in bijlage VII, deel G, criteria voor shredderen met andere afvalstoffen en grenswaarden ter verbetering van de kwaliteit van de***

Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VII.

outputfracties opgenomen. Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VII.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 55

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. De betrokken voertuigdelen en onderdelen moeten worden verwijderd door middel van handmatige demontage of semi-automatische demontage. Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om ***in bepaalde uitzonderlijke gevallen*** af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen. Er moet worden aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semi-automatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt	(55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. De betrokken voertuigdelen en onderdelen moeten worden verwijderd door middel van handmatige demontage of semi-automatische demontage. Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen. Er moet worden aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semi-automatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt aangetast. ***Daartoe zijn in bijlage VII,***

aangetast. Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VII.	***deel G, criteria voor shredderen met andere afvalstoffen en grenswaarden ter verbetering van de kwaliteit van de outputfracties opgenomen.*** Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VII.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 56

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(56) Zodra de erkende verwerkingsinrichtingen voertuigdelen en onderdelen uit een autowrak hebben verwijderd, moeten zij zorgvuldig beoordelen en bepalen of die voertuigdelen en onderdelen geschikt zijn voor hergebruik***,*** revisie of refurbishen***, op basis van objectieve criteria die verband houden met de technische kenmerken van de voertuigdelen en onderdelen en met de voorschriften inzake de veiligheid van voertuigen***.	(56) Zodra de erkende verwerkingsinrichtingen voertuigdelen en onderdelen uit een autowrak hebben verwijderd, moeten zij zorgvuldig beoordelen en bepalen of die voertuigdelen en onderdelen geschikt zijn voor hergebruik ***of kunnen worden gebruikt als kern of voor*** revisie of refurbishen. ***Niet of gedeeltelijk functionerende kernen moeten de belangrijkste delen bevatten, terwijl de afwezigheid van kleine onderdelen zoals schroeven buiten beschouwing wordt gelaten zolang de prestatie wordt hersteld tot minstens nieuwstaat.***

Or. en

Amendement 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Voorstel voor een verordening
Overweging 57

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(57) ***Verordening (EU) 2023/[batterijen] bevat regels voor de duurzaamheid, prestaties, veiligheid, inzameling, recycling en het tweede leven van batterijen en voor informatie over de verwijdering van batterijen voor ondernemingen. In deze verordening moet rekening worden gehouden met het potentieel voor een tweede leven van batterijen door batterijen voor elektrische voertuigen uit te sluiten van de essentiële voertuigdelen en onderdelen, zodat het voertuig kosteloos voor verwerking kan worden overgedragen, zonder de batterij voor elektrische voertuigen***.	(57) ***Erkende verwerkingsinrichtingen moeten beoordelen of verwijderde voertuigdelen en onderdelen van autowrakken geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishment. De kernen moeten de belangrijkste structurele en functionele elementen bevatten, terwijl kleine onderdelen zoals schroeven, klemmen, pakkingen of bevestigingsmiddelen, die bij de revisie kunnen worden vervangen, mogen ontbreken. Niet of gedeeltelijk functionerende kernen komen in aanmerking als ze kunnen worden hersteld tot minstens de prestaties van de nieuwstaat, ook als ze oppervlakteslijtage, corrosie op niet-kritieke plekken of kleine scheurtjes vertonen die kunnen worden gerepareerd. Elektronische modules en andere kernen met softwareproblemen of defecte onderdelen kunnen nog steeds bruikbaar zijn als ze opnieuw geprogrammeerd of gerepareerd kunnen worden. Het voornaamste criterium is dat de kernen de nodige structurele integriteit en materiaaleigenschappen behouden om met succes te kunnen worden gereviseerd of gerefurbisht***.

Or. en

Motivering

De voorgestelde criteria zijn te algemeen, wat ertoe kan leiden dat onnodig slechts een beperkt aantal kernen voor revisie beschikbaar is als de criteria te strikt worden toegepast. Aangezien revisie geen volledig intacte kernen vereist, moet in de desbetreffende overwegingen worden verduidelijkt dat het ontbreken van kleine onderdelen geen invloed heeft op de geschiktheid, om te zorgen voor een praktische en doeltreffende uitvoering van bijlage VII, deel D.

Amendement 372
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Voorstel voor een verordening
Overweging 57

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(57) Verordening (EU) 2023/[batterijen] bevat regels voor de duurzaamheid, prestaties, veiligheid, inzameling, recycling en het tweede leven van batterijen en voor informatie over de verwijdering van batterijen voor ondernemingen. In deze verordening moet rekening worden gehouden met het potentieel voor een tweede leven van batterijen door batterijen voor elektrische voertuigen uit te sluiten van de essentiële voertuigdelen en onderdelen, zodat het voertuig kosteloos voor verwerking kan worden overgedragen, zonder de batterij voor elektrische voertuigen.	(57) Verordening (EU) 2023/[batterijen] bevat regels voor de duurzaamheid, prestaties, veiligheid, inzameling, recycling en het tweede leven van batterijen en voor informatie over de verwijdering van batterijen voor ondernemingen. In deze verordening moet rekening worden gehouden met het potentieel voor een tweede leven van batterijen door batterijen voor elektrische voertuigen uit te sluiten van de essentiële voertuigdelen en onderdelen, zodat het voertuig kosteloos voor verwerking kan worden overgedragen, zonder de batterij voor elektrische voertuigen ***indien de laatste eigenaar documentatie overlegt waaruit blijkt dat de batterij door een professionele marktdeelnemer is verwerkt in overeenstemming met Verordening (EU) 2023/1542***.

Or. en

Amendement 373
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 57

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(57) Verordening (EU) ***2023/[batterijen]*** bevat regels voor de duurzaamheid, prestaties, veiligheid, inzameling, recycling en het tweede leven van batterijen en voor informatie over de verwijdering van batterijen voor ondernemingen. In deze verordening moet rekening worden gehouden met het potentieel voor een tweede leven van batterijen door batterijen	(57) Verordening (EU) ***2023/1542*** bevat regels voor de duurzaamheid, prestaties, veiligheid, inzameling, recycling en het tweede leven van batterijen en voor informatie over de verwijdering van batterijen voor ondernemingen. In deze verordening moet rekening worden gehouden met het potentieel voor een tweede leven van batterijen door batterijen

voor elektrische voertuigen uit te sluiten van de essentiële voertuigdelen en onderdelen, zodat het voertuig kosteloos voor verwerking kan worden overgedragen, zonder de batterij voor elektrische voertuigen.	voor elektrische voertuigen uit te sluiten van de essentiële voertuigdelen en onderdelen, zodat het voertuig kosteloos voor verwerking kan worden overgedragen, zonder de batterij voor elektrische voertuigen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 58

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.	(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. ***Anderzijds moeten voertuigdelen en onderdelen die niet geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishing worden beschouwd als afval en moet de uitvoer ervan worden geregeld bij Verordening (EU) 2024/1157.*** De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie,

refurbishen of hergebruik bevestigt.

Or. en

Amendement 375
Beatrice Timgren

Voorstel voor een verordening
Overweging 58

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. ***Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.***	(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. ***Voertuigeigenaren moeten het recht hebben om hun voertuigen zonder onnodige bureaucratische beperkingen te repareren, te restaureren en te onderhouden. Hergebruik van onderdelen moet voorrang krijgen boven verwijdering, met het oog op een efficiënt hulpbronnengebruik en op vermindering van de administratieve rompslomp bij voertuigrestauratie en -onderhoud.***

Or. en

Amendement 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Voorstel voor een verordening
Overweging 58

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat ***uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen*** die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de ***erkende verwerkingsinrichting*** die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante ***voertuigdelen en onderdelen*** voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.	(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat ***kernen*** die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de ***marktdeelnemer*** die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante ***kernen*** voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.

