Europa-Parlamentet
2024-2029

VEDTAGNE TEKSTER

P10_TA(2025)0168

Krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 9. september 2025 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

[1] Sagen blev henvist til fornyet behandling i de kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 60, stk. 4, fjerde afsnit (A10-0158/2025).

Ændring 1
Forslag til forordning
Betragtning 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
(1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt***37*** ("den europæiske grønne pagt") fastsættes en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et bæredygtigt, retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. For at Unionens produktpolitikker kan bidrage til at sænke CO_2-udledningerne på globalt plan, skal det sikres, at produkter, der markedsføres og sælges i Unionen, tilvejebringes, produceres og behandles i bortskaffelsesfasen på en bæredygtig måde.	(1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt ("den europæiske grønne pagt") fastsættes en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et bæredygtigt, retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der ***senest*** i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. For at Unionens produktpolitikker kan bidrage til at sænke CO_2-udledningerne på globalt plan, skal det sikres, at produkter, der markedsføres og sælges i Unionen, tilvejebringes, produceres og behandles i bortskaffelsesfasen på en bæredygtig måde.
_____	_____
37 Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).	37 Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Den europæiske grønne pagt (COM(2019)0640).

Ændring 2
Forslag til forordning
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
(2) Bilindustrien er en vigtig	(2) Bilindustrien er en vigtig

bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort

bidragyder til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden***, den stadige vækst i køretøjernes størrelse og vægt*** og en mere udbredt anvendelse ***og kompleksitet*** af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase***, og at branchen kan blive mere og mere afhængig af import af kritiske råstoffer og sårbare***

potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede køretøjer, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"[38], hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet[39] og Europa-Parlamentet[40] har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

over for afbrydelser af leverancerne, således at den mister konkurrenceevne. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer ***både i brugsfasen og*** fra udrangerede køretøjer, der skal ***repareres,*** genbruges, genfremstilles***, eftermonteres***, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren ***samt støtte konkurrenceevnen ved at øge bilindustriens modstandsdygtighed*** er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"[38], hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten"***. Dette er også i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1252[38a].*** Rådet[39] og Europa-Parlamentet[40] har også

	understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.
_____	_____
[38] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).	[38] Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 — En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020)0098).
	[38a] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1252 af 11. april 2024 om fastlæggelse af en ramme for at sikre en sikker og bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 og (EU) 2019/1020 (EUT L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).
[39] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".	[39] Rådets konklusioner af 17. december 2020 "hen imod en cirkulær og grøn genopretning".
[40] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.	[40] Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.
Ændring 3 **Forslag til forordning** **Betragtning 6**	

Kommissionens forslag	*Ændring*
(6) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858[44] blev der indført et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt miljøbeskyttelsesniveau. Der er behov for en særskilt retsakt, som vedrører den EU-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt i bilag II til forordning (EU) 2018/858. Det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser og krav vedrørende cirkularitet for køretøjer i forbindelse med EU-typegodkendelsesprocessen. For at sikre, at køretøjerne opfylder disse krav, er det nødvendigt at sikre, at de verificeres i EU-typegodkendelsesprocessen. De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelserne om markedsovervågning, korrigerende foranstaltninger og sanktioner, finder anvendelse på typegodkendelser, der udstedes i henhold til denne forordning. De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelserne om markedsovervågning, korrigerende foranstaltninger og sanktioner, finder anvendelse på typegodkendelser, der er udstedt i overensstemmelse med kravene i denne forordning.	(6) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858[44] blev der indført et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt miljøbeskyttelsesniveau. Der er behov for en særskilt retsakt, som vedrører den EU-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt i bilag II til forordning (EU) 2018/858. Det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser og krav vedrørende cirkularitet for køretøjer i forbindelse med EU-typegodkendelsesprocessen. For at sikre, at køretøjerne opfylder disse krav, er det nødvendigt at sikre, at de verificeres i EU-typegodkendelsesprocessen. De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelserne om markedsovervågning, korrigerende foranstaltninger***, beskyttelsesklausuler*** og sanktioner, finder anvendelse på typegodkendelser, der er udstedt i overensstemmelse med kravene i denne forordning.
[44] Europa-Parlamentets og Rådets	[44] Europa-Parlamentets og Rådets

forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).	forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

Ændring 4
Forslag til forordning
Betragtning 6 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(6a) For at undgå, at kravene anvendes med tilbagevirkende kraft, er det vigtigt at skelne mellem ændrede typegodkendelser og nye typegodkendelser. Det bør derfor præciseres, at ændringer ikke systematisk kræver en ny typegodkendelse i henhold til forordning (EU) 2018/858.

Ændring 5
Forslag til forordning
Betragtning 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
(7) For at forbedre det indre markeds funktion og samtidig sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder samt	(7) For at forbedre det indre markeds funktion og samtidig sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder samt

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

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

Ændring 6
Forslag til forordning
Betragtning 8

Kommissionens forslag	*Ændring*
(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, ***N_1,*** men delvist også på ***visse*** køretøjer i klasse L ***(L_3e-L_7e)***, tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3 og O). Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M1 og N1, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse bør imidlertid gælde for køretøjer i ***klasse L (L_3e-L_7e)*** og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3 og O). For	(8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M1) og lette erhvervskøretøjer (N1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, men delvist også på køretøjer i klasse L, tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3 og O). Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M_1 og N_1, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse bør imidlertid gælde for køretøjer i ***både klasse*** L og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3 og O). For at lette behandlingen af disse

at lette behandlingen af disse udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.	udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret. ***Desuden bør der gælde yderligere krav for køretøjer i klasse L såsom mærkning, obligatorisk fjernelse eller genbrug, genfremstilling og istandsættelse.***

Ændring 7
Forslag til forordning
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(8a) Med henblik på at sikre konsekvente regler og for at undgå fragmentering af det indre marked er det nødvendigt at udvide anvendelsesområdet for denne forordning til køretøjer, der tilhører klasse L1 og L2 som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013[1a]. Køretøjer i klasse L1e og L2e er ikke underlagt ensartet administrativ registrering i henhold til Rådets direktiv 1999/37/EF på tværs af medlemsstaterne, selv om de er typegodkendt i henhold til forordning (EU) nr. 168/2013. Denne manglende sammenhæng i lovgivningen risikerer at skabe fragmenterede nationale

tilgange, pålægge fabrikanterne uforholdsmæssigt store byrder og underminere industriens konkurrenceevne. For at sikre lovgivningsmæssig sammenhæng og harmonisering bør det i denne forordning fastsættes, at der, når disse køretøjer ikke er underlagt administrativ registrering, bør indføres et alternativt system til registrering af deres identifikation, herunder på det tidspunkt, hvor de bringes i omsætning, under brug eller ved udrangering. Denne tilgang bør forhindre forskelle i behandlingen af ensartede køretøjer og tilpasse forpligtelserne på tværs af alle køretøjer i klasse L og dermed fremme en konsekvent ramme med henblik på overholdelse af denne forordning.

[1a] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013 om godkendelse og markedsovervågning af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 60 af 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

[1b] Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

Ændring 8
Forslag til forordning
Betragtning 9 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(9a) Køretøjer, der udelukkende er konstrueret og fremstillet eller tilpasset til brug for de væbnede styrker, samt køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til brug for de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet, ordensmagten og akutte lægetjenester, bør ikke være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde. Disse køretøjer har særlige driftsfunktioner og er underlagt specifikke tekniske krav, og deres udformning, konstruktion og anvendelse adskiller sig væsentligt fra dem, der gælder for køretøjer, der er beregnet til generel vejtransport. Anvendelsen af generelle krav om cirkularitet i forbindelse med udformning og håndtering af udrangerede køretøjer på sådanne køretøjer vil derfor ikke være hensigtsmæssig, og deres udelukkelse fra denne forordnings anvendelsesområde er i overensstemmelse med den særlige karakter af deres funktioner.

Ændring 9
Forslag til forordning
Betragtning 9 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(9b) For at bevare Europas kulturarv bør køretøjer af historisk betydning udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde. Køretøjer

	af særlig kulturel betydning bør også kunne udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde, forudsat at de er officielt anerkendt som sådanne af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor de er registreret, i overensstemmelse med specifikke kriterier. Denne udelukkelse bør ikke undtage sådanne køretøjer fra at blive opbevaret og håndteret på en miljømæssigt forsvarlig måde i henhold til gældende EU-lovgivning eller national lovgivning. Medlemsstaterne bør derfor sikre, at ethvert køretøj, der er omfattet af en sådan undtagelse, forvaltes i overensstemmelse hermed.

Ændring 10
Forslag til forordning
Betragtning 9 c (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(9c) For at sikre, at denne forordnings anvendelsesområde tilpasses de faktiske forhold på markedet, bør andre typer køretøjer, såsom køretøjer i klasse L fremstillet i små serier eller visse pedalcykler, også udelukkes fra denne forordning.

Ændring 11
Forslag til forordning
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændring*
(10) Køretøjer til særlig	(10) Køretøjer til særlig

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

anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Derfor kan genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne ikke beregnes korrekt. For disse køretøjer bør kun bestemmelserne om indsamling, rensning og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter finde anvendelse. Omkostningerne ved at udføre disse aktiviteter bør dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. ***Køretøjer til særlig anvendelse, der fremstilles af fabrikanter af små mængder af køretøjer, bør dog helt udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde.*** Fabrikanten i anden etape af køretøjer ***såsom dem, der fremstiller karrosseriet***, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, vil ikke være i stand til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for færdiggjorte komplette køretøjer. Det er derfor kun hensigtsmæssigt at kræve, at basiskøretøjet er i overensstemmelse med denne forordning ***på dette stadie. Som følge heraf bør karrosseriet af etapevise køretøjer, der ikke er omfattet af basiskøretøjet, ikke være omfattet af***

	anvendelsesområdet for det udvidede producentansvar.

Ændring 12
Forslag til forordning
Betragtning 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(10a)Campingbiler og campingvogne adskiller sig fra konventionelle køretøjer og påhængskøretøjer, eftersom deres primære funktion er overnatning snarere end transport. Mange campingvogne står fast som ferieboliger og anvendes til overnatning i sæsonen og er funktionelle i årtier. Disse enheder bør ikke klassificeres som udrangerede køretøjer, eftersom de fortsat fungerer som boliger og ofte ikke er indregistreret, hvilket fører til fejlklassificering som "forsvundne køretøjer." Disse campingvogne er bygget af komponenter, der ikke anvendes i bilindustrien, såsom træ, møbler, vandsystemer og elektriske husholdningsapparater, som ligger uden for området for genanvendelsesanlæg til køretøjer. I lyset af deres særlige funktion, deres særlige materialesammensætning og fortsatte brug bør campingbiler og campingvogne undtages fra denne forordning.

Ændring 13
Forslag til forordning
Betragtning 11

Kommissionens forslag	*Ændring*
(11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, ***navnlig*** i tilfælde af grænseoverskridende overførsel af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning[46] om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er et udrangeret køretøj. Disse kriterier bør anvendes af alle erhvervsdrivende og køretøjsejere, der håndterer udrangerede køretøjer.	(11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, i tilfælde af grænseoverskridende overførsel ***og eksport*** af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning[46] om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er et udrangeret køretøj. Disse kriterier bør anvendes af alle ***relevante kompetente myndigheder,*** erhvervsdrivende og køretøjsejere, der håndterer udrangerede køretøjer.
[46] Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles (kontaktorganernes ***retningslinjer*** nr. 9 om overførsel af udrangerede køretøjer), https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste vehicles (kontaktorganernes ***retningslinje*** nr. 9 om overførsel af udrangerede køretøjer), https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Ændring 14
Forslag til forordning
Betragtning 13

Kommissionens forslag	*Ændring*
(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i	(13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i

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

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

nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF.	genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF. ***Kommissionen bør tilstræbe, at den relevante FN-metode ajourføres i overensstemmelse hermed for at undgå konflikt med EU-metoden og mindske byrden for fabrikanterne.***

Ændring 15
Forslag til forordning
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(13a)Det er en grundpille i en reelt bæredygtig og cirkulær biløkonomi at sikre, at køretøjer kan repareres gennem hele deres levetid, Køretøjer bør ikke klassificeres som udrangerede for tidligt, hvis de fortsat kan repareres, eftersom dette ville føre til unødvendigt affald, økonomisk ineffektivitet og en unødvendig byrde på køretøjsejerne. Et køretøj bør kun betragtes som et udrangeret køretøj, når det ikke fornuftigvis kan genoprettes, så det overholder kravene til teknisk kontrol, og dermed udgør en sikkerhedsrisiko for trafikanterne.

Ændring 16
Forslag til forordning
Betragtning 13 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(13b) Køretøjers levetid afhænger ikke kun af deres oprindelige design, men også af adgangen til økonomisk overkommelige og konkurrencedygtige reparations- og vedligeholdelsestjenester. Uafhængige reparatører bør kunne operere på rimelige og gennemsigtige vilkår for at sikre, at forbrugerne ikke udelukkende er afhængige af fabrikantkontrollerede reparationsnetværk, hvilket ellers kunne begrænse konkurrencen, øge omkostningerne og mindske adgangen til service. Hindringer for reparation, herunder begrænsninger på adgangen til reservedele, diagnoseværktøjer, ubegrundet sammenkædning af reservedele med et specifikt køretøj og tekniske oplysninger, bør forebygges for at sikre forbrugernes frie valg og sikre en effektiv ressourceudnyttelse.

Ændring 17
Forslag til forordning
Betragtning 15

Kommissionens forslag	*Ændring*
(15) Direktiv 2000/53/EF begrænser allerede brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer og fastsætter undtagelser for anvendelsen af sådanne stoffer til visse formål. Denne forordning bør overtage disse eksisterende regler. For at	(15) Direktiv 2000/53/EF begrænser allerede brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer og fastsætter undtagelser for anvendelsen af sådanne stoffer til visse formål. Denne forordning bør overtage disse eksisterende regler. For at

sikre sammenhæng i lovgivningen om kemikalier bør begrænsninger vedrørende markedsføring og anvendelse af andre stoffer i køretøjer imidlertid behandles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006[48]. Tilsvarende bør ***der indføres*** begrænsninger for anvendelsen af stoffer, der er reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021[49], på grundlag af bestemmelserne i nævnte forordning. ***Denne forordning bør derfor ikke give mulighed for at indføre begrænsninger for andre stoffer end bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer.***

sikre sammenhæng i lovgivningen om kemikalier bør begrænsninger vedrørende markedsføring og anvendelse af andre stoffer i køretøjer imidlertid behandles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006[48]. Tilsvarende bør begrænsninger for anvendelsen af stoffer, der er reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021[49], ***respekteres*** på grundlag af bestemmelserne i nævnte forordning.

---

[48] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH), om oprettelse af et europæisk kemikalieagentur og om ændring af direktiv 1999/45/EF og ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 793/93 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1488/94 samt Rådets direktiv 76/769/EØF og Kommissionens direktiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF (EFT L 396 af 30.12.2006, s. 1).

[49] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021 af 20. juni 2019 om persistente organiske miljøgifte (EUT L 169 af 25.6.2019, s. 45).

[48] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH), om oprettelse af et europæisk kemikalieagentur og om ændring af direktiv 1999/45/EF og ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 793/93 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1488/94 samt Rådets direktiv 76/769/EØF og Kommissionens direktiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF (EFT L 396 af 30.12.2006, s. 1).

[49] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021 af 20. juni 2019 om persistente organiske miljøgifte (EUT L 169 af 25.6.2019, s. 45).

Ændring 18
Forslag til forordning
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(15a)For at lette overholdelsen af denne forordning og give vejledning om begrænsningerne for problematiske stoffer i køretøjer, men også dem, der hæmmer genanvendelse med henblik på sikre sekundære råstoffer af høj kvalitet, bør der foretages en kortlægning af problematiske stoffer. Dette bør ske af Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Kemikalieagentur, der er oprettet ved forordning (EF) nr. 1907/2006 ("agenturet"). Kommissionen bør træffe passende opfølgningsforanstaltninger i denne henseende, herunder muligheden for at vedtage delegerede retsakter.

Ændring 19
Forslag til forordning
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændring*
(16) Direktiv 2000/53/EF indeholder undtagelser fra begrænsningerne for brugen af bly og cadmium i batterier, der anvendes i køretøjer, som overføres til denne forordning. Anvendelsen af stoffer i batterier er imidlertid fuldt reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) ***nr.*** 2023/***[batterier]***[50]. Sådanne stoffer bør derfor behandles, og deres begrænsninger og	(16) Direktiv 2000/53/EF indeholder undtagelser fra begrænsningerne for brugen af bly og cadmium i batterier, der anvendes i køretøjer, som overføres til denne forordning. Anvendelsen af stoffer i batterier er imidlertid fuldt reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/***1542***[50]. Sådanne stoffer bør derfor behandles, og deres begrænsninger og relaterede

relaterede undtagelser bør i givet fald overføres til nævnte forordning og bør ikke reguleres i denne forordning. Inden indførelsen af sådanne begrænsninger i henhold til forordning (EU) 2023/[batterier] bør der foretages en omfattende vurdering i henhold til nævnte forordning for at vurdere, om der stadig er behov for en undtagelse, og i hvilket omfang.	undtagelser bør i givet fald overføres til nævnte forordning og bør ikke reguleres i denne forordning. Inden indførelsen af sådanne begrænsninger i henhold til forordning (EU) 2023/[batterier] bør der foretages en omfattende vurdering i henhold til nævnte forordning for at vurdere, om der stadig er behov for en undtagelse, og i hvilket omfang.
_____	_____
[50] Europa-Parlamentets og Rådets forordning af ***[dato]*** 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF (EUT L af ***[...])***.	[50] Europa-Parlamentets og Rådets forordning ***(EU) 2023/1542*** af ***12. juli*** 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF (EUT L ***191*** af ***28.7.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj)***.

Ændring 20
Forslag til forordning
Betragtning 17

Kommissionens forslag	*Ændring*
(17) For at tage hensyn til de videnskabelige og tekniske fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fortsat have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af undtagelser fra begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer i henhold til denne forordning. Inden ændring eller ophævelse af sådanne undtagelser bør der foretages en vurdering af de socioøkonomiske virkninger af en sådan ændring, som ikke findes i direktiv 2000/53/EF, herunder under	(17) For at tage hensyn til de videnskabelige og tekniske fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fortsat have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af undtagelser fra begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer i henhold til denne forordning. Inden ændring eller ophævelse af sådanne undtagelser bør der foretages en vurdering af de socioøkonomiske virkninger af en sådan ændring, som ikke findes i direktiv 2000/53/EF, herunder under

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

Ændring 21
Forslag til forordning
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændring*
(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som	(18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer ***og køretøjernes sikkerhedsmæssige ydeevne bevares***. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer.

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

Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den ***styrker*** også ***Unionens strategiske autonomi og konkurrenceevne ved at mindske*** afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer***, navnlig ved at bidrage til at bevare værdifulde kritiske råstoffer inden for Unionen,*** og ***samtidig styrke*** markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, ***herunder gennem onlinemarkedspladser,*** uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen. ***Overgangen til en cirkulær økonomi inden for bilindustrien bør ledsages af foranstaltninger, der garanterer jobsikkerhed og skaber nye beskæftigelsesmuligheder. Denne forordning bør kunne støtte arbejdstagerne igennem***

en retfærdig omstilling ved at integrere sociale, økonomiske og miljømæssige bæredygtighedsaspekter.