Or. en

Amendement 377
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 58

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen	(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie***, retrofitten*** en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen

die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.	die geschikt zijn voor hergebruik, revisie***,*** ***retrofitten*** of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie, ***retrofitten,*** refurbishen of hergebruik bevestigt.
	Or. en

Amendement 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Voorstel voor een verordening
Overweging 58

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een	(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie***,*** ***retrofitten*** en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie***,*** ***retrofitten*** of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd,

specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.	die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.

Or. en

Amendement 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Voorstel voor een verordening
Overweging 58

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde ***voertuigdelen en onderdelen*** die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke ***voertuigdelen en onderdelen*** te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die ***het*** betrokken ***voertuigdeel of onderdeel*** heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante ***voertuigdelen en onderdelen*** voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.	(58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak ***vóór de aangifte ervan als autowrak*** verwijderde ***kernen*** die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke ***kernen*** te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting ***de*** betrokken ***kernen*** heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante ***kernen*** voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.

Or. en

Motivering

Uit hoofde van het voorstel moeten erkende verwerkingsinrichtingen eerst beoordelen of kernen van autowrakken voldoen aan de criteria van bijlage VII, deel D om ze niet als afval te

kunnen aanmerken. Om te zorgen voor rechtszekerheid in het geval van revisie, mogen alle kernen, ook die van gebruikte voertuigen, niet standaard als afval worden beschouwd.

Amendement 380
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 59 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(59 bis) Om illegale (invoer en) verkoop van niet-conforme voertuigdelen en reserveonderdelen te voorkomen, mogen onlineplatforms voertuigdelen en onderdelen pas online te koop aanbieden als ze hebben vastgesteld dat er in de Unie een aansprakelijke partij is die garandeert dat die voertuigdelen en onderdelen aan de wetgeving voldoen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 60

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(60) In het belang van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu mogen bepaalde onderdelen en voertuigdelen die uit autowrakken zijn verwijderd niet worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht. ***Dergelijke voertuigdelen en onderdelen mogen niet worden gebruikt voor de bouw van nieuwe voertuigen, noch in voertuigen die reeds in de handel zijn gebracht.***	(60) In het belang van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu mogen bepaalde onderdelen en voertuigdelen die uit autowrakken zijn verwijderd, met name de zogenoemde ‘eenmalige onderdelen’, niet worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht.

Or. fr

Motivering

Het gebrek aan duidelijkheid in dit voorstel – met name inzake de onderdelen waarop het betrekking heeft – ondermijnt zijn oorspronkelijke doelstelling inzake circulariteit.

Amendement 382
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 61

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(61) ***Ter bevordering van de ontwikkeling en goede werking van de markt voor herbruikbare, refurbished en gereviseerde*** voertuigdelen en onderdelen ***in de Unie, moeten de lidstaten worden aangemoedigd om op nationaal niveau de nodige stimulansen te bieden om het hergebruiken, refurbishen en reviseren van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen, ongeacht of deze tijdens de gebruiksfase of aan het einde van de levensduur van een voertuig worden verwijderd. De Commissie moet de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten vergemakkelijken door hun beste praktijken inzake de op nationaal niveau geboden stimulansen uit te wisselen, om de doeltreffendheid ervan te monitoren.***	(61) ***Gezien de mogelijkheden voor revisie, retrofitten en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde*** voertuigdelen en onderdelen ***die geschikt zijn voor hergebruik, revisie, retrofitten of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie, retrofitten, refurbishen of hergebruik bevestigt***.

Or. en

Amendement 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Voorstel voor een verordening
Overweging 61

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(61) Ter bevordering van de ontwikkeling en goede werking van de markt voor herbruikbare, refurbished en gereviseerde voertuigdelen en onderdelen in de Unie, moeten de lidstaten worden aangemoedigd om op nationaal niveau de nodige stimulansen te bieden om het hergebruiken, refurbishen en reviseren van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen, ongeacht of deze tijdens de gebruiksfase of aan het einde van de levensduur van een voertuig worden verwijderd. De Commissie moet de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten vergemakkelijken door hun beste praktijken inzake de op nationaal niveau geboden stimulansen uit te wisselen, om de doeltreffendheid ervan te monitoren.	(61) Ter bevordering van de ontwikkeling en goede werking van de markt voor herbruikbare, refurbished***, geretrofitte*** en gereviseerde voertuigdelen en onderdelen in de Unie, moeten de lidstaten worden aangemoedigd om op nationaal niveau de nodige stimulansen te bieden om het hergebruiken, refurbishen***, retrofitten*** en reviseren van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen, ongeacht of deze tijdens de gebruiksfase of aan het einde van de levensduur van een voertuig worden verwijderd. De Commissie moet de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten vergemakkelijken door hun beste praktijken inzake de op nationaal niveau geboden stimulansen uit te wisselen, om de doeltreffendheid ervan te monitoren.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 63

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(63) De recycling van alle kunststoffen uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecycleerde materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecycleerde kunststoffen in voertuigen. Daarom moet een specifiek streefcijfer voor de recycling van 30 % kunststoffen uit autowrakken worden vastgesteld. Dit streefcijfer zou een aanvulling vormen op de streefcijfers voor autowrakken (85 %) en voor	***Schrappen***

hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van deze voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moeten de huidige streefcijfers voor hergebruik en recycling (85 %) en hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, zoals vastgesteld in Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in die richtlijn, van toepassing blijven.

Or. fr

Amendement 385
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 63

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(63) De recycling van alle kunststoffen uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecycleerde materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecycleerde kunststoffen in voertuigen. Daarom moet een specifiek streefcijfer voor de recycling van 30 % kunststoffen uit autowrakken worden vastgesteld. Dit streefcijfer zou een aanvulling vormen op de streefcijfers voor autowrakken (85 %) en voor hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van deze voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moeten de huidige streefcijfers voor hergebruik en recycling (85 %) en hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, zoals vastgesteld in Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in	(63) De recycling van alle kunststoffen uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecycleerde materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecycleerde kunststoffen in voertuigen. Daarom moet een specifiek streefcijfer voor de recycling van 30 % kunststoffen uit autowrakken worden vastgesteld. Dit streefcijfer zou een aanvulling vormen op de streefcijfers voor autowrakken (85 %) en voor hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van deze voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moeten de huidige streefcijfers voor hergebruik en recycling (85 %) en hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, zoals vastgesteld in Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in

die richtlijn, van toepassing blijven.	die richtlijn, van toepassing blijven. ***Bovendien moet een afzonderlijk streefcijfer voor hergebruik worden vastgesteld. Met succes gereviseerde of gerefurbishte voertuigdelen of onderdelen moeten worden meegerekend bij het halen van de streefcijfers voor hergebruik door de erkende verwerkingsinrichtingen.***
	Or. en

Amendement 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Voorstel voor een verordening
Overweging 63

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(63) De recycling van alle kunststoffen uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecycleerde materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecycleerde kunststoffen in voertuigen. Daarom moet ***een specifiek streefcijfer*** voor de recycling ***van 30 %*** kunststoffen uit autowrakken worden vastgesteld. Dit streefcijfer zou een aanvulling vormen op de streefcijfers voor autowrakken (85 %) en voor hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van deze voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moeten de huidige streefcijfers voor hergebruik en recycling (85 %) en hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, zoals vastgesteld in Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in die richtlijn, van toepassing blijven.	(63) De recycling van alle kunststoffen uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecycleerde materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecycleerde kunststoffen in voertuigen. Daarom moeten***, rekening houdend met criteria zoals productiekosten en na te hebben geluisterd naar deskundigen, streefcijfers*** voor de recycling van kunststoffen uit autowrakken worden vastgesteld. Dit streefcijfer zou een aanvulling vormen op de streefcijfers voor autowrakken (85 %) en voor hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van deze voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moeten de huidige streefcijfers voor hergebruik en recycling (85 %) en hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, zoals vastgesteld in Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in die richtlijn, van toepassing blijven.