Ændring 22
Forslag til forordning
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændring*
(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***25*** % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. ***25*** % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer ***i*** den pågældende køretøjstype. For at sikre ***ensartede betingelser*** for ***gennemførelsen af denne forpligtelse*** bør ***Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af*** plast ***nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er*** til ***stede og indgår i køretøjstypen***.	(19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde ***20*** % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. ***15*** % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast***, der er*** genanvendt fra udrangerede køretøjer ***af*** den pågældende køretøjstype. For at sikre ***det nødvendige langsigtede perspektiv*** for ***industrien og frigøre investeringer*** bør ***producenterne på et senere tidspunkt opfylde et mål om mindst 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet, medmindre manglen på eller uforholdsmæssigt høje priser på nødvendig genanvendt*** plast ***gør det uforholdsmæssigt vanskeligt at opfylde dette mål. For at give tilstrækkelig fleksibilitet til at nå disse mål bør fabrikanterne også kunne***

nå op på højst 50 % heraf ved at anvende produktionsaffald.

Ændring 23
Forslag til forordning
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(19a)Med henblik på udbygning af visse ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter for så vidt angår fastlæggelse af en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis produktions- og forbrugsaffald og fra udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen, idet der tages hensyn til den bedste tilgængelige genanvendelsesteknologi, herunder mekanisk og kemisk genanvendelse. For at sikre lige vilkår er det derfor nødvendigt at løse de tilhørende miljøproblemer på en ikkediskriminerende måde for så vidt angår både indenlandsk produceret og importeret genanvendt plast. Med henblik på dette skal genanvendt plast fra produktionsaffald, der indbygges i køretøjer, der importeres til Unionen, være omfattet af ensartede betingelser med hensyn til emissioner og separat indsamling samt bæredygtighedskriterier for

genanvendelsesteknologier.

Ændring 24
Forslag til forordning
Betragtning 20

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

	fremstilles ved hjælp af forskellige teknologier, som har forskellige begrænsninger for ***anvendelsen*** af ***jernskrot med hensyn til deres evne til at tolerere kobberindhold og indeslutning af andre utilsigtede urenheder. For at supplere visse ikke-væsentlige bestemmelser i*** denne ***forordning*** bør ***beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til*** Kommissionen ***i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastlæggelse af*** en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra ***jernskrot***, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Ændring 25
Forslag til forordning
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(20a)Automobilsektoren er også en af de største forbrugere af aluminium, idet den tegner sig for mere end 40 % af EU's samlede efterspørgsel, og forbruget er stigende. I øjeblikket anvendes genanvendt aluminium kun i begrænset omfang i nye køretøjer. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet, mindske energiforbruget og omkostningerne samt styrke modstandsdygtigheden ved at mindske afhængigheden af forsyninger af primære

	råstoffer, er det hensigtsmæssigt at øge anvendelsen af genanvendt aluminium i køretøjer. Med henblik herpå bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde delegeres Kommissionen for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af genanvendt aluminium, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at supplere visse ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastlæggelse af en metode til beregning og verifikation af andelen af aluminium og legeringer heraf, der er nyttiggjort fra affald, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

Ændring 26
Forslag til forordning
Betragtning 21

Kommissionens forslag	*Ændring*
(21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i	(21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i

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

Ændring 27
Forslag til forordning
Betragtning 22

Kommissionens forslag	*Ændring*
(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør	(22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør

beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af ***aluminium og legeringer heraf,*** magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at ***sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af*** denne ***forpligtelse*** bør ***Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser*** til ***at fastlægge*** en metode til beregning og verifikation af ***andelen*** af materialer ***genanvendt*** fra forbrugsaffald i ***køretøjstyper***. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO_2-fodaftryk som det primære råmateriale.

beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor genanvendt fra ***produktions- og*** forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at ***supplere visse ikke-væsentlige bestemmelser i*** denne ***forordning*** bør ***beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres*** til ***Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastlæggelsen af*** en metode til beregning og verifikation af ***de andele*** af materialer ***nyttiggjort*** fra ***produktions- og*** forbrugsaffald***, som er til stede og indgår*** i ***køretøjstypen***. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO_2-fodaftryk som det primære råmateriale.

Ændring 28
Forslag til forordning
Betragtning 23

Kommissionens forslag	*Ændring*
(23) I overensstemmelse med kravene i ***Europa-Parlamentets og Rådets*** forordning (EU) ***[forordningen om kritiske råstoffer]***[51], og da det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om genanvendt indhold i køretøjer og om kritiske råstoffer, der anvendes i dele og komponenter i køretøjer, i denne forordning, bør disse bestemmelser finde anvendelse som den sektorspecifikke gennemførelse af bestemmelserne i forordning (EU) ***[forordningen om kritiske råstoffer]***. Dette vil sikre strømlining og integration af forskellige forpligtelser vedrørende information, mærkning og fjernelse i henhold til procedurerne i denne forordning med forpligtelserne vedrørende andre dele, komponenter og materialer.	(23) I overensstemmelse med kravene i forordning (EU) ***2024/1252***, og da det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om genanvendt indhold i køretøjer og om kritiske råstoffer, der anvendes i dele og komponenter i køretøjer, i denne forordning, bør disse bestemmelser finde anvendelse som den sektorspecifikke gennemførelse af bestemmelserne i forordning (EU) ***2024/1252***. Dette vil sikre strømlining og integration af forskellige forpligtelser vedrørende information, mærkning og fjernelse i henhold til procedurerne i denne forordning med forpligtelserne vedrørende andre dele, komponenter og materialer.
_____	_____
[51] Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme for at sikre en sikker og bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 og (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).	

Ændring 29
Forslag til forordning
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændring*
(24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/***[batterier]***, og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.	(24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/***1542***, og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus***. Desuden bør Kommissionen tilskynde til udvikling af standarder for design- og monteringsteknikker, der letter vedligeholdelse, reparation og formålsændringen af batterier og batteripakker. For at maksimere potentialet for udskiftning, genbrug, genanvendelse, genfremstilling eller istandsættelse af køretøjsdele og -komponenter og for at minimere affald bør køretøjer mere generelt udformes på en måde, der gør det muligt at fjerne så mange dele og komponenter som muligt. Begrebet teknisk gennemførlighed bør fortolkes på en måde, der støtter og fremmer disse mål, samtidig med at det anerkendes, at en dels sikkerhed eller funktionelle krav i visse tilfælde kan berettige alternative løsninger, der begrænser en dels eller en komponents fjernelse. I sådanne tilfælde bør***

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

Ændring 30
Forslag til forordning
Betragtning 26

Kommissionens forslag	*Ændring*
(26) For at sikre, at fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet ***for hver ny type*** og forelægge den for ***den typegodkendende myndighed. Denne strategi bør baseres på afprøvede teknologier, som er til rådighed eller under udvikling på tidspunktet for ansøgning om køretøjsgodkendelsen,*** og ajourføres regelmæssigt. Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport om cirkulariteten	(26) For at sikre, at fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet ***på fabrikantniveau*** og forelægge den for ***Kommissionen. Fabrikanterne bør dog også kunne udarbejde en strategi for cirkularitet for hver køretøjsklasse. Denne strategi bør ikke medføre uforholdsmæssigt store byrder for fabrikanterne*** og ***bør*** ajourføres regelmæssigt. Kommissionen bør regelmæssigt

i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikanterne har fremlagt. ***For at tage hensyn til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer, markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilaget med krav til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringer heraf.***	aflægge rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikanterne har fremlagt.

Ændring 31
Forslag til forordning
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændring*
(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til	(28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ***samt beredskabstjenester*** ubegrænset, standardiseret og

oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også ***bidrage*** til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der ***bør*** renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) ***[forordningen om kritiske råstoffer]***. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive ***administrative omkostninger***. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. ***Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget*** af ***de oplysninger,*** som ***fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen*** til at ***vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions*** ikkediskriminerende adgang til ***de*** oplysninger***, der er omhandlet i punkt 66 i Kommissionens meddelelse af 28. maj 2010 om supplerende retningslinjer om vertikale begrænsninger i aftaler om salg og reparation af motorkøretøjer og om distribution af reservedele til motorkøretøjer,*** med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier ***og deres batteripakker***, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også ***være en hjælp*** til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der ***skal*** renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) ***2024/1252. Det er vigtigt, at intellektuelle ejendomsrettigheder respekteres korrekt, for at sikre, at adgang til tekniske oplysninger ikke kompromitterer proprietære teknologier eller forretningshemmeligheder***. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis,

funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.	eksklusive overkommelige ***administrationsomkostninger***. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. ***Under hensyntagen til behovet for at støtte eftermontering*** af ***køretøjer*** som ***et middel*** til at ***reducere emissioner, forlænge køretøjernes levetid og fremme bæredygtighed bør fabrikanterne også sikre et passende samarbejde med eftermonteringsoperatører***.

Ændring 32
Forslag til forordning
Betragtning 29

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

Ændring 33
Forslag til forordning
Betragtning 31

Kommissionens forslag	*Ændring*
(31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i ***Europa-Parlamentets og Rådets*** forordning (EU) 2023 ***[batterier]***, Europa-Parlamentets og Rådets forordning ***[miljøvenligt design]***[54] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning ***[Euro 7]***[55]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet.	(31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et ***digitalt*** køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i forordning (EU) 2023***/1542***, Europa-Parlamentets og Rådets forordning ***(EU) 2024/1781***[54] og Europa-Parlamentets og Rådets forordning ***(EU) 2024/1257***[55]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet. ***Når Kommissionen fastsætter reglerne for digitale køretøjers cirkularitetspas, bør den tage hensyn til behovet for et højt niveau af sikkerhed og privatlivets fred,***

herunder for køretøjers driftsdata, for at forebygge cybersikkerhedstrusler.

---

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

[54] Europa-Parlamentets og Rådets forordning ***(EU) 2024/1781 af 13. juni 2024 om*** fastlæggelse af ***en ramme for*** krav til miljøvenligt design ***for*** bæredygtige produkter***, om ændring af direktiv (EU) 2020/1828 og forordning (EU) 2023/1542*** og om ophævelse af direktiv 2009/125/EF ***(EUT L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).***

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

[55] Europa-Parlamentets og Rådets ***forordning (EU) 2024/1257 af 24. april 2024*** om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7)***, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858*** og om ophævelse af ***Europa-Parlamentets og Rådets*** forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009***, Kommissionens forordning (EU) nr. 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj)***.

Ændring 34
Forslag til forordning
Betragtning 33

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

Ændring 35
Forslag til forordning
Betragtning 33 a (ny)

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

Ændring 36
Forslag til forordning
Betragtning 35

Kommissionens forslag	*Ændring*
(35) For at lette overvågningen af, om producenternes opfylder deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar, bør medlemsstaterne oprette et producentregister. Registreringskravene bør harmoniseres i hele Unionen for at lette registreringen, navnlig hvis producenterne gør køretøjer tilgængelige i forskellige	(35) For at lette overvågningen af, om producenternes opfylder deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar, bør medlemsstaterne oprette et producentregister ***eller anvende et eksisterende register***. Registreringskravene bør harmoniseres i hele Unionen for at lette registreringen, navnlig hvis producenterne gør køretøjer

medlemsstater. Registret bør også anvendes til rapportering til de kompetente myndigheder om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar. De funktioner og proceduremæssige aspekter, der er forbundet med dette register, bør også være i overensstemmelse med det producentregister, der er oprettet ved forordning (EU) 2023/***[Publikationskontoret: batterier]***, således at bilproducenter og batteriproducenter kan anvende et og samme register.	tilgængelige i forskellige medlemsstater. Registret bør også anvendes til rapportering til de kompetente myndigheder om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar. De funktioner og proceduremæssige aspekter, der er forbundet med dette register, bør også være i overensstemmelse med det producentregister, der er oprettet ved forordning (EU) 2023/***1542***, således at bilproducenter og batteriproducenter kan anvende et og samme register. ***For at lette registreringen af producenter i alle medlemsstaterne bør Kommissionen også oprette en fælles portal med links til alle nationale registre.***

Ændring 37
Forslag til forordning
Betragtning 36

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

Ændring 38
Forslag til forordning
Betragtning 37

Kommissionens forslag	*Ændring*
(37) Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet	(37) Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet

producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne.
Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der sikres en retfærdig repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer.

producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne.
Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der sikres en retfærdig repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer. ***Navnlig bør affaldshåndteringsvirksomheder udvælges efter en ikkediskriminerende procedure baseret på gennemsigtige tildelingskriterier.***

Ændring 39
Forslag til forordning
Betragtning 39

Kommissionens forslag	*Ændring*
(39) Producenternes finansielle bidrag bør ***også*** dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal øge indsamlingen af udrangerede køretøjer***, etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og*** indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. ***Alle disse foranstaltninger er***	(39) Producenternes finansielle bidrag bør ***bl.a.*** dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal ***informere offentligheden og*** øge indsamlingen af udrangerede køretøjer ***eller*** indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder.

nødvendige for at sikre en korrekt håndtering af udrangerede køretøjer, navnlig for at spore de køretøjer, som producenterne er ansvarlige for i henhold til denne forordning.

Ændring 40
Forslag til forordning
Betragtning 42

Kommissionens forslag	*Ændring*
(42) Da køretøjer ofte bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat end i den medlemsstat, hvor de blev registreret for første gang, er det nødvendigt at indføre regler om grænseoverskridende udvidet producentansvar. Disse regler bør sikre, at producentens ansvar dækker affaldshåndteringsvirksomhedern es indsamlings- og behandlingsomkostninger i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, i tilstrækkelig grad. Med henblik herpå bør producenten udpege en repræsentant for det udvidede producentansvar i hver medlemsstat og etablere mekanismer for grænseoverskridende samarbejde med relevante affaldshåndteringsvirksomheder. Indførelsen af en sådan mekanisme bidrager til at skabe lige vilkår for de godkendte behandlingsanlæg i hele Unionen og fremmer udviklingen af EU-dækkende tilgange i forbindelse med individuelt producentansvar.	(42) Da køretøjer ofte bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat end i den medlemsstat, hvor de blev registreret for første gang, er det nødvendigt at indføre regler om grænseoverskridende udvidet producentansvar. Disse regler bør sikre, at producentens ansvar i tilstrækkelig grad dækker affaldshåndteringsvirksomhedern es indsamlings- og behandlingsomkostninger i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, men bør samtidig sikre, at producenten ikke betaler gebyret to gange. Med henblik herpå bør producenten udpege en repræsentant for det udvidede producentansvar i hver medlemsstat og etablere mekanismer for grænseoverskridende samarbejde ***og overførsel af omkostninger*** med relevante affaldshåndteringsvirksomheder. Indførelsen af en sådan mekanisme bidrager til at skabe lige vilkår for de godkendte behandlingsanlæg i hele Unionen og fremmer udviklingen af EU-dækkende tilgange i forbindelse med individuelt producentansvar.

Ændring 41
Forslag til forordning
Betragtning 44

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

køretøjer.

Ændring 42
Forslag til forordning
Betragtning 46

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

Ændring 43
Forslag til forordning
Betragtning 47

Kommissionens forslag	*Ændring*
(47) Det godkendte	(47) Det godkendte

behandlingsanlæg bør udstede en skrotningsattest, der dokumenterer, at et udrangeret køretøj er blevet behandlet. Dette er nødvendigt for at sikre et korrekt tilsyn med håndteringen af udrangerede køretøjer. Minimumskravene til denne attest er i øjeblikket fastsat i Kommissionens beslutning 2002/151/EF[57], og indholdet af denne beslutning bør indarbejdes i denne forordning med de nødvendige tilpasninger. Denne attest bør udstedes i elektronisk format og udleveres til den sidste ejer af et udrangeret køretøj og derefter fremsendes af de godkendte behandlingsanlæg og den sidste ejer til de relevante myndigheder i medlemsstaten, da den er grundlaget for at annullere registreringen af et køretøj. Det elektroniske anmeldelsessystem bør gøre det muligt at fremsende både det dokument, der bekræfter indsamlingen af udrangerede køretøjer, og skrotningsattesten.	behandlingsanlæg bør ***være ansvarligt for at*** udstede en skrotningsattest, der dokumenterer, at et udrangeret køretøj er blevet behandlet. Dette er nødvendigt for at sikre et korrekt tilsyn med håndteringen af udrangerede køretøjer. Minimumskravene til denne attest er i øjeblikket fastsat i Kommissionens beslutning 2002/151/EF[57], og indholdet af denne beslutning bør indarbejdes i denne forordning med de nødvendige tilpasninger. Denne attest bør udstedes i elektronisk format og udleveres til den sidste ejer af et udrangeret køretøj og derefter fremsendes af de godkendte behandlingsanlæg og den sidste ejer til de relevante myndigheder i medlemsstaten, da den er grundlaget for at annullere registreringen af et køretøj. Det elektroniske anmeldelsessystem bør gøre det muligt at fremsende både det dokument, der bekræfter indsamlingen af udrangerede køretøjer, og skrotningsattesten.
[57] Kommissionens beslutning 2002/151/EF af 19. februar 2002 om mindstekrav til skrotningsattester, der udstedes i henhold til artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 50 af 21.2.2002, s. 94).	[57] Kommissionens beslutning 2002/151/EF af 19. februar 2002 om mindstekrav til skrotningsattester, der udstedes i henhold til artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 50 af 21.2.2002, s. 94).

Ændring 44
Forslag til forordning
Betragtning 48

Kommissionens forslag	*Ændring*
(48) På trods af en forpligtelse i direktiv 2000/53/EF til at overføre	(48) På trods af en forpligtelse i direktiv 2000/53/EF til at overføre

alle udrangerede køretøjer til behandling til et godkendt behandlingsanlæg er opholdsstedet for en meget stor andel af køretøjernes vedkommende ukendt, og de kan være blevet ulovligt behandlet eller eksporteret som udrangerede køretøjer, eller deres stand kan være blevet forkert indberettet til medlemsstaternes registreringsmyndigheder. Sådanne køretøjer benævnes "forsvundne køretøjer". Medlemsstaterne bør styrke deres samarbejde for at reducere antallet af forsvundne køretøjer. Anerkendelse af skrotningsattester, der er udstedt i en anden medlemsstat, og en forpligtelse til at underrette myndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet er registreret, om, at der er udstedt en skrotningsattest, bør skabe mulighed for bedre sporing af udrangerede køretøjers opholdssted.	alle udrangerede køretøjer til behandling til et godkendt behandlingsanlæg er opholdsstedet for en meget stor andel af køretøjernes vedkommende ukendt, og de kan være blevet ulovligt behandlet eller eksporteret som udrangerede køretøjer, eller deres stand kan være blevet forkert indberettet til medlemsstaternes registreringsmyndigheder. Sådanne køretøjer benævnes "forsvundne køretøjer". Medlemsstaterne bør ***også*** styrke ***deres nationale foranstaltninger og*** deres samarbejde for at reducere antallet af forsvundne køretøjer. Anerkendelse af skrotningsattester, der er udstedt i en anden medlemsstat, og en forpligtelse til at underrette myndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet er registreret, om, at der er udstedt en skrotningsattest, bør skabe mulighed for bedre sporing af udrangerede køretøjers opholdssted.