Or. es

Amendement 387
Sirpa Pietikäinen

Voorstel voor een verordening
Overweging 63

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(63) De recycling van alle kunststoffen uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecycleerde materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecycleerde kunststoffen in voertuigen. Daarom moet een specifiek streefcijfer voor de recycling van ***30*** % kunststoffen uit autowrakken worden vastgesteld. Dit streefcijfer zou een aanvulling vormen op de streefcijfers voor autowrakken (85 %) en voor hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van deze voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moeten de huidige streefcijfers voor hergebruik en recycling (85 %) en hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, zoals vastgesteld in Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in die richtlijn, van toepassing blijven.	(63) De recycling van alle kunststoffen uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecycleerde materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecycleerde kunststoffen in voertuigen. Daarom moet een specifiek streefcijfer voor de recycling van ***40*** % kunststoffen uit autowrakken worden vastgesteld. Dit streefcijfer zou een aanvulling vormen op de streefcijfers voor autowrakken (85 %) en voor hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van deze voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moeten de huidige streefcijfers voor hergebruik en recycling (85 %) en hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, zoals vastgesteld in Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in die richtlijn, van toepassing blijven.

Or. en

Amendement 388
Anne-Sophie Frigout

Voorstel voor een verordening
Overweging 63 bis (nieuw)

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
	(63 bis) Overwegende dat de door deze verordening opgelegde streefcijfers inzake recycling ruimschoots het aanbod van noodzakelijke materialen overschrijden, waardoor er voorzieningsverstoringen kunnen ontstaan en bijgevolg ook een aanbodschok.

Or. fr

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 64

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(64) Het is belangrijk de nuttige toepassing van hoogwaardige secundaire materialen te vergroten door de shredderprocessen van autowrakken te verbeteren. Daarom mogen autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan ***niet*** samen met verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur in een shredder worden verwerkt, met name om de scheiding van koper en staalfracties te verbeteren.	(64) Het is belangrijk de nuttige toepassing van hoogwaardige secundaire materialen te vergroten door de shredderprocessen van autowrakken te verbeteren. Daarom mogen autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan ***alleen*** samen met verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur in een shredder worden verwerkt ***indien aan bepaalde grenswaarden wordt voldaan***, met name om de scheiding van koper en staalfracties te verbeteren.

Or. en

Amendement 390
Ivars Ijabs

Voorstel voor een verordening
Overweging 64

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(64) Het is belangrijk de nuttige toepassing van hoogwaardige secundaire materialen te vergroten door de shredderprocessen van autowrakken te verbeteren. Daarom mogen autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan niet samen met verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur in een shredder worden verwerkt, met name om de scheiding van ***koper*** en ***staalfracties*** te verbeteren.	(64) Het is belangrijk de nuttige toepassing van hoogwaardige secundaire materialen te vergroten door de shredderprocessen van autowrakken te verbeteren. Daarom mogen autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan niet samen met verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur in een shredder worden verwerkt, met name om de scheiding van ***koper-, staal-, aluminium-*** en ***glasfracties*** te verbeteren.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 65

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(65) Om de verwerkingskwaliteit van autowrakken verder te verbeteren, zou het niet mogelijk moeten zijn om van geshredderde autowrakken afkomstige afvalfracties te storten, die niet-inerte afvalstoffen bevatten en niet worden verwerkt door middel van post-shreddertechnologie.	(65) ***Met het oog op de afvalhiërarchie zoals vastgesteld bij artikel 4 van Richtlijn 2008/98/EG en*** om de verwerkingskwaliteit van autowrakken verder te verbeteren, zou het niet mogelijk moeten zijn om van geshredderde autowrakken afkomstige afvalfracties te storten, die niet-inerte afvalstoffen bevatten en niet worden verwerkt door middel van post-shreddertechnologie.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 66

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(66) Autowrakken worden ingedeeld als gevaarlijk afval en mogen niet worden uitgevoerd naar landen die geen lid zijn van de OESO. Autowrakken waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, mogen nog buiten de Unie worden verwerkt, mits zij overeenkomstig Verordening (EU) ***nr. 1013/2006*** worden verscheept.	(66) Autowrakken worden ingedeeld als gevaarlijk afval en mogen niet worden uitgevoerd naar landen die geen lid zijn van de OESO. Autowrakken waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, mogen nog buiten de Unie worden verwerkt, mits zij overeenkomstig Verordening (EU) ***2024/1157*** worden verscheept. ***Het moet de bevoegde autoriteiten in de lidstaten worden toegestaan zendingen van gebruikte voertuigen waarvan vermoed wordt dat het om autowrakken gaat, te inspecteren en, in voorkomend geval, de kosten van analyses, inspecties en opslag in rekening te brengen bij de producenten, namens hen optredende derden of andere personen die de overbrenging organiseren.***

Or. en

Amendement 393
Radan Kanev

Voorstel voor een verordening
Overweging 66 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(66 bis) De uitvoer van waardevol schroot, met inbegrip van schroot afkomstig van gebruikte voertuigen en autowrakken, naar niet-EU-landen leidt tot verlies van essentiële grondstoffen die van vitaal belang zijn voor de Europese verwerkende industrie en defensiesector. De EU moet daarom erkennen dat het behoud van hoogwaardig schroot van cruciaal belang is voor de verwezenlijking van de EU-doelstellingen inzake de circulaire economie wat betreft de

grondstoffenvoorziening, het concurrentievermogen van de industrie en milieubescherming. De Commissie moet daarom maatregelen overwegen om het behoud en de recycling van hoogwaardig metaalschroot binnen de EU te verbeteren om de duurzaamheid en veerkracht van haar verwerkende en zware industrie te ondersteunen. In het kader van die maatregelen moeten ook de regels inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen worden beoordeeld, en die beoordeling mag niet beperkt blijven tot de vaststelling van gelijkwaardigheidscriteria op basis van afvalverwerkings- en milieupraktijken.

Or. en

Amendement 394
Alexandr Vondra

Voorstel voor een verordening
Overweging 67

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden ***in grote lijnen*** gelijkwaardig ***zijn*** aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) ***[nieuwe verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen]***.	(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden ***worden beschouwd als*** gelijkwaardig aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) ***2024/1157***.

Or. en

Motivering

Het garanderen van eerlijke voorwaarden in het kader van Verordening (EU) 2024/1157 betreffende de overbrenging van afvalstoffen is essentieel om de menselijke gezondheid, het milieu in ontwikkelingslanden en het concurrentievermogen van de Europese industrie te beschermen. Afval mag alleen worden uitgevoerd als de ontvangende landen aan normen voldoen die gelijkwaardig zijn aan de Europese normen en die een efficiënte nuttige toepassing van materiaal mogelijk maken.

Amendement 395
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 67

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden ***in grote lijnen*** gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) [nieuwe verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen].	(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) [nieuwe verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen].

Or. en

Motivering

Afstemming op de formulering van de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen.

Amendement 396
Jonas Sjöstedt

Voorstel voor een verordening
Overweging 67

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden ***in grote lijnen*** gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) [nieuwe verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen].	(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) [nieuwe verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen].

Or. en

Amendement 397
Pietro Fiocchi

Voorstel voor een verordening
Overweging 67

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden in grote lijnen gelijkwaardig ***zijn*** aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) ***[nieuwe verordening betreffende de overbrenging van***	(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden ***worden beschouwd als*** in grote lijnen gelijkwaardig aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met

afvalstoffen]. Verordening (EU) ***2024/1157***.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 67

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden ***in grote lijnen*** gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de ***menselijke*** gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) [nieuwe verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen].	(67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) [nieuwe verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen].