Ændring 45
Forslag til forordning
Betragtning 49 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(49a)For at forbedre informationsstrømmen, bekæmpe problemet med manglende køretøjer og præcisere køretøjsejeres ansvar er det vigtigt at styrke systemer til afregistrering af køretøjer. Dette vil sikre, at køretøjerne forbliver sporbare, og at deres status kan

	verificeres, indtil der udstedes en skrotningsattest, eller køretøjet eksporteres. Med henblik herpå bør medlemsstater, der tillader midlertidig afregistrering af køretøjer, fastsætte en maksimal periode for en sådan afregistrering og sikre, at eventuelle forlængelser af midlertidig afregistrering kun gives for en nærmere fastsat og begrænset periode, og kun hvis det kan konstateres, at det afregistrerede køretøj stadig eksisterer. Desuden bør Kommissionen vurdere behovet for harmoniserede minimumskrav til afregistrering af køretøjer i hele Unionen for at styrke ansvarligheden for køretøjer og forhindre ulovlig behandling heraf.

Ændring 46
Forslag til forordning
Betragtning 51

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

Ændring 47
Forslag til forordning
Betragtning 52

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

Ændring 48
Forslag til forordning
Betragtning 53

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

undgå negative virkninger for mennesker eller miljøet.	***hvor det er muligt, genanvendes eller genvindes og genbruges.*** Desuden bør de dele, komponenter og materialer, der indeholder bly, cadmium, kviksølv og hexavalent chrom, fjernes fra det udrangerede køretøj for at undgå negative virkninger for mennesker eller miljøet.

Ændring 49
Forslag til forordning
Betragtning 54

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

Ændring 50
Forslag til forordning
Betragtning 55

Kommissionens forslag	*Ændring*
(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering De pågældende dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillelsesproces. ***For at***	(55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering De pågældende dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillelsesproces. ***Det*** bør i visse

stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør ***det*** i visse undtagelsestilfælde være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter. Det ***bør påvises***, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.	undtagelsestilfælde være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter***, bl.a. hvis der ikke er nogen markedspotentiale efter genbrug, genfremstilling eller renovering, eller hvis*** det ***godkendte behandlingsanlæg kan påvise***, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. ***Med henblik herpå bør kriterierne for fragmentering sammen med andet affald og grænseværdier for at forbedre kvaliteten af outputfraktionerne fastlægges af Kommissionen.*** For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII ***og om supplering af denne forordning ved at fastsætte kvalitetskrav til outputfraktionerne fra fragmentering***.

Ændring 51
Forslag til forordning
Betragtning 57

Kommissionens forslag	*Ændring*
(57) Forordning (EU) 2023/***[batterier]*** fastsætter regler for batteriers bæredygtighed, ydeevne, sikkerhed, indsamling, genanvendelse og second life	(57) Forordning (EU) 2023/***1542*** fastsætter regler for batteriers bæredygtighed, ydeevne, sikkerhed, indsamling, genanvendelse og second life samt for oplysninger til de

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

Ændring 52
Forslag til forordning
Betragtning 58

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

relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.

genfremstilling eller istandsættelse, betragtes som affald, og eksport af disse bør reguleres af Europa-Parlamentets forordning (EU) 2024/1157[1a]. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.

[1a] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1157 af 11. april 2024 om overførsel af affald og om ændring af forordning (EU) nr. 1257/2013 og (EU) 2020/1056 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1013/2006 (EUT L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Ændring 53
Forslag til forordning
Betragtning 61

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

brugsfase, eller når det er udrangeret. Kommissionen bør lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne ved at udveksle bedste praksis om de incitamenter, der indføres på nationalt plan, med henblik på at overvåge deres effektivitet.

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

Ændring 54
Forslag til forordning
Betragtning 63

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

baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse.	baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse. ***Vægten af det genanvendte plast og den samlede vægt af plast bør udelukke elastomerer og andet termohærdet materiale end polyurethanskum.***

Ændring 55
Forslag til forordning
Betragtning 64

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

Ændring 56
Forslag til forordning
Betragtning 66

Kommissionens forslag	*Ændring*
(66) Udrangerede køretøjer klassificeres som farligt affald og kan ikke eksporteres til lande uden for OECD. Rensede udrangerede køretøjer kan stadig behandles uden for Unionen, forudsat at disse rensede udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (EU) nr. ***1013/2006***.	(66) Udrangerede køretøjer klassificeres som farligt affald og kan ikke eksporteres til lande uden for OECD. Rensede udrangerede køretøjer kan stadig behandles uden for Unionen, forudsat at disse rensede udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (EU) ***2024/1157***.

Ændring 57
Forslag til forordning
Betragtning 67

Kommissionens forslag	*Ændring*
(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne ***i det store hele svarer*** til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) ***[den nye forordning*** om ***overførsel af affald]***.	(67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne ***anses for at svare*** til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) ***2024/1157. For at skelne mellem overførsler af brugte køretøjer og udrangerede køretøjer bør medlemsstaternes kompetente myndigheder kunne foretage inspektioner, når de har mistanke om, at køretøjer, der er angivet som brugte, faktisk er udrangerede køretøjer. Hvis sådanne inspektioner bekræfter, at de pågældende køretøjer kan betragtes som udrangerede køretøjer, kan omkostningerne ved inspektionen og eventuel oplagring i forbindelse hermed opkræves hos den erhvervsdrivende, der er ansvarlig for overførslen***.

Ændring 58
Forslag til forordning
Betragtning 68

Kommissionens forslag	*Ændring*
(68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en	(68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en

miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. ***En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj***, bør ***navnlig være forpligtet til at dokumentere***, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj***. For*** at ***vurdere et brugt køretøjs tekniske stand bør køretøjsejeren***, ***andre erhvervsdrivende og kompetente myndigheder verificere***, ***om bestemte kriterier for*** at ***fastslå***, ***om det pågældende køretøj*** er et udrangeret køretøj***, er opfyldt***. ***For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til*** at ***vedtage retsakter om ændring af bilag I***, ***der fastsætter kriterierne*** for, ***hvornår*** et køretøj er ***udrangeret***.	miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. ***Når ejendomsretten til et brugt køretøj overdrages af en erhvervsdrivende i Unionen***, bør ***den erhvervsdrivende underrette den erhvervende person om***, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj***, ved at fremlægge en synsrapport eller ved at oplyse,*** at ***køretøjet opfylder de fastsatte kriterier for reparationsmuligheder. En køretøjsejer, der har til hensigt at eksportere et brugt køretøj ud af Unionen, bør være forpligtet til at dokumentere, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. Denne dokumentation bør enten bestå af en gyldig synsrapport eller, hvis en sådan rapport ikke foreligger, af en vurdering foretaget af kompetente myndigheder med ansvar for synsrapporterne. For*** at ***vurdere et brugt køretøjs tekniske stand bør køretøjsejeren***, ***andre erhvervsdrivende og kompetente myndigheder verificere, om bestemte kriterier*** for ***at fastslå***, ***om det pågældende køretøj er*** et ***udrangeret*** køretøj***,*** er ***opfyldt***.

Ændring 59
Forslag til forordning
Betragtning 68 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(68a)Det er også vigtigt at

	bevare enhver ejers ret til frit at bestemme over sin ejendom. Ejeren af et brugt køretøj bør frit kunne beslutte efter vurdering af de vejledende kriterier for køretøjer, om køretøjet skal erklæres udrangeret og leveres til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg, eller om det er værd at reparere køretøjet.

Ændring 60
Forslag til forordning
Betragtning 69

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

hvilket mindsker risikoen for, at eksporten af brugte køretøjer fra Unionen bidrager til luftforurening eller trafikulykker i tredjelande. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer og en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj ikke er et udrangeret køretøj, ***og*** at det anses for at være i køredygtig stand.

på Unionens veje, kan eksporteres til et tredjeland, hvilket mindsker risikoen for, at eksporten af brugte køretøjer fra Unionen bidrager til luftforurening eller trafikulykker i tredjelande. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer og en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj ikke er et udrangeret køretøj, ***eller*** at det anses for at være i køredygtig stand.

---

[59] COM(2021)400.

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

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

---

[59] COM(2021)0400.

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

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

Ændring 61
Forslag til forordning
Betragtning 70

Kommissionens forslag	*Ændring*
(70) Det er vigtigt at etablere en mekanisme, hvor brugte køretøjers overholdelse af eksportkravene kan verificeres effektivt, uden at handelen mellem Unionen og tredjelande hindres. Kommissionen bør derfor	(70) Det er vigtigt at etablere en mekanisme, hvor brugte køretøjers overholdelse af eksportkravene kan verificeres effektivt, uden at handelen mellem Unionen og tredjelande hindres. Kommissionen bør derfor

oprette et elektronisk system, der gør det muligt for myndighederne i medlemsstaterne at udveksle oplysninger i realtid om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. I betragtning af systemets eksisterende funktioner knyttet til udvekslingen mellem køretøjsregistreringsmyndigheder ne af oplysninger om køretøjer, der er registreret i Unionen, har Kommissionen udviklet MOVE-HUB, en platform til udveksling af meddelelser med henblik sammenkobling af medlemsstaternes nationale elektroniske registre. Platformen huser i øjeblikket sammenkoblingen af registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistrene (RESPER), sammenkoblingen af registre over uddannelse af erhvervschauffører (ProDriveNet), underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes, i forbindelse med syn ved vejsiden (RSI) og sammenkoblingen af registre over førertakografkort (TACHOnet). Derfor bør MOVE-HUB-funktionerne udvides yderligere for at muliggøre udveksling af oplysninger om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere elektronisk og automatisk, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder eksportkravene, bør det elektroniske system, der drives af MOVE-HUB, sammenkobles med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og

oprette et elektronisk system, der gør det muligt for myndighederne i medlemsstaterne at udveksle ***og verificere*** oplysninger i realtid om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. I betragtning af systemets eksisterende funktioner knyttet til udvekslingen mellem køretøjsregistreringsmyndigheder ne af oplysninger om køretøjer, der er registreret i Unionen, har Kommissionen udviklet MOVE-HUB, en platform til udveksling af meddelelser med henblik sammenkobling af medlemsstaternes nationale elektroniske registre. ***Medlemsstaterne bør også kunne benytte det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (EUCARIS) til sammenkoblingen med det elektroniske MOVE-HUB-system.*** Platformen huser i øjeblikket sammenkoblingen af registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistrene (RESPER), sammenkoblingen af registre over uddannelse af erhvervschauffører (ProDriveNet), underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes, i forbindelse med syn ved vejsiden (RSI) og sammenkoblingen af registre over førertakografkort (TACHOnet). Derfor bør MOVE-HUB-funktionerne udvides yderligere for at muliggøre udveksling ***og verificering*** af oplysninger om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere

Rådets forordning (EU) 2022/2399[62]. I nævnte forordning fastsættes en omfattende ramme for automatiseret kontrol, som finder anvendelse på en specifik ikketoldmæssig EU-formalitet. Denne forordning bør derfor fastsætte de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, mens de tekniske aspekter af gennemførelsen af denne kontrol henhører under forordning (EU) 2022/2399.

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

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

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

Ændring 62
Forslag til forordning
Betragtning 73

Kommissionens forslag	*Ændring*
(73) Det er vigtigt, at toldmyndighederne kan udføre kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013[63]. En betydelig del af de brugte køretøjer, der forlader Unionen, er bestemt til lande, hvor der er	(73) Det er vigtigt, at toldmyndighederne kan udføre kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013[63]. En betydelig del af de brugte køretøjer, der forlader Unionen, er bestemt til lande, hvor der er

eller kan fastsættes importkrav, f.eks. krav vedrørende køretøjets alder eller emissioner. Det er vigtigt, at toldmyndighederne via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet elektronisk og automatisk kan verificere, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder disse krav, når de pågældende tredjelande officielt meddeler Kommissionen oplysningerne om disse krav. For at beskytte miljøet og trafiksikkerheden i tredjelande bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelsen af disse krav.	eller kan fastsættes importkrav, f.eks. krav vedrørende køretøjets alder eller emissioner. Det er vigtigt, at toldmyndighederne via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet elektronisk og automatisk kan verificere, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder disse krav, når de pågældende tredjelande officielt meddeler Kommissionen oplysningerne om disse krav. ***For at lette overholdelsen bør Kommissionen på en særlig onlineportal offentliggøre og ajourføre de meddelte specifikke betingelser, der er knyttet til miljøbeskyttelse eller trafiksikkerhed, og som pålægges af tredjelande. For at*** beskytte miljøet og trafiksikkerheden i tredjelande bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelsen af disse krav.
[63] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).	[63] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

Ændring 63
Forslag til forordning
Betragtning 76

Kommissionens forslag	*Ændring*
(76) Inspektionerne bør omfatte overholdelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer og om behandling af udrangerede køretøjer. Hvert år bør	(76) ***Medlemsstaterne bør udarbejde inspektionsplaner for at overvåge ulovlig behandling af køretøjer.***

inspektionerne omfatte mindst 10 % af de godkendte behandlingsanlæg og virksomheder. Reparations- og vedligeholdelsesværksteder bør også underkastes inspektion. Det skal understreges, at inspektioner, der udføres i henhold til denne forordning, bør supplere inspektioner af overførslen af udrangerede køretøjer, som er fuldt reguleret i forordning ***[OP: ny forordning om overførsel af affald].***	Inspektionerne bør omfatte overholdelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer og om behandling af udrangerede køretøjer. Hvert år bør inspektionerne omfatte mindst 10 % af de godkendte behandlingsanlæg og virksomheder. Reparations- og vedligeholdelsesværksteder***, indsamlingssteder og andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan behandle udrangerede køretøjer eller sælge brugte køretøjer eller reservedele og komponenter fra disse,*** bør også underkastes inspektion. Det skal understreges, at inspektioner, der udføres i henhold til denne forordning, bør supplere inspektioner af overførslen af udrangerede køretøjer, som er fuldt reguleret i forordning ***(EU) 2024/1157.***

Ændring 64
Forslag til forordning
Betragtning 77

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

	er blevet korrekt behandlet, når de er udrangeret. ***For at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne bør Kommissionen oprette et særligt netværk for at sikre en effektiv koordinering af de nationale håndhævelsespolitikker.***

Ændring 65
Forslag til forordning
Betragtning 86

Kommissionens forslag	*Ændring*
(86) Forsvundne køretøjer er blevet anerkendt som en af de største udfordringer i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF. Manglen på et effektivt system, der gør det muligt at udveksle oplysninger i realtid mellem medlemsstaterne om køretøjers registreringsstatus, hindrer sporbarhed og er blevet identificeret som en årsag til det store antal "forsvundne køretøjer" i Unionen. For at afhjælpe dette ***bør*** Kommissionen ***foreslå*** en revision af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer[67]. I forbindelse med denne revision bør det kræves, at medlemsstaterne for køretøjer, der er registreret på deres område, elektronisk registrerer data, der gør det muligt på behørig vis at dokumentere årsagerne til annulleringen af registreringen af et køretøj, navnlig hvis et køretøj er blevet behandlet som et udrangeret køretøj på et godkendt behandlingsanlæg, omregistreret i en anden medlemsstat, eksporteret til et	(86) Forsvundne køretøjer er blevet anerkendt som en af de største udfordringer i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF. Manglen på et effektivt system, der gør det muligt at udveksle oplysninger i realtid mellem medlemsstaterne om køretøjers registreringsstatus, hindrer sporbarhed og er blevet identificeret som en årsag til det store antal "forsvundne køretøjer" i Unionen. For at afhjælpe dette ***foreslog*** Kommissionen en revision af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer[67]. I forbindelse med denne revision bør det kræves, at medlemsstaterne for køretøjer, der er registreret på deres område, elektronisk registrerer data, der gør det muligt på behørig vis at dokumentere årsagerne til annulleringen af registreringen af et køretøj, navnlig hvis et køretøj er blevet behandlet som et udrangeret køretøj på et godkendt behandlingsanlæg, omregistreret i en anden medlemsstat, eksporteret til et

tredjeland uden for Unionen eller stjålet. For at forhindre ulovlig demontering eller eksport af køretøjer, der er blevet midlertidigt afmeldt, bør køretøjsejerne desuden være forpligtet til straks at indberette ændringer i ejerskabet heraf til den nationale køretøjsregistreringsmyndighed. Disse ændringer supplerer og bygger videre på de eksisterende krav til medlemsstaterne om elektronisk registrering af data om alle køretøjer, der er registreret på deres område.

---

[67] Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

tredjeland uden for Unionen eller stjålet. For at forhindre ulovlig demontering eller eksport af køretøjer, der er blevet midlertidigt afmeldt, bør køretøjsejerne desuden være forpligtet til straks at indberette ændringer i ejerskabet heraf til den nationale køretøjsregistreringsmyndighed. Disse ændringer supplerer og bygger videre på de eksisterende krav til medlemsstaterne om elektronisk registrering af data om alle køretøjer, der er registreret på deres område.

---

[67] Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

Ændring 66
Forslag til forordning
Betragtning 87

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

genanvendelsesmålene, og om sanktioner samt en vurdering af behovet for og gennemførligheden af en yderligere udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte visse køretøjer ***i klasse L og*** tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil. I denne vurdering bør der ikke kun være fokus på aspekter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer, men også på relevansen og merværdien af at fastsætte designkrav.	genanvendelsesmålene, og om sanktioner samt en vurdering af behovet for og gennemførligheden af en yderligere udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte visse køretøjer ***såsom campingbiler og campingvogne, etapevise køretøjer eller*** tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil. I denne vurdering bør der ikke kun være fokus på aspekter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer, men også på relevansen og merværdien af at fastsætte designkrav ***og på virkningerne af foranstaltninger vedrørende bestemmelser om processer, der kan påvirke genanvendelsen af høj kvalitet af udrangerede køretøjer, foranstaltninger, der har til formål at løse problemet med "forsvundne køretøjer" og navnlig ulovlig behandling og eksport af udrangerede køretøjer, samt virkningerne af forskellene mellem de nationale kriterier for teknisk kontrol, der finder anvendelse på eksport af brugte køretøjer og på det indre marked***.

Ændring 67
Forslag til forordning
Betragtning 88

Kommissionens forslag	*Ændring*
(88) Rapporten fra Kommissionen bør også indeholde en vurdering af foranstaltningerne vedrørende tilvejebringelse af oplysninger om problematiske stoffer i køretøjer og om, hvorvidt det er nødvendigt	(88) Rapporten fra Kommissionen bør også indeholde en vurdering af foranstaltningerne vedrørende tilvejebringelse af oplysninger om problematiske stoffer i køretøjer og om, hvorvidt det er nødvendigt

at forbedre sporbarheden af sådanne stoffer. Det bør også vurderes, om der er behov for at indføre foranstaltninger vedrørende de stoffer, der kan påvirke behandlingen af udrangerede køretøjer, for at bringe forordningen i bedre overensstemmelse med forordning (EU) ***[miljøvenligt design for bæredygtige produkter]***.	at forbedre sporbarheden af sådanne stoffer. Det bør også vurderes, om der er behov for at indføre foranstaltninger vedrørende de stoffer, der kan påvirke behandlingen af udrangerede køretøjer, for at bringe forordningen i bedre overensstemmelse med forordning (EU) ***2024/1781***.