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 68

Tekst voorgesteld door de Commissie	*Amendement*
(68) Om ervoor te zorgen dat autowrakken op een ecologisch duurzame manier worden verwerkt, is het belangrijk duidelijkheid te verschaffen over de status	(68) Om ervoor te zorgen dat autowrakken op een ecologisch duurzame manier worden verwerkt, is het belangrijk duidelijkheid te verschaffen over de status

van een voertuig gedurende zijn levensduur, met name in situaties waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen gebruikte voertuigen en autowrakken. Een voertuigeigenaar die voornemens is de eigendom van een gebruikt voertuig over te dragen, moet met name worden verplicht aan te tonen dat het voertuig geen autowrak is. ***Om de status van een gebruikt voertuig te controleren, moeten de voertuigeigenaar, andere ondernemingen en bevoegde autoriteiten nagaan of aan bepaalde criteria is voldaan om te bepalen of het betrokken voertuig al dan niet een autowrak is. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage I tot vaststelling van de criteria om te bepalen wanneer een voertuig een autowrak is.***

van een voertuig gedurende zijn levensduur, met name in situaties waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen gebruikte voertuigen en autowrakken. Een voertuigeigenaar die voornemens is de eigendom van een gebruikt voertuig over te dragen, moet met name worden verplicht aan te tonen dat het voertuig geen autowrak is.

Or. fr

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 68

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(68) Om ervoor te zorgen dat autowrakken op een ecologisch duurzame manier worden verwerkt, is het belangrijk duidelijkheid te verschaffen over de status van een voertuig gedurende zijn levensduur, met name in situaties waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen gebruikte voertuigen en autowrakken. Een voertuigeigenaar die voornemens is de eigendom van een	(68) Om ervoor te zorgen dat autowrakken op een ecologisch duurzame manier worden verwerkt, is het belangrijk duidelijkheid te verschaffen over de status van een voertuig gedurende zijn levensduur, met name in situaties waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen gebruikte voertuigen en autowrakken. Een voertuigeigenaar die voornemens is de eigendom van een

gebruikt voertuig over te dragen, moet ***met name worden verplicht aan te tonen*** dat het voertuig geen autowrak is. ***Om de status van een gebruikt voertuig te controleren, moeten de voertuigeigenaar, andere ondernemingen en*** bevoegde autoriteiten ***nagaan of aan bepaalde criteria is voldaan om te bepalen of het betrokken voertuig al dan niet*** een autowrak is. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage I tot vaststelling van de criteria om te bepalen wanneer een voertuig een autowrak is.

gebruikt voertuig over te dragen, moet ***aan elke natuurlijke of rechtspersoon die van plan is het voertuig te verwerven of aan de bevoegde autoriteiten documentatie verstrekken waaruit blijkt*** dat het voertuig geen autowrak is. ***Die documentatie moet een geldig technisch certificaat omvatten of, indien dat niet beschikbaar is, een beoordeling overeenkomstig bijlage I, geverifieerd door de*** bevoegde autoriteiten ***of andere door de lidstaten gecertificeerde organen. Indien wordt betwijfeld of een gebruikt voertuig*** een autowrak is***, moeten de bevoegde autoriteiten of door de lidstaten gecertificeerde organen van de voertuigeigenaar kunnen eisen dat hij of zij aanvullende documenten overlegt***. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage I tot vaststelling van de criteria om te bepalen wanneer een voertuig een autowrak is.

Or. en

Amendement 401
Beatrice Timgren

Voorstel voor een verordening
Overweging 68

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(68) Om ervoor te zorgen dat autowrakken op een ecologisch duurzame manier worden verwerkt, is het belangrijk duidelijkheid te verschaffen over de status van een voertuig gedurende zijn levensduur, met name in situaties waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen gebruikte voertuigen en autowrakken. Een voertuigeigenaar die	(68) Om ervoor te zorgen dat autowrakken op een ecologisch duurzame manier worden verwerkt, is het belangrijk duidelijkheid te verschaffen over de status van een voertuig gedurende zijn levensduur, met name in situaties waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen gebruikte voertuigen en autowrakken. Een voertuigeigenaar die

voornemens is de eigendom van een gebruikt voertuig over te dragen, moet met name worden verplicht aan te tonen dat het voertuig geen autowrak is. ***Om de status van een gebruikt voertuig te controleren, moeten de voertuigeigenaar, andere ondernemingen en bevoegde autoriteiten nagaan of aan bepaalde criteria is voldaan om te bepalen of het betrokken voertuig al dan niet een autowrak is. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage I tot vaststelling van de criteria om te bepalen wanneer een voertuig een autowrak is.***	voornemens is de eigendom van een gebruikt voertuig over te dragen, moet met name worden verplicht aan te tonen dat het voertuig geen autowrak is. ***De bewijslast mag echter niet onevenredig op de voertuigeigenaar rusten. Aanvullende documentatie mag alleen worden verlangd indien de bevoegde autoriteiten duidelijke en substantiële bewijzen overleggen waaruit blijkt dat een voertuig voldoet aan de criteria voor classificatie als autowrak. Zonder dergelijk bewijs moet een gebruikt voertuig worden geacht geschikt te zijn voor wederverkoop of uitvoer, om onnodige bureaucratische obstakels te vermijden die legale transacties kunnen belemmeren en de kosten voor de consument kunnen opdrijven.***
	Or. en

Amendement 402
Beatrice Timgren

Voorstel voor een verordening
Overweging 69

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(69) In het EU-actieplan "Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul"***[59]*** werd benadrukt dat de Commissie nieuwe maatregelen moet voorstellen om de externe milieuvoetafdruk van de Unie in verband met de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen aan te pakken. Rekening houdend met het feit dat de uitvoer van gebruikte voertuigen belangrijke uitdagingen op het gebied van milieu en volksgezondheid met zich meebrengt, ***zoals gedocumenteerd in het Milieuprogramma van de VN[60],*** en dat de Unie wereldwijd de grootste exporteur van gebruikte voertuigen is, moeten op het	(69) In het EU-actieplan "Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul" werd benadrukt dat de Commissie nieuwe maatregelen moet voorstellen om de externe milieuvoetafdruk van de Unie in verband met de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen aan te pakken. Rekening houdend met het feit dat de uitvoer van gebruikte voertuigen belangrijke uitdagingen op het gebied van milieu en volksgezondheid met zich meebrengt, en dat de Unie wereldwijd de grootste exporteur van gebruikte voertuigen is, moeten op het niveau van de Unie specifieke voorschriften worden

niveau van de Unie specifieke voorschriften worden vastgesteld voor de uitvoer van gebruikte voertuigen ***[vanuit de Unie]***. ***De voorschriften moeten zijn gebaseerd op objectieve criteria op grond waarvan een gebruikt voertuig geen autowrak is en overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad[61] technisch voor het verkeer geschikt is. Dit moet ervoor zorgen dat alleen tweedehands voertuigen die geschikt zijn om op de wegen van de Unie te worden gebruikt, naar een derde land kunnen worden uitgevoerd, waardoor het risico wordt beperkt dat de uitvoer van gebruikte voertuigen uit de Unie bijdraagt tot luchtverontreiniging of verkeersongevallen in derde landen. Om de douaneautoriteiten in staat te stellen na te gaan of bij uitvoer aan die voorschriften wordt voldaan, moet elke persoon die een gebruikt voertuig uitvoert ertoe worden verplicht die autoriteiten het voertuigidentificatienummer en een verklaring te verstrekken waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig geen autowrak is en geacht wordt technisch geschikt te zijn voor het verkeer.***

vastgesteld voor de uitvoer van gebruikte voertuigen. ***Dergelijke maatregelen mogen echter geen onevenredige administratieve lasten meebrengen voor voertuigeigenaren of bedrijven die legitieme handel drijven. Voertuigen mogen niet worden onderworpen aan uitvoerbeperkingen tenzij ze formeel zijn geclassificeerd als autowrakken op basis van een wettelijk bindend besluit dat is genomen na een behoorlijke procedure. Geautomatiseerde beoordelingen of classificaties op basis van aannames mogen geen aanleiding zijn voor een ontzegging van de uitvoerrechten.***

---

[59] COM(2021) 400.