Ændring 68
Forslag til forordning
Betragtning 88 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	(88a)Kommissionen bør også på grundlag af fabrikanternes erklæringer vurdere, om fabrikanterne er på rette vej til at opfylde målene for genanvendt plast. Vurderingen bør navnlig evaluere tilgængeligheden af egnede teknologier til genanvendelse af plast, tilstrækkelig tilgængelighed af genanvendt plast, kvalitetsniveauet for genanvendt plast sammenlignet med det krævede sikkerhedsniveau og de tekniske og økonomiske vanskeligheder med at nå målet. Vurderingen bør om nødvendigt ledsages af et lovgivningsmæssigt forslag fra Kommissionen om at ændre relevante bestemmelser i denne forordning.

Ændring 69
Forslag til forordning
Betragtning 95

Kommissionens forslag	*Ændring*
(95) Anvendelsen af alle bestemmelserne vedrørende køretøjer i klasse L***3e-L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 og O bør udskydes for at give virksomhederne tilstrækkelig tid til af opfylde de nye krav. Dette er særlig vigtigt i forbindelse med tilladelser til godkendte behandlingsanlæg, der renser og foretager yderligere behandling af sådanne køretøjer.	(95) Anvendelsen af alle bestemmelserne vedrørende køretøjer i klasse L, M_2, M_3, N_2, N_3 og O bør udskydes for at give virksomhederne tilstrækkelig tid til af opfylde de nye krav. Dette er særlig vigtigt i forbindelse med tilladelser til godkendte behandlingsanlæg, der renser og foretager yderligere behandling af sådanne køretøjer.

Ændring 70
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L***3e, L4e, L5e, L6e og L7e***, jf. artikel 4, stk. 2***, litra c)-g)***, i forordning (EU) 168/2013.	c) fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer og udrangerede køretøjer ***og*** i klasse L, jf. artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) ***nr.*** 168/2013.

Ændring 71
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 2 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ca) køretøjer til særlig anvendelse som defineret i artikel 3, nr. 31), i forordning (EU) 2018/858, som er produceret af en fabrikant af små mængder af køretøjer

Ændring 72
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 2 – litra c b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	cb) køretøjer i klasse L, der er produceret i små serier som omhandlet i artikel 42 i forordning (EU) nr. 168/2013

Ændring 73
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 2 – litra c c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	cc) køretøjer, der udelukkende er konstrueret og fremstillet eller tilpasset til brug for de væbnede styrker, jf. artikel 2, stk. 2, litra d), i forordning (EU) 2018/858

Ændring 74
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 2 – litra c d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	cd) køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til brug for de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet, ordensmagten og akutlægetjenesten, jf. artikel 2, stk. 2, litra e), i forordning (EU) nr. 168/2013

Ændring 75
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 2 – litra c e (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ce) pedalcykler i klasse L1e-

	B som omhandlet i punkt 1.1.2 i bilag XIX til delegeret forordning (EU) nr. 3/2014

Ændring 76
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) køretøjer af historisk betydning som defineret i artikel 3, nr. 7), i direktiv 2014/45/EU.	d) køretøjer af historisk betydning som defineret i artikel 3, nr. 7), i direktiv 2014/45/EU ***og alle deres dele, komponenter og reservedele, som er nødvendige for deres vedligeholdelsesaktiviteter, for at bevare deres historiske status***

Ændring 77
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 2 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	da) køretøjer af særlig kulturel betydning, forudsat at de er officielt anerkendt som sådanne af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor de er registreret, i overensstemmelse med betingelserne i bilag Xa til denne forordning.

Ændring 78
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Uanset stk. 1, litra c), finder følgende bestemmelser ikke anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse	4. Uanset stk. 1, litra c), finder følgende bestemmelser ikke anvendelse på køretøjer og

L***3e, L4e, L5e, L6e og L7e***:	udrangerede køretøjer i klasse ***L***:

Ændring 79
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) artiklerne anført i stk. 3	***udgår***

Ændring 80
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) ***artiklerne anført i stk. 3***	a) ***artikel 4 om køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder***

Ændring 81
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	aa) artikel 5 om krav til stoffer i køretøjer

Ændring 82
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ab) artikel 6 om minimumsindhold af genanvendt materiale i køretøjer

Ændring 83
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ac) artikel 9 om en strategi for cirkularitet

Ændring 84
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ad) artikel 10 om erklæring om genanvendt indhold i køretøjer

Ændring 85
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a e (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ae) artikel 13 om køretøjspas for cirkularitet

Ændring 86
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a f (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	af) artikel 21 om graduering af gebyrer

Ændring 87
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a g (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ag) artikel 22 om omkostningsfordelingsmekanisme for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat

Ændring 88
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a h (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ah) artikel 28 om generelle krav vedrørende fragmentering

Ændring 89
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a i (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ai) artikel 34 om mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse

Ændring 90
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a j (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	aj) artikel 35 om forbud mod deponering af ikkeinert affald

Ændring 91
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 4 – litra a k (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ak) artikel 36 om overførsel af udrangerede køretøjer

Ændring 92
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 5 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. Uanset stk. 2, litra a), finder følgende bestemmelser anvendelse på køretøjer til særlig anvendelse:	5. Uanset stk. 2, litra a), finder følgende bestemmelser anvendelse på ***alle*** køretøjer til særlig anvendelse***, undtagen campingbiler og campingvogne som defineret i bilag I, del A, punkt 5.1 og 5.6, til forordning (EU) 2018/858***:

Ændring 93
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 6 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
6. Uanset stk. 1, litra b) og c), finder artikel 16, 19, 20, 27 og 46-49 anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L***3, L4, L5, L6 L7***, M_2, M_3, N_2, N_3 og O med følgende ændringer:	6. Uanset stk. 1, litra b) og c), finder artikel 16, 19, 20, 27 og 46-49 anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L, M_2, M_3, N_2, N_3 og O med følgende ændringer:

Ændring 94
Forslag til forordning
Artikel 2 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	6a. Uanset stk. 1, litra c), i denne artikel, finder artikel 7 og 30 anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L med følgende ændringer:
	a) Artikel 7 finder kun anvendelse på køretøjer i klasse L for så vidt angår bilag VII, del C, punkt 1, 3, 5, 8 og 9.
	b) Artikel 30 finder kun anvendelse på køretøjer i klasse L for så vidt angår bilag VII, del C, punkt 1, 3, 5, 8 og

Ændring 95
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1) "køretøj": ethvert køretøj som defineret i artikel 3, nr. 15), i forordning (EU) 2018/858 eller opført i artikel 4, stk. 2, ***litra c)-g),*** i forordning (EU) nr. 168/2013	1) "køretøj": ethvert køretøj som defineret i artikel 3, nr. 15), i forordning (EU) 2018/858 eller opført i artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) nr. 168/2013

Ændring 96
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2) "udrangeret køretøj": et køretøj, der er affald som defineret i artikel 3, nr. 1), i direktiv 2008/98/EF, eller køretøjer, der ikke kan repareres, jf. kriterierne i del A, punkt 1 ***og 2***, i bilag I	2) "udrangeret køretøj": et køretøj, der er affald som defineret i artikel 3, nr. 1), i direktiv 2008/98/EF, eller køretøjer, der ikke kan repareres, jf. kriterierne i ***denne forordnings*** del A, punkt 1, i bilag I

Ændring 97
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 7 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	7a) "regenerering": fornyet forarbejdning af en nyttiggjort væske fra klimaanlæg til en standard svarende til et ubrugt stof, under hensyntagen til stoffets tiltænkte anvendelse, i godkendte regenereringsanlæg, som har indført det relevante udstyr og de relevante procedurer til at muliggøre regenereringen af sådanne væsker, og som kan

	vurdere og bekræfte niveauet for den krævede kvalitet

Ændring 98
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 9

Kommissionens forslag	*Ændring*
9) "plast": en polymer som defineret i artikel 3, nr. ***5***), i forordning (EF) nr. ***1907/2006***, hvortil der kan være tilsat tilsætningsstoffer eller andre stoffer	9) "plast": en polymer som defineret i artikel 3, nr. ***2) og 3***), i ***Kommissionens*** forordning (EU) nr. ***10/2011[1a]***, hvortil der kan være tilsat tilsætningsstoffer eller andre stoffer***, og som kan fungere som en strukturel hovedbestanddel i færdige materialer og genstande***
	_____
	[1a] Kommissionens forordning (EU) nr. 10/2011 af 14. januar 2011 om plastmaterialer og -genstande bestemt til kontakt med fødevarer (EUT L 12 af 15.1.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Ændring 99
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 9 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	9a) "genanvendt plast": plast, der var plastaffald før genanvendelse som defineret i artikel 3, nr. 17), i direktiv 2008/98/EF, og som er produceret ved genanvendelse

Ændring 100
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	10a) "produktionsaffald": materiale afledt af affaldsstrømmen i forbindelse med en fremstillingsproces, undtagen genanvendelsen af materialer såsom omarbejdning, omkværning eller skrot produceret i en proces, og som kan indvindes i den samme proces, der producerede det

Ændring 101
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 11 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	11a) "plastaffaldsstrøm fra forbrugsleddet": en strøm, som bl.a. omfatter affald fra termoplast, termohærdet plast og elastomerer som defineret i artikel 3, stk. 1, i direktiv 2008/98/EF, der genereres fra produkter, som indeholder plast, efter de er blevet bragt i omsætning

Ændring 102
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 14

Kommissionens forslag	*Ændring*
14) "elkøretøjsbatteri": elkøretøjsbatteri som defineret i artikel 3, nr. 14), i forordning (EU) 2023/ ***[batterier og udtjente batterier]***	14) "elkøretøjsbatteri": elkøretøjsbatteri som defineret i artikel 3, nr. 14), i forordning (EU) 2023/***1542***

Ændring 103
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 14 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	14a) "batteri til lette transportmidler" eller "LTM-batteri": batteri til lette transportmidler som defineret i artikel 3, nr. 11), i forordning (EU) 2023/1542

Ændring 104
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 15

Kommissionens forslag	*Ændring*
(15) "godkendt behandlingsanlæg": anlæg eller virksomheder, der i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF og denne forordning har tilladelse til at indsamle og behandle udrangerede køretøjer	***15)*** "godkendt behandlingsanlæg": anlæg eller virksomheder, der i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF og denne forordning har tilladelse til ***enten individuelt eller i samarbejde med andre behandlingsanlæg,*** at indsamle***, opbevare*** og behandle udrangerede køretøjer ***og dele og komponenter heraf***

Ændring 105
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 18

Kommissionens forslag	*Ændring*
18) "reparations- og vedligeholdelsesvirksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, der i ***forbindelse med vedkommendes erhverv***, ***forretning***, ***håndværk*** eller ***profession*** leverer reparations- ***eller*** vedligeholdelsesydelser ***uafhængigt af eller godkendt*** af ***fabrikanter***	18) "reparations- og vedligeholdelsesvirksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, der ***er direkte eller indirekte involveret*** i ***reparationen og vedligeholdelsen af køretøjer, herunder reparatører***, ***fabrikanter eller distributører af reparationsudstyr***, ***værktøj***

	eller ***reservedele såvel som tekniske forlag, automobilklubber, vejhjælpsvirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektions- og prøvningstjenester, og virksomheder, som tilbyder undervisning af installatører, fabrikanter og reparatører af udstyr til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer; endvidere forstås autoriserede reparatører, forhandlere og distributører inden for en given køretøjsfabrikants distributionssystem, i det omfang de*** leverer reparations- ***og*** vedligeholdelsesydelser ***til køretøjer, hvor det gælder, at de ikke er medlem*** af ***køretøjsfabrikantens distributionssystem***

Ændring 106
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 21

Kommissionens forslag	*Ændring*
21) "affaldshåndteringsvirksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, som erhvervsmæssigt beskæftiger sig med indsamling eller behandling af udrangerede køretøjer	21) "affaldshåndteringsvirksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, som erhvervsmæssigt beskæftiger sig med indsamling eller behandling af udrangerede køretøjer ***eller deres dele og komponenter***

Ændring 107
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 22

Kommissionens forslag	*Ændring*
(22) "producent": enhver	22) "producent": enhver

fabrikant, importør eller distributør, som, uanset hvilken salgsmetode der anvendes, herunder efter aftaler om fjernsalg, jf. artikel 2, nr. 7), i direktiv 2011/83/EU, for første gang erhvervsmæssigt leverer et køretøj til distribution eller anvendelse, på en medlemsstats område	fabrikant, importør eller distributør, som, uanset hvilken salgsmetode der anvendes, herunder efter aftaler om fjernsalg, jf. artikel 2, nr. 7), i direktiv 2011/83/EU, for første gang erhvervsmæssigt leverer et køretøj til distribution eller anvendelse, på en medlemsstats område***. For så vidt angår etapevise køretøjer er producenten basiskøretøjets fabrikant***

Ændring 108
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 23

Kommissionens forslag	*Ændring*
23) "producentansvarsorganisation": en juridisk enhed, der finansielt eller finansielt og operationelt organiserer opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar på vegne af flere producenter	23) "producentansvarsorganisation": en ***almennyttig*** juridisk enhed, der finansielt eller finansielt og operationelt organiserer opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar på vegne af flere producenter

Ændring 109
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 24

Kommissionens forslag	*Ændring*
24) **"*udpeget*** repræsentant for det udvidede producentansvar": en fysisk eller juridisk person, der er etableret i en medlemsstat, hvori producenten for første gang gør et køretøj tilgængeligt på markedet, som er forskellig fra den medlemsstat, hvor producenten er etableret, og som er udpeget af producenten i henhold til artikel 8a, stk. 5,	24) **"*autoriseret*** repræsentant for det udvidede producentansvar": en fysisk eller juridisk person, der er etableret i en medlemsstat, hvori producenten for første gang gør et køretøj tilgængeligt på markedet, som er forskellig fra den medlemsstat, hvor producenten er etableret, og som er udpeget af producenten i

tredje afsnit, i direktiv 2008/98/EF til at opfylde den pågældende producents forpligtelser i henhold til denne forordnings kapitel IV	henhold til artikel 8a, stk. 5, tredje afsnit, i direktiv 2008/98/EF til at opfylde den pågældende producents forpligtelser i henhold til denne forordnings kapitel IV

Ændring 110
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 27

Kommissionens forslag	*Ændring*
27) "post-shredder-teknologi": teknikker og teknologier, der anvendes til at behandle materialer fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet fragmenteret, med henblik på yderligere nyttiggørelse	27) "post-shredder-teknologi": teknikker og teknologier, der anvendes til at behandle materialer fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet fragmenteret, med henblik på yderligere nyttiggørelse ***og genanvendelse***

Ændring 111
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 28

Kommissionens forslag	*Ændring*
28) "genfremstilling": en proces, hvor en ny del eller komponent fremstilles af dele og komponenter, der fjernes fra køretøjer eller udrangerede køretøjer, og hvori der foretages mindst én ændring af delen eller komponenten, som påvirker dens sikkerhed, ydeevne, formål eller type	28) "genfremstilling": en ***standardiseret og dokumenteret industriel*** proces, hvor en ny del eller komponent fremstilles ***til samme eller en bedre tilstand*** af dele og komponenter, der fjernes fra køretøjer eller udrangerede køretøjer, og hvori der foretages mindst én ændring af delen eller komponenten, som påvirker dens sikkerhed, ydeevne, formål eller type***. Processen er i overensstemmelse med specifikke tekniske specifikationer, herunder konstruktions-, kvalitets- og prøvningsstandarder, og giver produkter med fuld garanti.***

Ændring 112
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 29

Kommissionens forslag	*Ændring*
29) "istandsættelse": handlinger, der udføres for at bearbejde, rense, afprøve og om nødvendigt reparere en del eller komponent, der fjernes fra køretøjer eller udrangerede køretøjer, for at genoprette ***den pågældende dels eller komponents*** ydeevne eller funktionalitet ***med hensyn til den tilsigtede anvendelse og dens ydeevne som oprindeligt udformet i designfasen på det tidspunkt, hvor den blev bragt i omsætning***	29) "istandsættelse": handlinger, der udføres for at bearbejde, rense, afprøve og om nødvendigt reparere en del eller komponent, der fjernes fra køretøjer eller udrangerede køretøjer, for at genoprette ***delens eller komponentens*** ydeevne eller funktionalitet

Ændring 113
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 35

Kommissionens forslag	*Ændring*
35) "erhvervsdrivende": producenter, indsamlere, bilforsikringsselskaber, leverandører, reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, affaldshåndteringsvirksomheder og alle andre aktører, der er involveret i design af køretøjer, handel med brugte køretøjer eller håndtering af udrangerede køretøjer.	35) "erhvervsdrivende": producenter, indsamlere, ***demonteringsvirksomheder, genanvendelsesvirksomheder,*** bilforsikringsselskaber, leverandører, reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder***, genfremstillingsvirksomheder***, affaldshåndteringsvirksomheder og alle andre aktører, der er involveret i design af køretøjer, handel med brugte køretøjer eller håndtering af udrangerede køretøjer ***og disses dele, komponenter, kerneprodukt eller del og materialer***.

Ændring 114
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 35 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	35a) "genfabrikant": en fysisk eller juridisk person eller juridisk enhed, der udfører genfremstillingsprocessen

Ændring 115
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 35 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	35b) "eftermonteringsvirksomhed": enhver juridisk person, der er autoriseret til at fremstille et elektrisk ombygningssæt eller ombygge køretøjer med interne forbrændingsmotorer til batteridrevne eller brændselscelledrevne køretøjer

Ændring 116
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 35 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	35c) "indsamlingspunkt": en anden erhvervsdrivende end et godkendt behandlingsanlæg, som midlertidigt oplagrer udrangerede køretøjer og klargør de indsamlede udrangerede køretøjer til overførsel til godkendte behandlingsanlæg

Ændring 117
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 35 d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	35d) "registrering": registrering som defineret i artikel 2, litra b), i direktiv 1999/37/EF. For køretøjer i klasse L1 og L2, hvor de ikke i en given medlemsstat er underlagt administrativ registrering i henhold til direktiv 1999/37/EF, forstås ved "registrering" registrering af køretøjer i et system, der gør det muligt at identificere dem, også på det tidspunkt, hvor de bringes i omsætning, under brug eller ved udrangering, med henblik på at sikre efterlevelsen af denne forordning

Ændring 118
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 1 – nr. 35 e (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	35e) "mulighed for reparation": muligheden for at reparere dele eller komponenter fra et køretøj

Ændring 119
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) "problematisk stof" og "databærer" definitionerne som fastsat i artikel 2, nr. ***28***) og ***30***), i forordning ***[miljøvenligt design for bæredygtige produkter].***	e) "problematisk stof" og "databærer" definitionerne som fastsat i artikel 2, nr. ***27***) og ***29***), i forordning ***(EU) 2024/1781***

Ændring 120
Forslag til forordning
Artikel 3 – stk. 2 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ea) "fabrikant af små mængder af køretøjer" definitionen som fastsat i artikel 3, nr. 48), i forordning (EU) 2024/1257.

Ændring 121
Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Hvert køretøj, der tilhører en køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, fremstilles således, at:	1. Hvert køretøj, der tilhører en ***ny*** køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, fremstilles således, at:

Ændring 122
Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) ***verificere***, at oplysninger modtaget fra leverandørerne er ***korrekte og*** fuldstændige	c) ***kontrollere***, at oplysninger modtaget fra leverandørerne er fuldstændige

Ændring 123
Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2a. Forpligtelsen i stk. 2, litra a) og c), er med forbehold af tilgængeligheden af oplysninger og data i forsyningskæden under hensyntagen til SMV'ers størrelse og specifikke organisatoriske karakteristika.

Ændring 124
Forslag til forordning
Artikel 4 – stk. 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Kommissionen vedtager senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] en gennemførelsesretsakt om fastlæggelse af en ***ny*** metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj under hensyntagen til elementerne i bilag II.	Kommissionen vedtager senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] en gennemførelsesretsakt om fastlæggelse af en metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj under hensyntagen til elementerne i bilag II ***og ISO-standard 22628:2002***.

Ændring 125
Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Forekomsten af problematiske stoffer i køretøjer og i dele og komponenter heraf minimeres mest muligt.	1. Forekomsten af problematiske stoffer i køretøjer og i dele og komponenter heraf minimeres mest muligt ***i det omfang, det er nødvendigt for at forhindre negative virkninger på menneskers***

	sundhed og miljøet, i hele deres livscyklus.
	Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Kemikalieagentur, der er oprettet ved forordning (EF) nr. 1907/2006, udarbejder senest den … [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 18 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] en rapport om problematiske stoffer, nemlig stoffer, som har en negativ virkning på sundheden eller miljøet eller hæmmer genanvendelse af sikre sekundære råstoffer af høj kvalitet, som forekommer i køretøjer. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet denne rapport med en redegørelse for resultaterne og overvejer at vedtage delegerede retsakter, hvormed der oprettes en liste over problematiske stoffer, der specifikt finder anvendelse på køretøjer, og passende opfølgningsforanstaltninger.
	Den i andet afsnit omhandlede rapport skal ikke dække køretøjsdele og -komponenter, for hvilke der allerede kræves identifikation eller vurdering i henhold til anden EU-lovgivning.

Ændring 126
Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. ***Ud over de***	2. ***Enhver ny*** køretøjstype,

begrænsninger, der er fastsat i bilag XVII til forordning (EF) nr. 1907/2006 og, hvis det er relevant, de begrænsninger, der er fastsat i bilag I og II til forordning (EU) 2019/1021 og i forordning (EU) 2023/[Publikationskontoret: batterier], må enhver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, ikke indeholde bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom.

der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, ***og alle nye dele eller komponenter, der bringes i omsætning til sådanne køretøjer, må*** ikke indeholde bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom.

Ændring 127
Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. Efter anmodning fra Kommissionen og senest 12 måneder efter anmodningen udarbejder Det Europæiske Kemikalieagentur ("agenturet") en rapport om den tekniske og økonomiske gennemførlighed af alternativer vedrørende eksisterende undtagelser, der er opført i bilag III, og på grundlag af en sådan vurdering et begrundet forslag om den specifikke ændring af undtagelsen.	5. Efter anmodning fra Kommissionen og senest 12 måneder efter anmodningen udarbejder Det Europæiske Kemikalieagentur ("agenturet") en rapport***, der er baseret på høring af interessenter og brancheeksperter,*** om den tekniske og økonomiske gennemførlighed af alternativer vedrørende eksisterende undtagelser, der er opført i bilag III, og på grundlag af en sådan vurdering et begrundet forslag om den specifikke ændring af undtagelsen.

Ændring 128
Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 6

Kommissionens forslag	*Ændring*
6. Så snart agenturet modtager Kommissionens anmodning, offentliggør det på sit websted en meddelelse om, at der vil blive udarbejdet en rapport om en mulig ændring af en undtagelse i bilag III, og opfordrer alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger inden for ***otte*** uger efter datoen for offentliggørelsen af meddelelsen. Agenturet offentliggør alle bemærkninger fra de interesserede parter på sit websted.	6. Så snart agenturet modtager Kommissionens anmodning, offentliggør det på sit websted en meddelelse om, at der vil blive udarbejdet en rapport om en mulig ændring af en undtagelse i bilag III, og opfordrer alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger inden for ***12*** uger efter datoen for offentliggørelsen af meddelelsen. Agenturet offentliggør alle bemærkninger fra de interesserede parter på sit websted.

Ændring 129
Forslag til forordning
Artikel 5 – stk. 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
7. Senest ***ni*** måneder efter forelæggelsen af den i stk. 4 omhandlede rapport for Kommissionen vedtager agenturets Udvalg for Socioøkonomisk Analyse, der er nedsat i henhold til artikel 76, stk. 1, litra d), i forordning (EF) nr. 1907/2006, en udtalelse om rapporten og de specifikke foreslåede ændringer. Agenturet forelægger straks denne udtalelse for Kommissionen.	7. Senest ***12*** måneder efter forelæggelsen af den i stk. 4 omhandlede rapport for Kommissionen vedtager agenturets Udvalg for Socioøkonomisk Analyse, der er nedsat i henhold til artikel 76, stk. 1, litra d), i forordning (EF) nr. 1907/2006, en udtalelse om rapporten og de specifikke foreslåede ændringer. Agenturet forelægger straks denne udtalelse for Kommissionen.

Ændring 130
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Plast indeholdt i enhver	Plast indeholdt i enhver ***ny***

køretøjstype, der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, skal indeholde mindst ***25*** % genanvendt plast efter vægt fra ***plastaffald*** fra forbrugsleddet.	køretøjstype, der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, skal indeholde mindst ***20*** % genanvendt plast efter vægt fra ***plastaffaldsstrømme*** fra forbrugsleddet***, som kan tilskrives en sporbarhedskæde i henhold til ISO-standard 22095:2020***.

Ændring 131
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Alle dele og komponenter fra udrangerede køretøjer, der under et køretøjs brugsfase fjernes med henblik på udskiftning, indgår i plastaffaldsstrømmen efter forbrugsleddet som råmateriale til genanvendt plast.

Ændring 132
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 – afsnit 1 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Vægten af det genanvendte plast og den samlede vægt af plast omhandlet i første afsnit udelukker elastomerer og andet termohærdet materiale end polyurethanskum.

Ændring 133
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	1a. Enhver ny køretøjstype, der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 120 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal opfylde et mål på mindst 5 procentpoint over det mål, der er fastsat i stk. 1, første afsnit, medmindre mangel på eller uforholdsmæssigt høje priser på specifik genanvendt plast gør det uforholdsmæssigt vanskeligt at opfylde dette mål.

Ændring 134
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	1b. Fabrikanter må opfylde op til højst 50 % af de mål, der er fastsat i stk. 1, første afsnit, og stk. 1a, ved at anvende produktionsaffald.

Ændring 135
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 1 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	1c. Mindst 15 % af de mål, der er fastsat i stk. 1, første afsnit, og stk. 1a, opnås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer af den pågældende køretøjstype.

Ændring 136
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden ***23*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en ***gennemførelsesretsakt*** i overensstemmelse med artikel ***51, stk. 2***, for at supplere denne forordning ved at fastlægge metoden til beregning og verifikation med henblik på denne artikels stk. 1 af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og ***fra*** udrangerede køretøjer, som ***er til stede og indgår i køretøjstypen***.	2. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden ***15*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en ***delegeret retsakt*** i overensstemmelse med artikel ***50***, for at supplere denne forordning ved at fastlægge metoden til beregning og verifikation med henblik på denne artikels stk. 1 af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis ***produktionsaffald,*** forbrugsaffald og udrangerede køretøjer ***til fremstilling af den køretøjstype,*** som ***tager hensyn til den bedste tilgængelige genanvendelsesteknologi***.

Ændring 137
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Kommissionen ***tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter*** i overensstemmelse med artikel 50 for at supplere denne forordning ved at fastsætte en minimumsandel af stål genanvendt fra ***stålaffald fra forbrugsleddet***, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper, der skal typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning og forordning (EU)	***Senest den... [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager*** Kommissionen ***en delegeret retsakt*** i overensstemmelse med artikel 50 for at supplere denne forordning ved at fastsætte en minimumsandel af stål genanvendt fra ***jernskrot og en minimumsandel af genanvendt***

2018/858.	***aluminium og legeringer heraf***, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper, der skal typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning og forordning (EU) 2018/858. ***Denne delegerede retsakt fastsætter også anvendelsesdatoen for forpligtelsen til at have en minimumsandel af genanvendt indhold. Stål, der anvendes som forstærkningsmateriale i dæk, anses ikke for at være omfattet af anvendelsesområdet for den pågældende delegerede retsakt.***

Ændring 138
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Den minimumsandel af genanvendt stål, der er omhandlet i første afsnit, baseres på en gennemførlighedsundersøgelse, der gennemføres af Kommissionen. Undersøgelsen skal være afsluttet senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden ***23*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden], navnlig med hensyn til følgende aspekter:	Den minimumsandel af genanvendt stål ***og aluminium og legeringer heraf***, der er omhandlet i første afsnit, baseres på en gennemførlighedsundersøgelse, der gennemføres af Kommissionen. Undersøgelsen skal være afsluttet senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden ***12*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden], navnlig med hensyn til følgende aspekter:

Ændring 139
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) den nuværende og forventede tilgængelighed af ***stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet***	a) den nuværende og forventede tilgængelighed af ***jernskrot, under hensyntagen til fladt og langt kulstofstål og rustfrit stål i forskellige produktfamilier***

Ændring 140
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) den nuværende andel af ***forbrugsaffald*** i forskellige halvfabrikata og mellemprodukter af stål anvendt i køretøjer	b) den nuværende andel af ***jernskrot*** i forskellige halvfabrikata og mellemprodukter af stål ***i forbindelse med stålfamilier*** anvendt i køretøjer ***og forventede ændringer i forbindelse med omstillingen i bilindustrien***

Ændring 141
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) fabrikanternes potentielle brug af ***genanvendt stål fra forbrugsleddet*** i køretøjer, der skal typegodkendes i fremtiden	c) fabrikanternes potentielle brug af ***jernskrot*** i køretøjer, der skal typegodkendes i fremtiden***, i betragtning af de forskellige sammensætningsmæssige begrænsninger for hver stålproduktfamilie***

Ændring 142
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) den relative efterspørgsel i	d) den relative efterspørgsel i

bilsektoren sammenlignet med efterspørgslen efter ***stålaffald fra forbrugsleddet*** i andre sektorer	bilsektoren sammenlignet med efterspørgslen efter ***affald af jernskrot*** i andre sektorer ***i betragtning af evnen til at tolerere kobberindhold og indeslutning af andre utilsigtede urenheder***

Ændring 143
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) økonomisk levedygtighed, tekniske og videnskabelige fremskridt, herunder ændringer i tilgængeligheden af genanvendelsesteknologier vedrørende genanvendelsesprocenter for stål	e) økonomisk levedygtighed, tekniske og videnskabelige fremskridt, herunder ændringer i tilgængeligheden af genanvendelsesteknologier vedrørende genanvendelsesprocenter for stål ***samt for eksisterende bidrag fra genanvendelse af skrot før forbrugsleddet***

Ændring 144
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra f

Kommissionens forslag	*Ændring*
f) bidraget fra en minimumsandel af genanvendt indhold af stål i køretøjer til EU's åbne strategiske autonomi og klima- og ***miljømål***	f) bidraget fra en minimumsandel af genanvendt indhold af stål***, kulstoffattigt stål og aluminium og legeringer heraf*** i køretøjer til EU's åbne strategiske autonomi og klima-***, miljø-*** og ***industrimål, navnlig for så vidt angår oprettelsen af foregangsmarkeder***

Ændring 145
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra g

Kommissionens forslag	*Ændring*
g) behovet for at forhindre uforholdsmæssigt store negative indvirkninger på køretøjers prisoverkommelighed ***og***	g) behovet for at forhindre uforholdsmæssigt store negative indvirkninger på køretøjers prisoverkommelighed

Ændring 146
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændring*
h) indvirkningen på automobilsektorens samlede omkostninger og konkurrenceevne***.***	h) indvirkningen på automobilsektorens samlede omkostninger og konkurrenceevne ***og hele værdikæden***

Ændring 147
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ha) den nuværende og forventede tilgængelighed af aluminium og legeringer heraf genanvendt fra produktionsaffald og forbrugsaffald

Ændring 148
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra h b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	hb) de nuværende andele af genanvendt indhold fra forbrugsaffald i aluminium og legeringer heraf i køretøjer, der er bragt i omsætning, og

Ændring 149
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 2 – litra h c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	hc) mulige virkninger for køretøjets funktion af at lade genanvendt indhold af aluminium og legeringer heraf indgå i køretøjsdele og -komponenter.

Ændring 150
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
Kommissionen ***kan vedtage*** en ***gennemførelsesretsakt***, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af ***andelen*** af stål ***genanvendt fra stålaffald*** fra ***forbrugsleddet***, som er til stede og indgår i køretøjstyper.	***Senest den … [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager*** Kommissionen en ***delegeret retsakt***, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af ***genanvendt indhold*** af ***aluminium og legeringer heraf og af*** stål fra ***jernskrot og, hvor det er relevant, andelen af kulstoffattigt stål***, som er til stede og indgår i køretøjstyper.

Ændring 151
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 3 – afsnit 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
Disse ***gennemførelsesretsakter*** vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel ***51, stk. 2***.	Disse ***delegerede retsakter*** vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel ***50***.

Ændring 152
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden ***35*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] ***vurderer*** Kommissionen ***gennemførligheden af*** at fastsætte ***et krav vedrørende minimumsandelen*** af:	Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden ***36*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] ***vedtager*** Kommissionen ***en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på*** at ***supplere denne forordning ved*** at fastsætte ***en minimumsandel*** af:

Ændring 153
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) ***aluminium og legeringer heraf,*** magnesium og legeringer heraf, som genanvendes fra forbrugsaffald og indgår i køretøjstyper og	a) magnesium og legeringer heraf, som genanvendes fra ***produktionsaffald og*** forbrugsaffald og indgår i køretøjstyper og

Ændring 154
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor, som genanvendes fra forbrugsaffald og indgår i permanente magneter i elmotorer.	b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor, som genanvendes fra ***produktionsaffald og*** forbrugsaffald og indgår i permanente magneter i elmotorer.

Ændring 155
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Efter færdiggørelsen af vurderingen omhandlet i første afsnit ***tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50*** for ***at supplere denne forordning ved*** at ***fastsætte*** en minimumsandel af ***aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor*** genanvendt ***fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i de køretøjstyper, der skal typegodkendes i henhold til denne forordning og forordning (EU) 2018/858***.	***Den delegerede retsakt, der er*** omhandlet i første afsnit***, fastsætter også anvendelsesdatoen*** for ***forpligtelsen til*** at ***have*** en minimumsandel af genanvendt ***indhold***.

Ændring 156
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 3 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Minimumsandelen af genanvendt indhold af materialerne omhandlet i ***andet*** afsnit baseres på ***gennemførlighedsundersøgelsen omhandlet*** i ***første afsnit***, idet der tages hensyn til følgende:	Minimumsandelen af genanvendt indhold af materialerne omhandlet i ***første*** afsnit baseres på ***den gennemførlighedsundersøgelse, der foretages af Kommissionen. Kommissionen afslutter undersøgelsen senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag*** i ***måneden 24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden]***, idet der tages hensyn til følgende:

Ændring 157
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 3 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) den nuværende og forventede tilgængelighed af materialerne i andet afsnit genanvendt fra forbrugsaffald	a) den nuværende og forventede tilgængelighed af materialerne i andet afsnit genanvendt fra ***produktionsaffald og*** forbrugsaffald

Ændring 158
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
Kommissionen kan vedtage en ***gennemførelsesretsakt***, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper.	***Senest den … [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen*** en ***delegeret retsakt***, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af andelen af materialer ***omhandlet i dette afsnit*** genanvendt fra ***produktionsaffald og*** forbrugsaffald i køretøjstyper.

Ændring 159
Forslag til forordning
Artikel 6 – stk. 4 – afsnit 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
Denne ***gennemførelsesretsakt*** vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel ***51, stk. 2***.	Denne ***delegerede retsakt*** vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel ***50***.

Ændring 160
Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Hvert køretøj, der tilhører en køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden], designes på en måde, der ***ikke er til hinder for***, at godkendte behandlingsanlæg kan fjerne de dele og komponenter, som er opført i bilag VII, del C, fra det pågældende køretøj i køretøjets affaldsfase.	1. Hvert køretøj, der tilhører en ***ny*** køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden], designes på en måde, der ***muliggør***, at godkendte behandlingsanlæg ***let*** kan fjerne de dele og komponenter, som er opført i bilag VII, del C, fra det pågældende køretøj i køretøjets affaldsfase ***med henblik på udskiftning, genbrug, genanvendelse, genfremstilling eller istandsættelse, hvor det er teknisk muligt***.

Ændring 161
Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Hvert køretøj, der tilhører en køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, designes for så vidt angår sammenføjnings-, fastgørelses- og forseglingselementer således, at godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder på	2. Hvert køretøj, der tilhører en ***ny*** køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, designes***, herunder*** for så vidt angår sammenføjnings-, fastgørelses- og forseglingselementer således, at godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og

en let og ikkedestruktiv måde kan fjerne og udskifte elkøretøjsbatterier og elmotorer i køretøjet i køretøjets brugsfase og affaldsfase.	vedligeholdelsesvirksomheder på en let og ikkedestruktiv måde kan fjerne og udskifte elkøretøjsbatterier ***og deres batteripakker*** og elmotorer i køretøjet i køretøjets brugsfase og affaldsfase.

Ændring 162
Forslag til forordning
Artikel 7 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	4a. Fabrikanter må ikke hindre fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter ved hjælp af softwareopdateringer. Fabrikanter skal sikre adgang til den nødvendige softwaredokumentation og de nødvendige diagnoseværktøjer.

Ændring 163
Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fabrikanterne skal påvise, at nye ***køretøjer***, som de har fremstillet, og som bringes i omsætning, er typegodkendt i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2018/858 ***og i*** nærværende forordning.	1. Fabrikanterne skal påvise, at nye ***køretøjstyper***, som de har fremstillet, og som bringes i omsætning, er typegodkendt i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2018/858***, forordning (EU) nr. 168/2013 og*** nærværende forordning.

Ændring 164
Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravene i artikel 4, 5, 6 eller 7, fremlægger fabrikanten dokumentation for opfyldelsen af disse krav og:	2. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravene i artikel 4, ***artikel*** 5, ***stk. 1 og 2, artikel*** 6 eller ***artikel*** 7, fremlægger fabrikanten dokumentation for opfyldelsen af disse krav og:

Ændring 165
Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) medtager den i informationsmappen omhandlet i artikel 24 i forordning (EU) 2018/858 og	a) medtager den i informationsmappen omhandlet i artikel 24 i forordning (EU) 2018/858 ***eller i artikel 27 i forordning (EU) nr. 168/2013, hvor det relevant,*** og

Ændring 166
Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) indsender den til den typegodkendende myndighed i overensstemmelse med artikel 23 i forordning (EU) 2018/858.	b) indsender den til den typegodkendende myndighed i overensstemmelse med artikel 23 i forordning (EU) 2018/858 ***eller i artikel 26 i forordning (EU) nr. 168/2013, hvor det relevant.***

Ændring 167
Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Med henblik på	***udgår***

typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravet i artikel 9, indsender fabrikanten strategien for cirkularitet til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i forordning (EU) 2018/858.