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

[61] Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

Or. en

Amendement 403
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 69

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(69) In het EU-actieplan "Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul"***[59]*** werd benadrukt dat de Commissie nieuwe maatregelen moet voorstellen om de externe milieuvoetafdruk van de Unie in verband met de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen aan te pakken. Rekening houdend met het feit dat de uitvoer van gebruikte voertuigen belangrijke uitdagingen op het gebied van milieu en volksgezondheid met zich meebrengt, zoals gedocumenteerd in het Milieuprogramma van de VN***[60]***, en dat de Unie wereldwijd de grootste exporteur van gebruikte voertuigen is, moeten op het niveau van de Unie specifieke voorschriften worden vastgesteld voor de uitvoer van gebruikte voertuigen [vanuit de Unie]. De voorschriften moeten zijn gebaseerd op objectieve criteria op grond waarvan een gebruikt voertuig geen autowrak is ***en*** overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad***[61]*** technisch voor het verkeer geschikt is. Dit moet ervoor zorgen dat alleen tweedehands voertuigen die geschikt zijn om op de wegen van de Unie te worden gebruikt, naar een derde land kunnen worden uitgevoerd, waardoor het risico wordt beperkt dat de uitvoer van gebruikte voertuigen uit de Unie bijdraagt tot luchtverontreiniging of verkeersongevallen in derde landen. Om de douaneautoriteiten in staat te stellen na te gaan of bij uitvoer aan die voorschriften wordt voldaan, moet elke persoon die een gebruikt voertuig uitvoert ertoe worden verplicht die autoriteiten het voertuigidentificatienummer ***en*** een verklaring ***te verstrekken*** waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig geen autowrak is en ***geacht wordt*** technisch	(69) In het EU-actieplan "Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul" werd benadrukt dat de Commissie nieuwe maatregelen moet voorstellen om de externe milieuvoetafdruk van de Unie in verband met de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen aan te pakken. Rekening houdend met het feit dat de uitvoer van gebruikte voertuigen belangrijke uitdagingen op het gebied van milieu en volksgezondheid met zich meebrengt, zoals gedocumenteerd in het Milieuprogramma van de VN, en dat de Unie wereldwijd de grootste exporteur van gebruikte voertuigen is, moeten op het niveau van de Unie specifieke voorschriften worden vastgesteld voor de uitvoer van gebruikte voertuigen [vanuit de Unie]. De voorschriften moeten zijn gebaseerd op objectieve criteria op grond waarvan een gebruikt voertuig geen autowrak is**,** overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad technisch voor het verkeer geschikt is ***en voldoet aan bepaalde milieunormen/emissiegrenswaarden***. Dit moet ervoor zorgen dat alleen tweedehands voertuigen die geschikt zijn om op de wegen van de Unie te worden gebruikt, naar een derde land kunnen worden uitgevoerd, waardoor het risico wordt beperkt dat de uitvoer van gebruikte voertuigen uit de Unie bijdraagt tot luchtverontreiniging of verkeersongevallen in derde landen. Om de douaneautoriteiten in staat te stellen na te gaan of bij uitvoer aan die voorschriften wordt voldaan, moet elke persoon die een gebruikt voertuig uitvoert ertoe worden verplicht die autoriteiten het voertuigidentificatienummer**,** een verklaring waarin wordt bevestigd dat het

geschikt ***te zijn*** voor het verkeer.

gebruikte voertuig geen autowrak is en ***bewijs waaruit blijkt dat het*** technisch geschikt ***is*** voor het verkeer ***te verstrekken***. ***Bovendien moet de leeftijd van voertuigen die mogen worden uitgevoerd, worden begrensd. Zo wordt voorkomen dat de voertuigen die het meest vervuilend en schadelijk zijn voor de menselijke gezondheid, worden uitgevoerd naar derde landen.***

---

[59] COM(2021) 400.

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

[61] Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 69

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(69) In het EU-actieplan "Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul"[59] werd benadrukt dat de Commissie nieuwe maatregelen moet voorstellen om de externe milieuvoetafdruk van de Unie in verband met de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen aan te pakken. Rekening houdend met het feit dat de uitvoer van gebruikte voertuigen belangrijke uitdagingen op het gebied van	(69) In het EU-actieplan "Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul"[59] werd benadrukt dat de Commissie nieuwe maatregelen moet voorstellen om de externe milieuvoetafdruk van de Unie in verband met de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen aan te pakken. Rekening houdend met het feit dat de uitvoer van gebruikte voertuigen belangrijke uitdagingen op het gebied van

milieu en volksgezondheid met zich meebrengt, zoals gedocumenteerd in het Milieuprogramma van de VN[60], en dat de Unie wereldwijd de grootste exporteur van gebruikte voertuigen is, moeten op het niveau van de Unie specifieke voorschriften worden vastgesteld voor de uitvoer van gebruikte voertuigen [vanuit de Unie]. De voorschriften moeten zijn gebaseerd op objectieve criteria op grond waarvan een gebruikt voertuig geen autowrak is en overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad[61] technisch voor het verkeer geschikt is. Dit moet ervoor zorgen dat alleen tweedehands voertuigen die geschikt zijn om op de wegen van de Unie te worden gebruikt, naar een derde land kunnen worden uitgevoerd, waardoor het risico wordt beperkt dat de uitvoer van gebruikte voertuigen uit de Unie bijdraagt tot luchtverontreiniging of verkeersongevallen in derde landen. Om de douaneautoriteiten in staat te stellen na te gaan of bij uitvoer aan die voorschriften wordt voldaan, moet elke persoon die een gebruikt voertuig uitvoert ertoe worden verplicht die autoriteiten het voertuigidentificatienummer en een verklaring te verstrekken waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig geen autowrak is en geacht wordt technisch geschikt te zijn voor het verkeer.

---

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

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

[61] Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

milieu en volksgezondheid met zich meebrengt, zoals gedocumenteerd in het Milieuprogramma van de VN[60], en dat de Unie wereldwijd de grootste exporteur van gebruikte voertuigen is, moeten op het niveau van de Unie specifieke voorschriften worden vastgesteld voor de uitvoer van gebruikte voertuigen [vanuit de Unie]. De voorschriften moeten zijn gebaseerd op objectieve criteria op grond waarvan een gebruikt voertuig geen autowrak is en overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad[61] technisch voor het verkeer geschikt is ***en moet worden ingeschreven in een nationaal voertuigenregister***. Dit moet ervoor zorgen dat alleen tweedehands voertuigen die geschikt zijn om op de wegen van de Unie te worden gebruikt, naar een derde land kunnen worden uitgevoerd, waardoor het risico wordt beperkt dat de uitvoer van gebruikte voertuigen uit de Unie bijdraagt tot luchtverontreiniging of verkeersongevallen in derde landen. Om de douaneautoriteiten in staat te stellen na te gaan of bij uitvoer aan die voorschriften wordt voldaan, moet elke persoon die een gebruikt voertuig uitvoert ertoe worden verplicht die autoriteiten het voertuigidentificatienummer en een verklaring te verstrekken waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig geen autowrak is en geacht wordt technisch geschikt te zijn voor het verkeer.

---

[59] COM(2021)*0****400***.