Ændring 168
Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravene i artikel 10, udarbejder fabrikanten den erklæring, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, og indgiver den i overensstemmelse med artikel 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858 til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i nævnte forordning.	4. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravene i artikel 10, udarbejder fabrikanten den erklæring, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, og indgiver den i overensstemmelse med artikel 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858 til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i nævnte forordning ***eller i overensstemmelse med artikel 27, stk. 1, i forordning (EU) nr. 168/2013 til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 26 i forordning (EU) nr. 168/2013***.

Ændring 169
Forslag til forordning
Artikel 8 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, der	5. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, der

er omfattet af kravene i artikel 11, indgiver fabrikanten en erklæring, hvori det bekræftes, at kravet i artikel 11, stk. 1, i overensstemmelse med 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858, er opfyldt, til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i nævnte forordning.	er omfattet af kravene i artikel 11, indgiver fabrikanten en erklæring, hvori det bekræftes, at kravet i artikel 11, stk. 1, i overensstemmelse med 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858, er opfyldt, til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i nævnte forordning ***eller i overensstemmelse med artikel 27, stk. 1, i forordning (EU) nr. 168/2013 til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 26 i forordning (EU) nr. 168/2013***.

Ændring 170
Forslag til forordning
Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. ***For hver køretøjstype, der er typegodkendt i henhold til forordning (EU) 2018/858*** pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden]***, udarbejder fabrikanten*** en strategi for cirkularitet.	1. ***Køretøjsfabrikanter skal*** pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] ***udarbejde*** en strategi for cirkularitet ***på fabrikantniveau og forelægge en kopi for Kommissionen***. ***Uanset afsnit 1 kan fabrikanter også udarbejde en strategi for cirkularitet på køretøjsklasseniveau.***

Ændring 171
Forslag til forordning
Artikel 9 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. I strategien for cirkularitet redegøres for de foranstaltninger, som fabrikanterne vil træffe for at følge op på deres forpligtelser til at sikre, at cirkularitetskravene i kapitel II***, som verificeres under typegodkendelsesprocedurerne*** og ***gælder for den pågældende køretøjstype***, ***opfyldes***.	2. I strategien for cirkularitet redegøres for de foranstaltninger, som fabrikanterne vil træffe for at følge op på deres forpligtelser til at sikre, at cirkularitetskravene i kapitel II***. Strategien for cirkularitet skal tage hensyn til den kapacitet*** og ***de oplysninger, der faktisk er til rådighed fra leverandører***, ***navnlig SMV'er***.

Ændring 172
Forslag til forordning
Artikel 9 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Fabrikanten forelægger Kommissionen en kopi af strategien for cirkularitet senest 30 dage efter meddelelsen af typegodkendelsen for den pågældende køretøjstype.	***udgår***

Ændring 173
Forslag til forordning
Artikel 9 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. Fabrikanten overvåger og følger op på foranstaltningerne i strategien for cirkularitet og ajourfører strategien hvert femte år i overensstemmelse med bilag IV, del B. ***Den ajourførte strategi for cirkularitet forelægges for den typegodkendende myndighed, der har udstedt typegodkendelsen for køretøjstypen, og for***	5. Fabrikanten overvåger og følger op på foranstaltningerne i strategien for cirkularitet og ajourfører strategien ***med angivelse af de relevante nye ændringer af strategien for cirkularitet*** hvert femte år i overensstemmelse med bilag IV, del B.

Kommissionen.

Ændring 174
Forslag til forordning
Artikel 9 – stk. 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at ændre bilag IV, del B, ved at tilpasse kravene til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringerne af denne strategi til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer til markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer.	***udgår***

Ændring 175
Forslag til forordning
Artikel 9 – stk. 8

Kommissionens forslag	*Ændring*
8. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 83 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] og derefter hvert ***sjette*** år udarbejder og offentliggør Kommissionen en rapport om cirkulariteten i bilindustrien. Rapporten baseres ***på*** navnlig på strategier for cirkularitet og ajourføringer af sådanne strategier.	8. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 83 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] og derefter hvert ***femte*** år udarbejder og offentliggør Kommissionen en rapport om cirkulariteten i bilindustrien. Rapporten baseres navnlig på strategier for cirkularitet og ajourføringer af sådanne strategier.

Ændring 176
Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 1 – afsnit 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Fabrikanten angiver for hver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden ***36*** måneder efter ***datoen for denne forordnings ikrafttræden***] i henhold til forordning (EU) 2018/858, den respektive andel af genanvendt indhold af:	Fabrikanten angiver for hver ***ny*** køretøjstype, der er typegodkendt pr***. …***. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden ***12*** måneder efter ***vedtagelsen af de delegerede retsakter, der fastlægger metoden til beregning og verificering af genanvendt indhold, som er til stede i køretøjerne, jf. artikel 6***] i henhold til forordning (EU) 2018/858, den respektive andel af genanvendt indhold af:

Ændring 177
Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 1 – afsnit 1 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) stål***.***	d) stål ***og legeringer heraf***

Ændring 178
Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 1 – afsnit 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	da) plast.

Ændring 179
Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Erklæringen vedrører det genanvendte indhold af disse materialer i køretøjstypen, og det	Erklæringen vedrører det genanvendte indhold af disse materialer i køretøjstypen, og det

angives for hver materialeandel, om materialet genanvendes fra produktionsaffald eller fra forbrugsaffald.	angives for hver materialeandel ***og for plastkomponenter, der er tungere end 100 g***, om materialet genanvendes fra produktionsaffald eller fra forbrugsaffald.

Ændring 180
Forslag til forordning
Artikel 10 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Uanset stk. 1 finder kravet om at angive andelen af genanvendt indhold af et bestemt materiale ikke anvendelse, hvis der er fastsat et mål for det pågældende materiale i henhold til artikel 6, stk. 3 eller 4.	3. Uanset stk. 1 finder kravet om at angive andelen af genanvendt indhold af et bestemt materiale ikke anvendelse, hvis der er fastsat et mål for det pågældende materiale i henhold til artikel 6, stk. ***1,*** 3 eller 4.

Ændring 181
Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] giver fabrikanterne affaldshåndteringsvirksomheder ***og*** reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til de oplysninger, der er opført i bilag V, med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af følgende:	1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] giver fabrikanterne ***for nye typegodkendte køretøjstyper*** affaldshåndteringsvirksomheder***,*** reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ***samt beredskabstjenester*** ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang***, herunder via eksisterende værktøjer, der anvendes af bilindustrien,*** til de oplysninger, der er opført i bilag V, med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af følgende:

Ændring 182
Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) elkøretøjsbatterier, der er indbygget i køretøjet	a) elkøretøjsbatterier ***og deres batteripakker***, der er indbygget i køretøjet

Ændring 183
Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 1 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer omhandlet i artikel ***27***, stk. 1, litra b), i forordning (EU) ***[forordningen om kritiske råstoffer]*** på tidspunktet for typegodkendelse af køretøjet	e) dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer omhandlet i artikel ***28***, stk. 1, litra b), i forordning (EU) ***2024/1252*** på tidspunktet for typegodkendelse af køretøjet

Ændring 184
Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	1a. Fabrikanterne tilvejebringer en rednings- og beredskabsvejledning.

Ændring 185
Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Fabrikanterne sikrer samarbejdet med de godkendte behandlingsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ved at etablere de nødvendige	Fabrikanterne sikrer samarbejdet med de godkendte behandlingsvirksomheder***, eftermonteringsvirksomheder*** og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder

kommunikationsplatforme med henblik på tilvejebringelse og ajourføring af de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, og de oplysninger, der er anført i bilag V.

ved at etablere de nødvendige kommunikationsplatforme med henblik på tilvejebringelse og ajourføring af de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, og de oplysninger, der er anført i bilag V.

Ændring 186
Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Fabrikanterne stiller de oplysninger, der er omhandlet i første afsnit, gratis til rådighed. Fabrikanterne kan opkræve gebyrer fra affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder til dækning af de administrative omkostninger forbundet med at gøre de krævede oplysninger tilgængelige via kommunikationsplatforme.	Fabrikanterne stiller de oplysninger, der er omhandlet i første afsnit, gratis til rådighed. Fabrikanterne kan opkræve ***rimelige og forholdsmæssige*** gebyrer fra affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ***i det omfang, det er nødvendigt*** til dækning af de ***faktiske*** administrative omkostninger forbundet med at gøre de krævede oplysninger tilgængelige via kommunikationsplatforme.

Ændring 187
Forslag til forordning
Artikel 11 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at ændre bilag V ved at revidere listen over dele, komponenter og materialer i køretøjer og omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal fremlægge.	***udgår***

Ændring 188
Forslag til forordning
Artikel 12 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. ***Fabrikanterne*** sikrer, at ***elmotorer***, der indeholder permanente magneter, forsynes med en synlig og klart læselig mærkning, der ikke kan fjernes, med ***de oplysninger, der er anført*** i ***bilag VI, punkt 4***.	2. ***Fra ... [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden]*** sikrer ***fabrikanterne***, at ***køretøjsdele og --komponenter***, der indeholder permanente magneter, forsynes med en synlig og klart læselig mærkning, der ikke kan fjernes, med ***oplysningerne i henhold til artikel 28*** i ***forordning (EU) 2024/1252***.

Ændring 189
Forslag til forordning
Artikel 13 – overskrift

Kommissionens forslag	*Ændring*
Køretøjspas for cirkularitet	***Digitalt*** køretøjspas for cirkularitet

Ændring 190
Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden ***84*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal hvert køretøj, der bringes i omsætning, have et køretøjspas for cirkularitet, som skal være i	1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden ***72*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal hvert køretøj, der bringes i omsætning, have et ***digitalt*** køretøjspas for cirkularitet, som

overensstemmelse med og, hvor det er muligt, integreres i andre køretøjsrelaterede miljøpas oprettet i henhold til EU-retten.	skal være i overensstemmelse ***og interoperabelt*** med og, hvor det er muligt, integreres i andre køretøjsrelaterede miljøpas oprettet i henhold til EU-retten.

Ændring 191
Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Køretøjspasset for cirkularitet for køretøjer skal indeholde de oplysninger, der er omhandlet i denne forordnings artikel 11, i digitalt format og være gratis tilgængeligt.	2. Køretøjspasset for cirkularitet for køretøjer skal indeholde de oplysninger, der er omhandlet i denne forordnings artikel ***5, stk. 2 og 3, og artikel 10 og*** 11, i digitalt format og være gratis tilgængeligt.

Ændring 192
Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Fabrikanten, ***der bringer*** køretøjet i omsætning***, sikrer***, at oplysningerne i køretøjspasset for cirkularitet er fuldstændige, nøjagtige og ajourførte.	3. Fabrikanten ***sikrer på det tidspunkt***, ***hvor*** køretøjet ***bringes*** i omsætning, at oplysningerne i køretøjspasset for cirkularitet er fuldstændige, nøjagtige og ajourførte.

Ændring 193
Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. Køretøjspasset for cirkularitet for et køretøj, der er blevet udrangeret, ophører med at eksistere tidligst seks måneder efter udstedelsen af skrotningsattesten for det udrangerede køretøj.	5. Køretøjspasset for cirkularitet for et køretøj, der er blevet udrangeret, ophører med at eksistere tidligst seks måneder efter udstedelsen af ***eksportcertifikatet eller*** skrotningsattesten for det

udrangerede køretøj.

Ændring 194
Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 6 – afsnit 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter regler om følgende:	***Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden]*** vedtager ***Kommissionen*** gennemførelsesretsakter, der fastsætter regler om følgende:

Ændring 195
Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 6 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) måden og den tekniske ***specifikation i den*** løsning, der skal anvendes til at få adgang til køretøjspasset for cirkularitet	a) måden og ***de grundlæggende krav til*** den tekniske løsning, der skal anvendes til at få adgang til køretøjspasset for cirkularitet ***på en måde, der ikke udelukker nogen teknologisk løsning***

Ændring 196
Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 6 – afsnit 1 – litra b – nr. i

Kommissionens forslag	*Ændring*
i) ***interoperabiliteten af*** køretøjspasset for ***cirkularitet*** med andre pas, der kræves i henhold til EU-lovgivningen	i) køretøjspasset for ***cirkularitets interoperabilitet*** med ***og tilpasning til*** andre pas, der kræves i henhold til EU-lovgivningen

Ændring 197
Forslag til forordning
Artikel 13 – stk. 6 – afsnit 1 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ca) betingelserne for adgang til køretøjspasset for cirkularitet, herunder retten til adgang og de relevante regler for databeskyttelse og beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder

Ændring 198
Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. Medlemsstaterne kan vedtage foranstaltninger med henblik på at kræve, at producenter eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 indgår kontrakter med godkendte behandlingsanlæg med henblik på at opfylde deres producentansvarsforpligtelser.

Ændring 199
Forslag til forordning
Artikel 15 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	4a. Kommissionen vedtager senest den … [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] en gennemførelsesretsakt om fastsættelse af detaljerede

	krav til de kontrakter, der er omhandlet i stk. 3a, med henblik på at sikre retfærdige, gennemsigtige og ikkediskriminerende vilkår og betingelser. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 51, stk. 2.

Ændring 200
Forslag til forordning
Artikel 16 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] har producenter udvidet producentansvar for køretøjer, som de for første gang gør tilgængelige på markedet på en medlemsstats område. Den ordning, som producenterne indfører for at udøve dette ansvar, skal ***være i overensstemmelse med*** artikel 8 og 8a i direktiv 2008/98/EF og opfylde kravene i dette kapitel.	Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] har producenter udvidet producentansvar for køretøjer, som de for første gang gør tilgængelige på markedet på en medlemsstats område. Den ordning, som producenterne indfører for at udøve dette ansvar, skal ***overholde*** artikel 8 og 8a i direktiv 2008/98/EF og opfylde kravene i dette kapitel.

Ændring 201
Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] opretter medlemsstaterne et producentregister, som benyttes til at overvåge, at producenterne	Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] opretter medlemsstaterne et producentregister ***eller anvender et eksisterende***

opfylder kravene i dette kapitel.	***procedureregister***, som benyttes til at overvåge, at producenterne opfylder kravene i dette kapitel.

Ændring 202
Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Registret skal indeholde links til andre nationale registre over producenternes websteder for at lette registreringen af producenter eller ***udpegede*** repræsentanter for det udvidede producentansvar i alle medlemsstater.	Registret skal indeholde links til andre nationale registre over producenternes websteder for at lette registreringen af producenter eller ***bemyndigede*** repræsentanter for det udvidede producentansvar i alle medlemsstater.

Ændring 203
Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 1 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] opretter Kommissionen en fælles portal med links til alle de nationale registre for at lette registreringen af producenter i alle medlemsstater.

Ændring 204
Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 2 – afsnit 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
Producenterne må kun gøre køretøjer tilgængelige på	Producenterne må kun gøre køretøjer tilgængelige på

markedet i en medlemsstat, hvis de eller, i tilfælde af bemyndigelse, deres ***udpegede*** repræsentanter for det udvidede producentansvar er registreret i den pågældende medlemsstat.	markedet i en medlemsstat, hvis de eller, i tilfælde af bemyndigelse, deres ***bemyndigede*** repræsentanter for det udvidede producentansvar er registreret i den pågældende medlemsstat.

Ændring 205
Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 6

Kommissionens forslag	*Ændring*
6. Forpligtelserne i henhold til denne artikel kan opfyldes på producentens vegne af en ***udpeget*** repræsentant for det udvidede producentansvar.	6. Forpligtelserne i henhold til denne artikel kan opfyldes på producentens vegne af en ***bemyndiget*** repræsentant for det udvidede producentansvar. ***Hvis en bemyndiget repræsentant repræsenterer mere end én producent i et land, anfører denne bemyndigede repræsentant navn og kontaktoplysninger for hver af de repræsenterede producenter særskilt.***

Ændring 206
Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 11

Kommissionens forslag	*Ændring*
11. Producenten eller, hvor det er relevant, producentens ***udpegede*** repræsentant for det udvidede producentansvar eller den producentansvarsorganisation, som er udpeget og handler på vegne af de producenter, den repræsenterer, underretter uden unødig forsinkelse den kompetente myndighed om enhver ændring i oplysningerne i registreringen og om eventuelt	11. Producenten eller, hvor det er relevant, producentens ***bemyndigede*** repræsentant for det udvidede producentansvar eller den producentansvarsorganisation, som er udpeget og handler på vegne af de producenter, den repræsenterer, underretter uden unødig forsinkelse den kompetente myndighed om enhver ændring i oplysningerne i registreringen og om eventuelt

endeligt ophør for så vidt angår tilgængeliggørelse af de køretøjer, der er omhandlet i registreringen, på medlemsstatens område.	endeligt ophør for så vidt angår tilgængeliggørelse af de køretøjer, der er omhandlet i registreringen, på medlemsstatens område.

Ændring 207
Forslag til forordning
Artikel 17 – stk. 12

Kommissionens forslag	*Ændring*
12. Producenten eller, hvor det er relevant, producentens ***udpegede*** repræsentant for det udvidede producentansvar eller producentansvarsorganisationen indberetter oplysninger til den kompetente myndighed med ansvar for registret om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar.	12. Producenten eller, hvor det er relevant, producentens ***bemyndigede*** repræsentant for det udvidede producentansvar eller producentansvarsorganisationen indberetter oplysninger til den kompetente myndighed med ansvar for registret om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar. ***Hvis oplysningerne i producentregistret ikke er offentligt tilgængelige, sikrer medlemsstaterne, at udbydere af onlineplatforme, der giver forbrugere mulighed for at indgå aftaler om fjernsalg med producenter, får gratis adgang til disse oplysninger.***

Ændring 208
Forslag til forordning
Artikel 18 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Producentansvarsorganisationerne sikrer fortroligheden af data i deres besiddelse, herunder fortrolige oplysninger eller oplysninger, der direkte kan henføres til individuelle	2. Producentansvarsorganisationerne sikrer fortroligheden af data i deres besiddelse, herunder fortrolige oplysninger eller oplysninger, der direkte kan henføres til individuelle

producenter eller deres ***udpegede*** repræsentanter for det udvidede producentansvar.	producenter eller deres ***bemyndigede*** repræsentanter for det udvidede producentansvar.

Ændring 209
Forslag til forordning
Artikel 18 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. I tillæg til de oplysninger, der er omhandlet i artikel 8a, stk. 3, litra e), i direktiv 2008/98/EF, offentliggør producentansvarsorganisationerne på deres websteder mindst én gang om året med forbehold af forretnings- og fabrikshemmeligheder oplysninger om indsamlingen af udrangerede køretøjer og opfyldelsen af målene for genbrug og genanvendelse, genbrug og nyttiggørelse samt genanvendelse af plast for de producenter, der har overladt opfyldelsen af deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar til producentansvarsorganisationen.	3. I tillæg til de oplysninger, der er omhandlet i artikel 8a, stk. 3, litra e), i direktiv 2008/98/EF, offentliggør producentansvarsorganisationerne ***eller de individuelle producenter*** på deres websteder mindst én gang om året med forbehold af forretnings- og fabrikshemmeligheder oplysninger om indsamlingen af udrangerede køretøjer og opfyldelsen af målene for genbrug og genanvendelse, genbrug og nyttiggørelse samt genanvendelse af plast for de producenter, der har overladt opfyldelsen af deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar til producentansvarsorganisationen***, eller for de producenter, der opfylder deres forpligtelser individuelt***.

Ændring 210
Forslag til forordning
Artikel 18 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. I tillæg til de oplysninger, der er omhandlet i stk. 3, offentliggør producentansvarsorganisationerne oplysninger om udvælgelsesproceduren for

	affaldshåndteringsvirksomheder, der er udvalgt i overensstemmelse med stk. 4a.