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

[61] Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

Amendement 405
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 70

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(70) Het is belangrijk een mechanisme in te stellen waarmee de conformiteit van gebruikte voertuigen met de uitvoervoorschriften doeltreffend kan worden gecontroleerd ***zonder de handel tussen de Unie en derde landen te belemmeren***. Daarom moet de Commissie een elektronisch systeem opzetten dat de autoriteiten in de lidstaten in staat stelt in real time informatie uit te wisselen over het voertuigidentificatienummer en de technische controles van de uit te voeren gebruikte voertuigen. Gezien de bestaande kenmerken en functionaliteiten in verband met het delen, tussen voertuigregistratiediensten, van informatie over in de Unie ingeschreven voertuigen, heeft de Commissie een platform voor het uitwisselen van berichten, de MOVE-HUB, ontwikkeld om de nationale elektronische registers van de lidstaten met elkaar te verbinden. Het platform zorgt momenteel voor de onderlinge koppeling van de registers van wegvervoerondernemingen (European Registers of Road Transport Undertakings — ERRU), de registers van het informatiesysteem voor rijbewijzen (RESPER), de onderlinge koppeling van de registers van de beroepsopleiding van bestuurders (ProDriveNet), de melding van storingen bij voertuigcontroles langs de weg (RSI), en de onderlinge koppeling van de registers van tachograafkaarten (TACHOnet). Daarom moeten de functionaliteiten van de MOVE-HUB verder worden uitgebreid om de	(70) Het is belangrijk een mechanisme in te stellen waarmee de conformiteit van gebruikte voertuigen met de uitvoervoorschriften doeltreffend kan worden gecontroleerd. Daarom moet de Commissie een elektronisch systeem opzetten dat de autoriteiten in de lidstaten in staat stelt in real time informatie uit te wisselen ***en te controleren*** over het voertuigidentificatienummer en de technische controles van de uit te voeren gebruikte voertuigen. Gezien de bestaande kenmerken en functionaliteiten in verband met het delen, tussen voertuigregistratiediensten, van informatie over in de Unie ingeschreven voertuigen, heeft de Commissie een platform voor het uitwisselen van berichten, de MOVE-HUB, ontwikkeld om de nationale elektronische registers van de lidstaten met elkaar te verbinden. Het platform zorgt momenteel voor de onderlinge koppeling van de registers van wegvervoerondernemingen (European Registers of Road Transport Undertakings — ERRU), de registers van het informatiesysteem voor rijbewijzen (RESPER), de onderlinge koppeling van de registers van de beroepsopleiding van bestuurders (ProDriveNet), de melding van storingen bij voertuigcontroles langs de weg (RSI), en de onderlinge koppeling van de registers van tachograafkaarten (TACHOnet). Daarom moeten de functionaliteiten van de MOVE-HUB verder worden uitgebreid om de uitwisseling ***en controle*** van informatie

uitwisseling van informatie over het voertuigidentificatienummer ***en*** de resultaten van technische controles van uit te voeren gebruikte voertuigen mogelijk te maken. Om de douane in staat te stellen elektronisch en automatisch na te gaan of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan de uitvoervoorschriften voldoet, moet het door de MOVE-HUB geëxploiteerde elektronische systeem worden gekoppeld aan de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2399 van het Europees Parlement en de Raad[62]. Die verordening voorziet in een alomvattend kader voor geautomatiseerde controles, die van toepassing zijn op een specifieke niet-douanegerelateerde Unieformaliteit. Daarom moeten in deze verordening de belangrijkste te controleren elementen worden vastgesteld, terwijl de technische aspecten van de uitvoering van deze controle in Verordening (EU) 2022/2399 worden vastgelegd.

over het voertuigidentificatienummer***,*** de resultaten van technische controles ***en de conformiteit met bepaalde milieunormen*** van uit te voeren gebruikte voertuigen mogelijk te maken. Om de douane in staat te stellen elektronisch en automatisch na te gaan of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan de uitvoervoorschriften voldoet, moet het door de MOVE-HUB geëxploiteerde elektronische systeem worden gekoppeld aan de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2399 van het Europees Parlement en de Raad. Die verordening voorziet in een alomvattend kader voor geautomatiseerde controles, die van toepassing zijn op een specifieke niet-douanegerelateerde Unieformaliteit. Daarom moeten in deze verordening de belangrijkste te controleren elementen worden vastgesteld, terwijl de technische aspecten van de uitvoering van deze controle in Verordening (EU) 2022/2399 worden vastgelegd.

_____

[62] Verordening (EU) 2022/2399 van het Europees Parlement en de Raad van 23 november 2022 tot instelling van de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 952/2013 (PB L 317 van 9.12.2022, blz. 1).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 73

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(73) Het is belangrijk dat	(73) Het is belangrijk dat

douaneautoriteiten controles kunnen verrichten op gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad[63]. Een aanzienlijk deel van de gebruikte voertuigen die de Unie verlaten, is bestemd voor landen waar invoervoorschriften zijn vastgesteld of kunnen worden vastgesteld, zoals voorschriften met betrekking tot de leeftijd van het voertuig of de ***emissies*** ervan. Het is belangrijk dat de douaneautoriteiten elektronisch en automatisch, via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, kunnen controleren of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan die voorschriften voldoet, wanneer de informatie over deze voorschriften door de betrokken derde landen officieel aan de Commissie wordt meegedeeld. Met het oog op de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid in derde landen moet aan de Commissie de bevoegdheid te worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van deze voorschriften.

douaneautoriteiten controles kunnen verrichten op gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad. ***Hoewel er momenteel geen specifieke voorwaarden gelden voor de uitvoer van gebruikte voertuigen uit de Unie, stellen derde landen steeds meer voorwaarden vast voor de invoer van gebruikte voertuigen, zoals eisen met betrekking tot de leeftijd en/of de emissienormen van voertuigen.*** Een aanzienlijk deel van de gebruikte voertuigen die de Unie verlaten, is bestemd voor landen waar invoervoorschriften zijn vastgesteld of kunnen worden vastgesteld, zoals voorschriften met betrekking tot de leeftijd van het voertuig of de ***emissienorm*** ervan. Het is belangrijk dat de douaneautoriteiten elektronisch en automatisch, via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, kunnen controleren of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan die voorschriften voldoet, wanneer de informatie over deze voorschriften door de betrokken derde landen officieel aan de Commissie wordt meegedeeld. ***De Commissie moet informatie over deze door derde landen ingevoerde voorschriften publiceren en beschikbaar maken.*** Met het oog op de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid in derde landen moet aan de Commissie de bevoegdheid te worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van deze voorschriften.

---

[63] Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1).

Or. en

Amendement 407
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 73

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(73) Het is belangrijk dat douaneautoriteiten controles kunnen verrichten op gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad[63]. Een aanzienlijk deel van de gebruikte voertuigen die de Unie verlaten, is bestemd voor landen waar invoervoorschriften zijn vastgesteld of kunnen worden vastgesteld, zoals voorschriften met betrekking tot de leeftijd van het voertuig of de emissies ervan. Het is belangrijk dat de douaneautoriteiten elektronisch en automatisch, via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, kunnen controleren of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan die voorschriften voldoet, wanneer de informatie over deze voorschriften door de betrokken derde landen officieel aan de Commissie wordt meegedeeld. Met het oog op de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid in derde landen moet aan de Commissie de bevoegdheid te worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van deze voorschriften.	(73) Het is belangrijk dat douaneautoriteiten controles kunnen verrichten op gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad***, en daarom moet dit worden aangemerkt als een prioritair controlegebied om versterkte douanecontroles en gecoördineerd optreden tussen douaneautoriteiten mogelijk te maken***. Een aanzienlijk deel van de gebruikte voertuigen die de Unie verlaten, is bestemd voor landen waar invoervoorschriften zijn vastgesteld of kunnen worden vastgesteld, zoals voorschriften met betrekking tot de leeftijd van het voertuig of de emissies ervan. Het is belangrijk dat de douaneautoriteiten elektronisch en automatisch, via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane ***of via specifieke douanecontroles***, kunnen controleren of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan die voorschriften voldoet, wanneer de informatie over deze voorschriften door de betrokken derde landen officieel aan de Commissie wordt meegedeeld. Met het oog op de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid in derde landen moet aan de Commissie de bevoegdheid te worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van deze voorschriften.

[63] Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 76

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(76) De inspecties moeten betrekking hebben op de naleving van de bepalingen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen en de verwerking van autowrakken. Elk jaar moeten de inspecties betrekking hebben op ten minste 10 % van de erkende verwerkingsinrichtingen en ondernemingen. Ook locaties van reparatie- en onderhoudsbedrijven moeten worden geïnspecteerd. Er moet worden benadrukt dat uit hoofde van deze verordening uitgevoerde inspecties een aanvulling moeten vormen op inspecties van de overbrenging van autowrakken, die uitvoerig zijn geregeld in Verordening [OP: new Waste Shipment Regulation].	(76) De inspecties moeten betrekking hebben op de naleving van de bepalingen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen en de verwerking van autowrakken. Elk jaar moeten de inspecties betrekking hebben op ten minste 10 % van de erkende verwerkingsinrichtingen en ondernemingen. Ook locaties van reparatie- en onderhoudsbedrijven***, inzamelpunten en andere faciliteiten en marktdeelnemers die autowrakken kunnen verwerken of gebruikte voertuigen of de reserveonderdelen en onderdelen daarvan kunnen verkopen,*** moeten worden geïnspecteerd. Er moet worden benadrukt dat uit hoofde van deze verordening uitgevoerde inspecties een aanvulling moeten vormen op inspecties van de overbrenging van autowrakken, die uitvoerig zijn geregeld in Verordening [OP: new Waste Shipment Regulation].

Or. en

Amendement 409
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 76

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(76) De inspecties moeten betrekking hebben op de naleving van de bepalingen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen en de verwerking van autowrakken. Elk jaar moeten de inspecties betrekking hebben op ten minste ***10*** % van de erkende verwerkingsinrichtingen en ondernemingen. Ook locaties van reparatie- en onderhoudsbedrijven moeten worden geïnspecteerd. Er moet worden benadrukt dat uit hoofde van deze verordening uitgevoerde inspecties een aanvulling moeten vormen op inspecties van de overbrenging van autowrakken, die uitvoerig zijn geregeld in Verordening [OP: new Waste Shipment Regulation].	(76) De inspecties moeten betrekking hebben op de naleving van de bepalingen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen en de verwerking van autowrakken. Elk jaar moeten de inspecties betrekking hebben op ten minste ***20*** % van de erkende verwerkingsinrichtingen en ondernemingen. Ook locaties van reparatie- en onderhoudsbedrijven moeten worden geïnspecteerd. Er moet worden benadrukt dat uit hoofde van deze verordening uitgevoerde inspecties een aanvulling moeten vormen op inspecties van de overbrenging van autowrakken, die uitvoerig zijn geregeld in Verordening [OP: new Waste Shipment Regulation].

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 77

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(77) De lidstaten moeten op nationaal en internationaal niveau samenwerkingsmechanismen opzetten, zodat inspecties op efficiënte wijze kunnen plaatsvinden. Dergelijke mechanismen moeten ervoor zorgen dat de voertuigregistratiegegevens kunnen worden uitgewisseld, die nodig zijn om de voertuigen te volgen en na te gaan of zij bij het bereiken van het einde van hun levensduur naar behoren zijn verwerkt.	(77) De lidstaten moeten op nationaal en internationaal niveau samenwerkingsmechanismen opzetten, zodat inspecties op efficiënte wijze kunnen plaatsvinden***, met als doel de preventie en opsporing van illegale verwerking en uitvoer van autowrakken te vergemakkelijken en het probleem van "vermiste voertuigen" permanent aan te pakken***. Dergelijke mechanismen moeten ervoor zorgen dat de voertuigregistratiegegevens kunnen worden uitgewisseld, die nodig zijn om de voertuigen te volgen en na te gaan of zij bij

het bereiken van het einde van hun levensduur naar behoren zijn verwerkt.

Or. en

Amendement 411
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 78

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(78) De lidstaten moeten alle nodige handhavingsmaatregelen nemen om de illegale verwerking van autowrakken aan te pakken, om schade aan het milieu of de menselijke gezondheid als gevolg van dergelijke activiteiten te voorkomen. Inrichtingen of ondernemingen die zonder geldige vergunning autowrakken verwerken of die de in de vergunning vastgestelde voorwaarden of vereisten niet naleven, moeten derhalve aan sancties worden onderworpen. Ook andere maatregelen, zoals het intrekken van de vergunning of het opschorten van de activiteiten van een onderneming, moeten door de lidstaten worden overwogen om ervoor te zorgen dat deze verordening daadwerkelijk wordt nageleefd.	(78) De lidstaten moeten alle nodige handhavingsmaatregelen nemen om de illegale verwerking van autowrakken aan te pakken, om schade aan het milieu of de menselijke gezondheid als gevolg van dergelijke activiteiten te voorkomen ***en om het probleem van vermiste voertuigen en niet-conforme uitgevoerde voertuigen aan te pakken***. Inrichtingen of ondernemingen die zonder geldige vergunning autowrakken verwerken of die de in de vergunning vastgestelde voorwaarden of vereisten niet naleven, moeten derhalve aan sancties worden onderworpen. Ook andere maatregelen, zoals het intrekken van de vergunning of het opschorten van de activiteiten van een onderneming, moeten door de lidstaten worden overwogen om ervoor te zorgen dat deze verordening daadwerkelijk wordt nageleefd.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 78

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(78) De lidstaten moeten alle nodige handhavingsmaatregelen nemen om de illegale verwerking van autowrakken aan te pakken, om schade aan het milieu of de ***menselijke*** gezondheid als gevolg van dergelijke activiteiten te voorkomen. Inrichtingen of ondernemingen die zonder geldige vergunning autowrakken verwerken of die de in de vergunning vastgestelde voorwaarden of vereisten niet naleven, moeten derhalve aan sancties worden onderworpen. Ook andere maatregelen, zoals het intrekken van de vergunning of het opschorten van de activiteiten van een onderneming, moeten door de lidstaten worden overwogen om ervoor te zorgen dat deze verordening daadwerkelijk wordt nageleefd.	(78) De lidstaten moeten alle nodige handhavingsmaatregelen nemen om de illegale verwerking van autowrakken aan te pakken, om schade aan het milieu of de gezondheid als gevolg van dergelijke activiteiten te voorkomen. Inrichtingen of ondernemingen die zonder geldige vergunning autowrakken verwerken of die de in de vergunning vastgestelde voorwaarden of vereisten niet naleven, moeten derhalve aan sancties worden onderworpen. Ook andere maatregelen, zoals het intrekken van de vergunning of het opschorten van de activiteiten van een onderneming, moeten door de lidstaten worden overwogen om ervoor te zorgen dat deze verordening daadwerkelijk wordt nageleefd.
	Or. en

Amendement 413
Sara Matthieu, David Cormand

Voorstel voor een verordening
Overweging 78 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
	(78 bis) Om te zorgen voor een doeltreffende samenwerking tussen de lidstaten, moet een coördinatienetwerk voor de handhaving worden opgezet en onder toezicht worden gesteld van de Commissie. Dit netwerk moet tot doel hebben terugkerende handhavingsproblemen te bespreken, beste praktijken uit te wisselen en te werken aan een geharmoniseerd kader voor de vaststelling van corrigerende maatregelen en sancties.
	Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 86