Ændring 211
Forslag til forordning
Artikel 18 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Producentansvarsorganisationerne sikrer en ***rimelig*** repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i deres styrende organer.	4. Producentansvarsorganisationerne sikrer en ***forholdsmæssig*** repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder***, der er aktive inden for indsamling og behandling af udrangerede køretøjer,*** i deres styrende organer***, herunder i deres bestyrelse og rådgivende udvalg***.

Ændring 212
Forslag til forordning
Artikel 18 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	4a. Affaldshåndteringsvirksomheder underkastes en ikkeforskelsbehandlende udvælgelsesprocedure foretaget af producenter eller producentansvarsorganisationer, der er baseret på gennemsigtige tildelingskriterier, og som ikke pålægger små og mellemstore virksomheder en uforholdsmæssig stor byrde.

Ændring 213
Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) de omkostninger ved indsamling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 23-26, og de omkostninger til behandling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 27-30, 34 og 35, ***forudsat at de ikke dækkes af indtægterne*** fra affaldshåndteringsvirksomheder ***i forbindelse med*** salg af brugte reservedele og komponenter, af rensede udrangerede køretøjer eller af sekundære råstoffer genanvendt fra udrangerede køretøjer	a) de omkostninger ved indsamling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 23-26, og de omkostninger til behandling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 27-30, 34 og 35, ***idet der tages hensyn til alle de indtægter*** fra affaldshåndteringsvirksomheder***, der stammer fra*** salg af brugte reservedele og komponenter, af rensede udrangerede køretøjer eller af sekundære råstoffer genanvendt fra udrangerede køretøjer

Ændring 214
Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) omkostningerne ved gennemførelsen af oplysningskampagner med henblik på at forbedre indsamlingen af udrangerede køretøjer	b) omkostningerne ved gennemførelsen af oplysningskampagner med henblik på at ***informere offentligheden og*** forbedre indsamlingen af udrangerede køretøjer

Ændring 215
Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) omkostningerne ved oprettelse af det i artikel 25 omhandlede	***udgår***

anmeldelsessystem

Ændring 216
Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) ***omkostningerne*** ved indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder***.***	d) ***De administrative omkostninger*** ved ***tilrådighedsstillelse af data for og*** indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder

Ændring 217
Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	da) de gennemsnitlige udgifter til transport af udrangerede køretøjer til de nærmeste indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg.

Ændring 218
Forslag til forordning
Artikel 20 – stk. 4 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
I tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar stiller producenterne en garanti for køretøjer, som de for første gang gør tilgængelige på markedet på en medlemsstats område. Denne garanti skal sikre, at de i stk. 1 anførte processer i relation til dette disse køretøjer vil blive finansieret.	I tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar stiller producenterne en garanti for køretøjer, som de for første gang gør tilgængelige på markedet på en medlemsstats område. Denne garanti skal sikre, at de i stk. 1 anførte processer i relation til dette disse køretøjer vil blive finansieret***, herunder i tilfælde af endeligt ophør af deres***

	aktiviteter eller insolvens.

Ændring 219
Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Hvis forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar opfyldes kollektivt, sikrer producentansvarsorganisationerne, at de finansielle bidrag, som de modtager fra producenterne, gradueres under hensyntagen til følgende:	1. Hvis forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar opfyldes kollektivt, sikrer producentansvarsorganisationerne, at de finansielle bidrag, som de modtager fra producenterne, ***mindst*** gradueres under hensyntagen til følgende:

Ændring 220
Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) køretøjets vægt	a) køretøjets vægt***, undtagen elkøretøjsbatterier***

Ændring 221
Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) type fremdriftssystem	***udgår***

Ændring 222
Forslag til forordning
Artikel 21 – stk. 1 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) andelen af materialer og stoffer, der er til hinder for en genanvendelsesproces af høj	e) andelen af materialer og stoffer, der er til hinder for en genanvendelsesproces af høj

kvalitet***, såsom klæbemidler, kompositplast eller kulstofforstærkede materialer***	kvalitet

Ændring 223
Forslag til forordning
Artikel 22 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) udpeger ved skriftlig fuldmagt en ***udpeget*** repræsentant ***for*** det udvidede producentansvar i hver medlemsstat	a) udpeger ved skriftlig fuldmagt en ***bemyndiget*** repræsentant ***til at handle på sine vegne i forbindelse med specifikke opgaver vedrørende producentens forpligtelser med hensyn til*** det udvidede producentansvar i hver medlemsstat

Ændring 224
Forslag til forordning
Artikel 22 – stk. 2 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	En producent, der sælger køretøjer til slutbrugere gennem aftaler om fjernsalg og er etableret i et tredjeland, udpeger en bemyndiget repræsentant for udvidet producentansvar i hver medlemsstat, hvor producenten markedsfører køretøjer. Denne udpegelse sker ved hjælp af en skriftlig fuldmagt.

Ændring 225
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 1 – afsnit -1 (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Producenterne sikrer, at alle udrangerede køretøjer, de har bragt i omsætning på en medlemsstats område, indsamles, når disse køretøjer bliver udrangerede køretøjer.

Ændring 226
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 ***opretter eller deltager*** i oprettelsen af indsamlingssystemer, herunder indsamlingssteder***, for alle udrangerede køretøjer i køretøjsklasser, som de for første gang har gjort tilgængelige på markedet på en medlemsstats område***.	***Med henblik herpå opretter eller deltager*** producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 i oprettelsen af indsamlingssystemer, herunder indsamlingssteder.

Ændring 227
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) sikrer tilstrækkelig tilgængelighed af godkendte behandlingsanlæg under hensyntagen til befolkningens størrelse og tæthed og den forventede mængde udrangerede køretøjer og ikke er begrænset til de områder, hvor indsamlingen og den efterfølgende håndtering er mest rentabel	b) sikrer tilstrækkelig tilgængelighed af godkendte behandlingsanlæg ***og indsamlingssteder*** under hensyntagen til befolkningens størrelse og tæthed og den forventede mængde udrangerede køretøjer og ikke er begrænset til de områder, hvor indsamlingen og den efterfølgende håndtering er mest rentabel

Ændring 228
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) sikrer indsamling af affaldsdele fra reparationer af køretøjer	***udgår***

Ændring 229
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) gør det muligt at indsamle udrangerede køretøjer ***af alle mærker***, uanset deres oprindelse	d) gør det muligt at indsamle ***de*** udrangerede køretøjer***, som de har gjort tilgængelige på markedet***, uanset deres oprindelse

Ændring 230
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 2 – nr. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) gør det muligt at aflevere af alle udrangerede køretøjer gratis til godkendte behandlingsanlæg jf. artikel 24, stk. 2.	e) gør det muligt at aflevere af alle udrangerede køretøjer gratis til godkendte behandlingsanlæg ***eller indsamlingssteder*** jf. artikel 24, stk. 2.

Ændring 231
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 gennemfører oplysningskampagner, der fremmer indsamlingssystemet for	3. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 ***offentliggør og ajourfører regelmæssigt listen over indsamlingssteder og***

udrangerede køretøjer og informerer om de miljømæssige konsekvenser af ukorrekt indsamling og håndtering af udrangerede køretøjer.	***godkendte behandlingsanlæg på deres websteder og*** gennemfører oplysningskampagner, der fremmer indsamlingssystemet for udrangerede køretøjer og informerer om de miljømæssige konsekvenser af ukorrekt indsamling og håndtering af udrangerede køretøjer.

Ændring 232
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 4 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Medlemsstaterne kan tillade andre ***affaldshåndteringsvirksomheder*** end godkendte behandlingsanlæg ***at oprette indsamlingssteder for*** udrangerede køretøjer.	Andre ***indsamlingssteder*** end godkendte behandlingsanlæg ***kan indsamle*** udrangerede køretøjer.

Ændring 233
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 4 – afsnit 2 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ba) er i besiddelse af en tilladelse i henhold til artikel 23 i direktiv 2008/98/EF

Ændring 234
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 4 – afsnit 2 – litra b b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	bb) overfører de udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg

Ændring 235
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 4 – afsnit 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) garanterer, at alle indsamlede udrangerede køretøjer overføres til et godkendt behandlingsanlæg senest ***et år*** efter modtagelsen af det udrangerede køretøj og	c) garanterer, at alle indsamlede udrangerede køretøjer overføres til et godkendt behandlingsanlæg senest ***seks måneder*** efter modtagelsen af det udrangerede køretøj og

Ændring 236
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. ***Affaldshåndteringsvirksomhederne, herunder*** godkendte behandlingsanlæg, udsteder et dokument i elektronisk format, der bekræfter modtagelsen af et udrangeret køretøj, til køretøjsejeren og fremsender det via en elektronisk anmeldelsesprocedure fastlagt i overensstemmelse med artikel 25, stk. 2, til de relevante myndigheder i medlemsstaten, herunder de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 14.	5. ***Indsamlingsstederne eller de*** godkendte behandlingsanlæg, udsteder et dokument i elektronisk format, der bekræfter modtagelsen af et udrangeret køretøj, til køretøjsejeren og fremsender det via en elektronisk anmeldelsesprocedure fastlagt i overensstemmelse med artikel 25, stk. 2, til de relevante myndigheder i medlemsstaten, herunder de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 14.

Ændring 237
Forslag til forordning
Artikel 23 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	5a. Medlemsstaterne kan vedtage foranstaltninger, der kræver, at indsamlingsstederne

	samarbejder med producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i overensstemmelse med artikel 18, stk. 1.

Ændring 238
Forslag til forordning
Artikel 24 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Aflevering af et udrangeret køretøj til et godkendt behandlingsanlæg er gratis for den sidste ejer af et køretøj, medmindre det udrangerede køretøj mangler nogen af køretøjets vigtigste dele eller komponenter***, bortset fra elkøretøjsbatteriet,*** eller indeholder affald, der er føjet til det udrangerede køretøj.	2. Aflevering af et udrangeret køretøj til et godkendt behandlingsanlæg ***eller et indsamlingssted*** er gratis for den sidste ejer af et køretøj, medmindre det udrangerede køretøj mangler nogen af køretøjets vigtigste dele eller komponenter eller indeholder affald, der er føjet til det udrangerede køretøj.

Ændring 239
Forslag til forordning
Artikel 24 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2a. Hvis elkøretøjsbatteriet mangler i et udrangeret køretøj, skal afleveringen af det udrangerede køretøj fortsat være gratis, såfremt den sidste køretøjsejer fremlægger dokumentation for, at elkøretøjsbatteriet er blevet håndteret af en fagperson i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1542.

Ændring 240
Forslag til forordning
Artikel 25 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	5a. Medlemsstater, der giver mulighed for midlertidig afregistrering af køretøjer i deres nationale lovgivning:
	a) fastsætter en maksimal periode for en sådan afregistrering, dog højst fire år
	b) sikrer, at forlængelser af midlertidig afregistrering kun gives for en nærmere fastsat og begrænset periode, og kun hvis det kan konstateres, at det afregistrerede køretøj stadig eksisterer.

Ændring 241
Forslag til forordning
Artikel 26 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) afleverer det udrangerede køretøj til et godkendt behandlingsanlæg eller i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 23, stk. 4, til et indsamlingssted uden unødig forsinkelse efter at have modtaget oplysninger om, at køretøjet opfylder et eller flere af de kriterier for, at det ikke kan repareres, der er fastsat i bilag I, del A, punkt 1 ***og 2***	a) afleverer det udrangerede køretøj til et godkendt behandlingsanlæg eller i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 23, stk. 4, til et indsamlingssted uden unødig forsinkelse efter at have modtaget oplysninger om, at køretøjet opfylder et eller flere af de kriterier for, at det ikke kan repareres, der er fastsat i bilag I, del A, punkt 1

Ændring 242
Forslag til forordning
Artikel 26 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) fremlægger en skrotningsattest for den relevante registreringsmyndighed.	b) fremlægger en skrotningsattest for den relevante registreringsmyndighed***, undtagen i tilfælde, hvor der findes en onlineprocedure til meddelelse eller behandling af afregistreringen af det udrangerede køretøj fra de godkendte behandlingsanlæg***.

Ændring 243
Forslag til forordning
Artikel 26 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Hvis ejendomsretten til et brugt køretøj overdrages af en erhvervsdrivende, skal den erhvervsdrivende angive over for den erhvervende person, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj, i overensstemmelse med bilag I, del A, eller fremlægge en synsrapport.

Ændring 244
Forslag til forordning
Artikel 26 – stk. 1 – afsnit 1 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	For udrangerede køretøjer sikrer den erhvervsdrivende, at disse køretøjer kun overføres til et godkendt behandlingsanlæg.

Ændring 245
Forslag til forordning
Artikel 27 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Godkendte behandlingsanlæg sikrer, at enhver behandling af udrangerede køretøjer som minimum er i overensstemmelse med artikel 28, 29, 30, 31, 34 og ***35*** og bilag VII til denne forordning, og anvender den bedste tilgængelige teknik som defineret i artikel 3, nr. 10), i direktiv 2010/75/EU.	2. Godkendte behandlingsanlæg sikrer, at enhver behandling af udrangerede køretøjer som minimum er i overensstemmelse med artikel 28, 29, 30, 31, ***32,*** 34***,*** ***35*** og ***36*** og bilag VII til denne forordning, og anvender den bedste tilgængelige teknik som defineret i artikel 3, nr. 10), i direktiv 2010/75/EU.

Ændring 246
Forslag til forordning
Artikel 27 – stk. 3 – afsnit 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) fjerner de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, fra det udrangerede køretøj inden fragmentering eller sammenpresning ved hjælp af manuel demontering eller (halv-)automatiseret adskillelse på en ikkedestruktiv måde for komponenter med potentiale for genbrug, genfremstilling eller istandsættelse	c) fjerner de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, fra det udrangerede køretøj inden fragmentering eller sammenpresning ved hjælp af manuel demontering eller (halv-)automatiseret adskillelse på en ikkedestruktiv måde for komponenter med potentiale for genbrug, genfremstilling eller istandsættelse ***i overensstemmelse med artikel 30 og 31 under hensyntagen til markedspotentialet for genbrug, genfremstilling eller renovering af disse dele og komponenter og behovet for, at skrottet er af høj kvalitet***

Ændring 247
Forslag til forordning
Artikel 27 stk. 3 – afsnit 1 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) behandler alle udrangerede	d) behandler alle udrangerede

køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf i overensstemmelse med affaldshierarkiet og de generelle krav i artikel 4 i direktiv 2008/98/EF ***og med artikel 32, 34, 35 og 36 i denne forordning***.	køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf i overensstemmelse med affaldshierarkiet og de generelle krav i artikel 4 i direktiv 2008/98/EF

Ændring 248
Forslag til forordning
Artikel 27 stk. 3 – afsnit 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	da) sender alle udrangerede køretøjer efter rensning og fjernelse af dele til et anlæg, hvor de fragmenteres

Ændring 249
Forslag til forordning
Artikel 27 stk. 3 – afsnit 1 – litra d b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	db) behandler det modtagne udrangerede køretøj senest seks måneder efter afleveringsdatoen.

Ændring 250
Forslag til forordning
Artikel 27 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 om ændring af bilag VII ved at tilpasse minimumskravene til behandling af udrangerede køretøjer til videnskabelige og tekniske fremskridt***.***	4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 om ændring af bilag VII ved at tilpasse minimumskravene til behandling af udrangerede køretøjer til videnskabelige og tekniske fremskridt ***i***

	behandlingsteknologier, herunder:
	a) ved at tilføje, slette eller revidere de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C
	b) ved at ændre eller supplere de krav, der er opført i bilag VII, del G.

Ændring 251
Forslag til forordning
Artikel 27 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. Medlemsstaterne tilskynder godkendte behandlingsanlæg til at indføre certificerede miljøledelsessystemer i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1221/2009.	5. Medlemsstaterne tilskynder godkendte behandlingsanlæg til at indføre certificerede miljøledelsessystemer ***og foretage revisioner*** i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1221/2009.

Ændring 252
Forslag til forordning
Artikel 28 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] stiller godkendte behandlingsanlæg og andre affaldshåndteringsvirksomheder krav om, at udrangerede køretøjer, der afleveres til dem med henblik på fragmentering, ledsages af følgende:	1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] stiller godkendte behandlingsanlæg og andre affaldshåndteringsvirksomheder krav om, at udrangerede køretøjer, der afleveres til dem med henblik på fragmentering, ***renses i overensstemmelse med artikel 29, og deres dele og komponenter fjernes i overensstemmelse med artikel 30 og*** ledsages af følgende:

Ændring 253
Forslag til forordning
Artikel 28 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Affaldshåndteringsvirksomheder, der fragmenterer udrangerede køretøjer, ***må ikke*** blande udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf med emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr.	3. ***Godkendte behandlingsanlæg og*** affaldshåndteringsvirksomheder, der fragmenterer udrangerede køretøjer, ***skal kunne*** blande udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf med emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr***, forudsat at kriterierne og grænseværdierne i bilag VII, del G, er opfyldt, og at sporbarheden i forbindelse med rapportering er sikret, at fragmenteringsprocessen ikke sænker affaldsstrømmenes kvalitet sammenlignet med særskilt behandling, og at outputtet overholder høje kvalitetsstandarder***.

Ændring 254
Forslag til forordning
Artikel 28 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. Affaldshåndteringsvirksomhederne skal under udførelsen af fragmenteringen sikre, at stål-, aluminium- og kobberoutput overholder høje kvalitetsstandarder som fastsat i den delegerede retsakt, der er omhandlet i stk. 3b (nyt).

Ændring 255
Forslag til forordning
Artikel 28 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3b. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 12 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen de delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte kvalitetskrav til outputfraktionerne fra fragmentering, herunder:
	a) det samlede kobberindhold i den primære stålfraktion
	b) aluminiumstøbelegeringsfraktion og -smedelegeringsfraktion
	c) de nødvendige sorteringsprocesser og restfraktionen fra disse processer.

Ændring 256
Forslag til forordning
Artikel 29 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. ***Så hurtigt som muligt efter*** aflevering af et udrangeret køretøj til det godkendte behandlingsanlæg renser anlægget disse køretøjer, inden de behandles yderligere, i overensstemmelse med minimumskravene i bilag VII, del B.	1. ***Inden for 30 dage fra*** aflevering af et udrangeret køretøj til det godkendte behandlingsanlæg renser anlægget disse køretøjer, inden de behandles yderligere, i overensstemmelse med minimumskravene i bilag VII, del B.