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(86) Vermiste voertuigen worden erkend als een van de grootste problemen bij de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG. Het ontbreken van een efficiënt systeem voor de uitwisseling in real time van informatie tussen de lidstaten over de inschrijvingsstatus van voertuigen belemmert de traceerbaarheid en is aangemerkt als een reden voor het grote aantal "vermiste voertuigen" in de Unie. Om dit probleem aan te pakken, moet de Commissie een herziening voorstellen van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen[67]. Bij deze herziening moeten de lidstaten ertoe worden verplicht om voor voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven elektronisch gegevens te registreren aan de hand waarvan de redenen voor de annulering van een inschrijving van een voertuig naar behoren kunnen worden gedocumenteerd, met name wanneer een voertuig in een erkende verwerkingsinrichting als autowrak is verwerkt, in een andere lidstaat opnieuw wordt ingeschreven, naar een derde land buiten de Unie wordt uitgevoerd, of is gestolen. Om de illegale demontage of uitvoer van tijdelijk uitgeschreven voertuigen te voorkomen, moeten voertuigeigenaren bovendien worden verplicht alle wijzigingen in de eigendom van die voertuigen onverwijld bij de nationale voertuigregistratiedienst te melden. Deze wijzigingen vormen een aanvulling en bouwen voort op de bestaande voorschriften voor de lidstaten om gegevens over alle op hun grondgebied	(86) Vermiste voertuigen worden erkend als een van de grootste problemen bij de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG. Het ontbreken van een efficiënt systeem voor de uitwisseling in real time van informatie tussen de lidstaten over de inschrijvingsstatus van voertuigen belemmert de traceerbaarheid en is aangemerkt als een reden voor het grote aantal "vermiste voertuigen" in de Unie. Om dit probleem aan te pakken, moet de Commissie ***binnen een redelijke termijn*** een herziening voorstellen van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen[67]. Bij deze herziening moeten de lidstaten ertoe worden verplicht om voor voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven elektronisch gegevens te registreren aan de hand waarvan de redenen voor de annulering van een inschrijving van een voertuig naar behoren kunnen worden gedocumenteerd, met name wanneer een voertuig in een erkende verwerkingsinrichting als autowrak is verwerkt, in een andere lidstaat opnieuw wordt ingeschreven, naar een derde land buiten de Unie wordt uitgevoerd, of is gestolen. Om de illegale demontage of uitvoer van tijdelijk uitgeschreven voertuigen te voorkomen, moeten voertuigeigenaren bovendien worden verplicht alle wijzigingen in de eigendom van die voertuigen onverwijld bij de nationale voertuigregistratiedienst te melden. Deze wijzigingen vormen een aanvulling en bouwen voort op de bestaande voorschriften voor de lidstaten

ingeschreven voertuigen elektronisch te registreren.

om gegevens over alle op hun grondgebied ingeschreven voertuigen elektronisch te registreren.

---

[67] Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57).

[67] Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57).

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 87

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(87) Gezien de noodzaak om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en rekening te houden met de wetenschappelijke vooruitgang, moet de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor de werking van de eengemaakte markt en voor het milieu. De Commissie moet in haar verslag een evaluatie opnemen van de bepalingen inzake het ontwerp van nieuwe voertuigen, met inbegrip van de streefcijfers inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, het beheer van autowrakken, met inbegrip van de streefcijfers voor recycling, en inzake sancties, alsook een beoordeling van de noodzaak en haalbaarheid van een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening naar bepaalde voertuigen van categorie L, zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan. Deze beoordeling moet niet alleen gericht zijn op aspecten van de verwerking van autowrakken, maar ook op de relevantie en	(87) Gezien de noodzaak om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en rekening te houden met de wetenschappelijke vooruitgang, moet de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor de werking van de eengemaakte markt en voor het milieu. De Commissie moet in haar verslag een evaluatie opnemen van de bepalingen inzake het ontwerp van nieuwe voertuigen, met inbegrip van de streefcijfers inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, het beheer van autowrakken, met inbegrip van de streefcijfers voor recycling, en inzake sancties, alsook een beoordeling van de noodzaak en haalbaarheid van een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening naar bepaalde voertuigen van categorie L, zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan. Deze beoordeling moet niet alleen gericht zijn op aspecten van de verwerking van autowrakken, maar ook op de relevantie en

meerwaarde van het vaststellen van ontwerpeisen.

meerwaarde van het vaststellen van ontwerpeisen***, en op de effecten van maatregelen ter bestrijding van het probleem van "vermiste voertuigen" en in het bijzonder de illegale verwerking en export van autowrakken***.

Or. en

Amendement 416
Laurent Castillo

Voorstel voor een verordening
Overweging 87

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(87) Gezien de noodzaak om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en rekening te houden met de wetenschappelijke vooruitgang, moet de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor de werking van de eengemaakte markt en voor het milieu. De Commissie moet in haar verslag een evaluatie opnemen van de bepalingen inzake het ontwerp van nieuwe voertuigen, met inbegrip van de streefcijfers inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, het beheer van autowrakken, met inbegrip van de streefcijfers voor recycling, en inzake sancties, alsook een beoordeling van de noodzaak en haalbaarheid van een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening naar bepaalde voertuigen van categorie L, zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan. Deze beoordeling moet niet alleen gericht zijn op aspecten van de verwerking van autowrakken, maar ook op de relevantie en meerwaarde van het vaststellen van ontwerpeisen.	(87) Gezien de noodzaak om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en rekening te houden met de wetenschappelijke vooruitgang, moet de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor de werking van de eengemaakte markt en voor het milieu***, waarin ook wordt gekeken naar de uitvoer, met inbegrip van illegale overbrenging***. De Commissie moet in haar verslag een evaluatie opnemen van de bepalingen inzake het ontwerp van nieuwe voertuigen, met inbegrip van de streefcijfers inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, het beheer van autowrakken, met inbegrip van de streefcijfers voor recycling, en inzake sancties, alsook een beoordeling van de noodzaak en haalbaarheid van een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening naar bepaalde voertuigen van categorie L, zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan. Deze beoordeling moet niet alleen gericht zijn op aspecten van de verwerking van autowrakken, maar ook op de relevantie en meerwaarde van

het vaststellen van ontwerpeisen.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 95

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(95) De toepassing van alle bepalingen betreffende voertuigen van de categorieën ***L3e***-L_7e, M_2, M_3, N_2, N_3 en O moet worden uitgesteld om ondernemingen voldoende tijd te geven om aan de nieuwe voorschriften te voldoen. Dit is met name van belang met betrekking tot vergunningen voor erkende verwerkingsinrichtingen die in staat zijn gevaarlijke afvalstoffen uit dergelijke voertuigen te verwijderen en deze voertuigen verder te verwerken.	(95) De toepassing van alle bepalingen betreffende voertuigen van de categorieën ***L1e***-L_7e, M_2, M_3, N_2, N_3 en O moet worden uitgesteld om ondernemingen voldoende tijd te geven om aan de nieuwe voorschriften te voldoen. Dit is met name van belang met betrekking tot vergunningen voor erkende verwerkingsinrichtingen die in staat zijn gevaarlijke afvalstoffen uit dergelijke voertuigen te verwijderen en deze voertuigen verder te verwerken.

Or. en

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

Voorstel voor een verordening
Overweging 97

Door de Commissie voorgestelde tekst	*Amendement*
(97) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk bijdragen tot de werking van de eengemaakte markt, de nadelige gevolgen van het beheer van autowrakken voorkomen en verminderen, en een hoog niveau van bescherming van de ***menselijke*** gezondheid en van het milieu waarborgen, niet voldoende door de	(97) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk bijdragen tot de werking van de eengemaakte markt, de nadelige gevolgen van het beheer van autowrakken voorkomen en verminderen, en een hoog niveau van bescherming van de gezondheid en van het milieu waarborgen, niet voldoende door de

lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar gezien de noodzaak van harmonisatie beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,	lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar gezien de noodzaak van harmonisatie beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,
	Or. en