Ændring 257
Forslag til forordning
Artikel 29 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. De væsker, der er opført i bilag VII, del B, indsamles og oplagres særskilt i overensstemmelse med kravene i bilag VII, del A. Olieaffald indsamles og opbevares særskilt fra de andre væsker og behandles i overensstemmelse med artikel 21 i direktiv 2008/98/EF.	2. De væsker, der er opført i bilag VII, del B, indsamles og oplagres særskilt i overensstemmelse med kravene i bilag VII, del A. Olieaffald indsamles og opbevares særskilt fra de andre væsker og behandles i overensstemmelse med artikel 21 i direktiv 2008/98/EF. ***Væsker fra klimaanlæg, der anvendes i varmestyringssystemer, indsamles og opbevares adskilt fra de andre væsker og nyttiggøres i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/573[1a] og, hvor det er teknisk og økonomisk muligt, genanvendes eller genvindes og genbruges.***
	_____
	[1a] Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) 2024/573 af 7. februar 2024 om fluorholdige drivhusgasser, om ændring af direktiv (EU) 2019/1937 og om ophævelse af forordning (EU) nr. 517/2014 (EUT L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

Ændring 258
Forslag til forordning
Artikel 30 – overskrift

Kommissionens forslag	*Ændring*
Obligatorisk fjernelse af dele og	Obligatorisk fjernelse af dele og

komponenter til genbrug og genanvendelse inden fragmentering	komponenter til genbrug***, genfremstilling, reparation*** og genanvendelse inden fragmentering

Ændring 259
Forslag til forordning
Artikel 30 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] sikrer godkendte behandlingsanlæg, at de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering efter afslutningen af den i artikel 29 omhandlede rensning.	1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] sikrer godkendte behandlingsanlæg, at de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering***. Med henblik på at verificere markedspotentialet for genbrug, genfremstilling og reparation vurderes disse dele i overensstemmelse med artikel 31 før demontering. Denne vurdering foretages*** efter afslutningen af den i artikel 29 omhandlede rensning.

Ændring 260
Forslag til forordning
Artikel 30 – stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	1a. Godkendte behandlingsanlæg sikrer, at de dele og komponenter, der fjernes i overensstemmelse med første afsnit og ikke har et markedspotentiale for genbrug, genfremstilling og reparation, sendes til genanvendelse i henhold til behandlingskravene i bilag

VII, del F.

Ændring 261
Forslag til forordning
Artikel 30 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Stk. 1 finder ikke ***anvendelse***, hvis et godkendt behandlingsanlæg påviser, at post-shredder-teknologier adskiller materialer fra dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, punkt 13-19, lige så effektivt som manuelle demonteringsprocesser eller halvautomatiserede adskillelsesprocesser.	***Hvis dele og komponenter*** ikke ***har et markedspotentiale for genbrug, genfremstilling og reparation er det ikke obligatorisk at fjerne dem inden fragmentering***, hvis et godkendt behandlingsanlæg påviser, at post-shredder-teknologier adskiller materialer fra dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, punkt ***6 og*** 13-19, lige så effektivt ***og leverer tilsvarende genanvendt materiale*** som manuelle demonteringsprocesser eller halvautomatiserede adskillelsesprocesser.

Ændring 262
Forslag til forordning
Artikel 30 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Med henblik på første afsnit ***fremlægger*** det godkendte behandlingsanlæg de i bilag VII, del G, angivne oplysninger.	Med henblik på første afsnit ***opfylder*** det godkendte behandlingsanlæg ***kravene til fragmenteringsoutput af høj kvalitet som fastsat i den delegerede retsakt, der er omhandlet i artikel 28, stk. 4, og fremlægger*** de i bilag VII, del G, angivne oplysninger.

Ændring 263
Forslag til forordning
Artikel 31 – stk. 1 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Dele og komponenter, der fjernes i forbindelse med reparation og vedligeholdelse, bortset fra de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del E, betragtes ikke som affald, og det vurderes, om de er egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse.

Ændring 264
Forslag til forordning
Artikel 32 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal enhver ***person***, der ***handler med*** brugte, genfremstillede eller istandsatte reservedele og komponenter***, på salgsstedet***:	Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal enhver ***erhvervsdrivende***, der ***sælger*** brugte, genfremstillede eller istandsatte reservedele og komponenter:

Ændring 265
Forslag til forordning
Artikel 32 – stk. 1 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ba) bevise, at delene og komponenterne stammer fra en godkendt erhvervsdrivende.

Ændring 266
Forslag til forordning
Artikel 32 – stk. 1 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Disse krav til erhvervsdrivende finder anvendelse, uanset hvilken handelsteknik der anvendes, herunder onlinesalg.

Ændring 267
Forslag til forordning
Artikel 33 – stk. 1 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] indfører medlemsstaterne de nødvendige incitamenter til at fremme genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter, uanset om de fjernes i et køretøjs brugsfase, eller når det er udrangeret.	Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] indfører medlemsstaterne de nødvendige incitamenter til at fremme genbrug, genfremstilling***, eftermontering*** og istandsættelse af dele og komponenter, uanset om de fjernes i et køretøjs brugsfase, eller når det er udrangeret.

Ændring 268
Forslag til forordning
Artikel 33 – stk. 1 – afsnit 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) anvendelse af økonomiske incitamenter, ***herunder indførelse af en nedsat momssats*** for brugte, genfremstillede eller istandsatte reservedele og komponenter.	b) anvendelse af økonomiske incitamenter, ***der har til formål at belønne fabrikanter, som overstiger minimumsstandarderne,*** for ***yderligere at stimulere brugen af*** brugte, genfremstillede eller istandsatte reservedele og komponenter.

Ændring 269
Forslag til forordning
Artikel 33 – stk. 1 – afsnit 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Medlemsstaterne underretter uden unødig forsinkelse Kommissionen om de incitamenter, der er vedtaget i overensstemmelse med denne artikel.

Ændring 270
Forslag til forordning
Artikel 34 – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i kalenderåret 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] ***sikrer*** medlemsstaterne, at affaldshåndteringsvirksomhedern e opfylder følgende mål:	1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i kalenderåret 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] ***vedtager*** medlemsstaterne ***de nødvendige foranstaltninger for at sikre***, at affaldshåndteringsvirksomhedern e opfylder følgende mål:

Ændring 271
Forslag til forordning
Artikel 34 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i kalenderåret 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] sikrer medlemsstaterne, at affaldshåndteringsvirksomhedern e når et årligt mål for genanvendelse af plast på mindst 30 % af den samlede vægt af plast i de køretøjer***, der afleveres til***	2. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i kalenderåret 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] sikrer medlemsstaterne, at affaldshåndteringsvirksomhedern e når et årligt mål for genanvendelse af plast på mindst 30 % af den samlede vægt af plast i de ***udrangerede*** køretøjer.

affaldshåndteringsvirksomheder.

Ændring 272
Forslag til forordning
Artikel 34 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2a. Vægten af det genanvendte plast og den samlede vægt af plast som omhandlet i stk. 1 og 2 udelukker elastomerer samt andet termohærdet materiale end polyurethanskum.

Ændring 273
Forslag til forordning
Artikel 36 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Rensede udrangerede køretøjer kan stadig behandles uden for Unionen, forudsat at de udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (***EF***) ***nr. 1013/2006***.	1. Rensede udrangerede køretøjer kan stadig behandles uden for Unionen, forudsat at de udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (***EU***) ***2024/1157***.

Ændring 274
Forslag til forordning
Artikel 36 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Overførsel af udrangerede køretøjer fra Unionen til et tredjeland i overensstemmelse med stk. 1 regnes kun med som opfyldelse af de i artikel 34 fastsatte krav, hvis eksportøren af de udrangerede køretøjer fremlægger dokumentation, der er godkendt af den kompetente bestemmelsesmyndighed, for, at	2. Overførsel af udrangerede køretøjer fra Unionen til et tredjeland i overensstemmelse med stk. 1 regnes kun med som opfyldelse af de i artikel 34 fastsatte krav, hvis eksportøren af de udrangerede køretøjer fremlægger dokumentation, der er godkendt af den kompetente bestemmelsesmyndighed, for, at

behandlingen fandt sted under omstændigheder, der ***i det store og hele svarer*** til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning.	behandlingen fandt sted under omstændigheder, der ***anses for at svare*** til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning.

Ændring 275
Forslag til forordning
Artikel 36 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2a. For at kunne skelne mellem overførsler af brugte køretøjer og udrangerede køretøjer kan medlemsstaternes kompetente myndigheder foretage inspektioner og verificere, hvorvidt brugte køretøjer, der mistænkes for at være udrangerede køretøjer, opfylder minimumskravene i bilag I.
	Hvis inspektionen bekræfter, at de pågældende køretøjer kan betragtes som udrangerede køretøjer, kan omkostningerne ved inspektionen og eventuel oplagring i forbindelse hermed pålægges den erhvervsdrivende, der er ansvarlig for overførslen.

Ændring 276
Forslag til forordning
Kapitel V – Afdeling 1 – titel

Kommissionens forslag	*Ændring*
AFDELING 1	***udgår***
Brugte køretøjers stand	

Ændring 277
Forslag til forordning
Artikel 37 – overskrift

Kommissionens forslag	*Ændring*
Sondring mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer	Sondring mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer ***med henblik på eksport***

Ændring 278
Forslag til forordning
Artikel 37 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Med henblik på ***overdragelse af ejendomsretten til*** et brugt køretøj skal køretøjsejeren over for enhver fysisk eller juridisk person, der er interesseret i at ***erhverve ejendomsretten til*** det pågældende køretøj, ***eller over for de kompetente myndigheder kunne godtgøre***, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. ***Ved vurderingen*** af ***et brugt køretøjs stand verificerer køretøjsejeren***, ***andre erhvervsdrivende og*** kompetente myndigheder***, om*** kriterierne i bilag I er ***opfyldt***, ***for*** at ***fastslå***, ***om*** det er et udrangeret køretøj.	Med henblik på ***at eksportere*** et brugt køretøj skal køretøjsejeren over for ***toldmyndighederne og*** enhver fysisk eller juridisk person, der er interesseret i at ***importere*** det pågældende køretøj, ***kunne fremlægge dokumentation for***, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. ***Denne dokumentation skal bestå*** af ***en gyldig synsrapport eller, hvis en sådan rapport ikke foreligger***, ***af en vurdering foretaget af de*** kompetente myndigheder ***med ansvar for synsrapporterne på baggrund af*** kriterierne i bilag I***. I tilfælde af tvivl om, hvorvidt et brugt køretøj*** er ***et udrangeret køretøj***, ***kan de kompetente myndigheder kræve,*** at ***køretøjets ejer skal fremlægge yderligere dokumentation for***, ***at*** det ***pågældende køretøj ikke*** er et udrangeret køretøj. ***Senest den … [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen for denne forordnings anvendelse] offentliggør medlemsstaterne en liste over en eller flere***

	kompetente myndigheder, der kan foretage den i stk. 1 omhandlede vurdering.

Ændring 279
Forslag til forordning
Artikel 38 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden ***36*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] er brugte køretøjer, der skal eksporteres, omfattet af den kontrol og de krav, der er fastsat i denne afdeling.	1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden ***24*** måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] er brugte køretøjer, der skal eksporteres, omfattet af den kontrol og de krav, der er fastsat i denne afdeling.

Ændring 280
Forslag til forordning
Artikel 38 – stk. 3 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) ikke er udrangerede køretøjer ***ud fra kriterierne i bilag I***	a) ikke er udrangerede køretøjer***, jf. artikel 37***

Ændring 281
Forslag til forordning
Artikel 38 – stk. 3 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) anses for at være i køredygtig stand i den medlemsstat, hvor køretøjerne sidst blev registreret, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, litra a) og b), og artikel 8 i direktiv 2014/45/EU.	***udgår***

Ændring 282
Forslag til forordning
Artikel 38 – stk. 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 i denne forordning om ændring af kriterierne i bilag I for at fastslå, om et brugt køretøj er et udrangeret køretøj.	***udgår***

Ændring 283
Forslag til forordning
Artikel 39 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Inden toldmyndighederne frigiver brugte køretøjer til eksport, verificerer de elektronisk og automatisk via de elektroniske systemer, der er omhandlet i artikel 45, at køretøjet på grundlag af køretøjsidentifikationsnummeret og oplysningerne om den seneste registreringsmedlemsstat ***anses for at være*** i køredygtig stand i overensstemmelse med artikel ***38, stk. 3, litra b)***.	1. Inden toldmyndighederne frigiver brugte køretøjer til eksport, verificerer de elektronisk og automatisk via de elektroniske systemer, der er omhandlet i artikel 45, at køretøjet på grundlag af køretøjsidentifikationsnummeret og oplysningerne om den seneste registreringsmedlemsstat ***er*** i køredygtig stand ***eller ikke er et udrangeret køretøj*** i overensstemmelse med artikel ***37***.

Ændring 284
Forslag til forordning
Artikel 39 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Hvis de oplysninger, der fremsendes til eller stilles til rådighed for toldmyndighederne, ikke svarer til oplysningerne i de	2. Hvis de oplysninger, der fremsendes til eller stilles til rådighed for toldmyndighederne, ikke svarer til oplysningerne i de

nationale køretøjsregistre og nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol i henhold til stk. 1, frigiver toldmyndighederne ikke det pågældende køretøj til eksport og underretter den pågældende ***erhvervsdrivende*** herom gennem disse systemer.	nationale køretøjsregistre og nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol i henhold til stk. 1, frigiver toldmyndighederne ikke det pågældende køretøj til eksport og underretter den pågældende ***fysiske eller juridiske person*** herom gennem disse systemer.

Ændring 285
Forslag til forordning
Artikel 40 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte de betingelser for overholdelse, der er omhandlet i stk. 2, ***herunder*** særlige betingelser for import af brugte køretøjer i importtredjelandet vedrørende miljøbeskyttelse og trafiksikkerhed, når det pågældende tredjeland har meddelt Kommissionen sådanne betingelser. Disse betingelser skal kunne verificeres på grundlag af de tilgængelige oplysninger i de elektroniske systemer, der er omhandlet i artikel 45, stk. 1.	3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte de betingelser for overholdelse, der er omhandlet i stk. 2, ***vedrørende de*** særlige betingelser for import af brugte køretøjer i importtredjelandet vedrørende miljøbeskyttelse og trafiksikkerhed, når det pågældende tredjeland har meddelt Kommissionen sådanne betingelser. Disse betingelser skal kunne verificeres på grundlag af de tilgængelige oplysninger i de elektroniske systemer, der er omhandlet i artikel 45, stk. 1.

Ændring 286
Forslag til forordning
Artikel 40 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. På en særlig onlineportal offentliggør og ajourfører Kommissionen regelmæssigt

	de meddelte specifikke betingelser, der er knyttet til miljøbeskyttelse eller trafiksikkerhed, og som pålægges af tredjelande i overensstemmelse med stk. 3.

Ændring 287
Forslag til forordning
Artikel 41 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Hvis ***der er rimelig grund til at antage***, at et brugt køretøj, der skal eksporteres, muligvis ikke opfylder kravene i denne afdeling, suspenderer toldmyndighederne frigivelsen til eksport af det brugte køretøj. De underretter også straks de kompetente myndigheder om suspensionen og fremsender alle relevante oplysninger, der er nødvendige for at fastslå, om det brugte køretøj opfylder kravene i denne forordning og kan frigives til eksport.	1. Hvis ***toldmyndighederne har mistanke om***, at et brugt køretøj, der skal eksporteres, muligvis ikke opfylder kravene i denne afdeling, suspenderer toldmyndighederne ***straks*** frigivelsen til eksport af det brugte køretøj***, indtil de har indhentet alle nødvendige oplysninger med henblik på at træffe en endelig beslutning***. De underretter også straks de kompetente myndigheder om suspensionen og fremsender alle relevante oplysninger, der er nødvendige for at fastslå, om det brugte køretøj opfylder kravene i denne forordning og kan frigives til eksport.

Ændring 288
Forslag til forordning
Artikel 42 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Efter hver frigivelse til eksport af et brugt køretøj underretter toldmyndighederne den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor det pågældende køretøj var registreret på eksporttidspunktet, om frigivelsen til eksport.	3. Efter hver frigivelse til eksport af et brugt køretøj underretter toldmyndighederne den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor det pågældende køretøj var registreret på eksporttidspunktet, om frigivelsen til eksport. ***Denne***

	medlemsstats kompetente myndighed registrerer denne oplysning i sit nationale køretøjsregister.

Ændring 289
Forslag til forordning
Artikel 45 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Det elektroniske MOVE-HUB-system, der er udviklet af Kommissionen, anvendes til udveksling af køretøjsidentifikationsnummer og oplysninger om køretøjets registrering og tekniske stand mellem nationale køretøjsregistre og elektroniske systemer for teknisk kontrol i medlemsstaterne samt til at sammenkoble det med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet, hvor det er nødvendigt med henblik på kontrol af krav fastsat i denne afdeling.	1. Det elektroniske MOVE-HUB-system, der er udviklet af Kommissionen, anvendes til udveksling ***og verifikation*** af køretøjsidentifikationsnummer og oplysninger om køretøjets registrering og tekniske stand mellem nationale køretøjsregistre og elektroniske systemer for teknisk kontrol i medlemsstaterne samt til at sammenkoble det med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet, hvor det er nødvendigt med henblik på kontrol af krav fastsat i denne afdeling.

Ændring 290
Forslag til forordning
Artikel 45 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. Forpligtelsen i stk. 1 er opfyldt, hvis medlemsstaterne benytter det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (EUCARIS) til sammenkoblingen med det elektroniske MOVE-HUB-system.

Ændring 291
Forslag til forordning
Artikel 45 – stk. 5 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger de nødvendige ordninger for gennemførelsen af de funktioner i MOVE-HUB, der er omhandlet i stk. 2, herunder de tekniske aspekter, der er nødvendige for sammenkoblingen af nationale elektroniske systemer med MOVE-HUB, betingelserne for sammenkobling med MOVE-HUB, de data, der skal overføres af de nationale systemer, og formatet for overførslen af disse data gennem de sammenkoblede nationale systemer.	Kommissionen vedtager ***senest den ... [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden]*** gennemførelsesretsakter, der fastlægger de nødvendige ordninger for gennemførelsen af de funktioner i MOVE-HUB, der er omhandlet i stk. 2, herunder de tekniske aspekter, der er nødvendige for sammenkoblingen af nationale elektroniske systemer med MOVE-HUB, betingelserne for sammenkobling med MOVE-HUB, de data, der skal overføres af de nationale systemer, og formatet for overførslen af disse data gennem de sammenkoblede nationale systemer.

Ændring 292
Forslag til forordning
Artikel 46 – stk. 1 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	aa) indsamlingssteder

Ændring 293
Forslag til forordning
Artikel 46 – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan behandle udrangerede køretøjer.	c) andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan behandle udrangerede køretøjer ***eller sælge brugte reservedele***

	og komponenter, der er fjernet fra udrangerede køretøjer.

Ændring 294
Forslag til forordning
Artikel 46 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Medlemsstaterne foretager også inspektioner i forbindelse med eksport af brugte køretøjer for at verificere overholdelsen af artikel 38.	3. Medlemsstaterne foretager også ***regelmæssige*** inspektioner i forbindelse med eksport af brugte køretøjer for at verificere overholdelsen af artikel 38.

Ændring 295
Forslag til forordning
Artikel 46 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. Medlemsstaterne udarbejder en inspektionsplan for at identificere og overvåge ulovlig behandling af udrangerede køretøjer.

Ændring 296
Forslag til forordning
Artikel 47 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Medlemsstaterne indfører effektive mekanismer, der giver alle relevante kompetente myndigheder, der er involveret i håndhævelsen af denne forordning, mulighed for på nationalt plan at samarbejde om og koordinere udviklingen og gennemførelsen af håndhævelsespolitikker og -aktiviteter i forbindelse med overvågning af registrering, afregistrering, suspension og	1. Medlemsstaterne indfører effektive mekanismer, der giver alle relevante kompetente myndigheder, der er involveret i håndhævelsen af denne forordning, mulighed for på nationalt plan at samarbejde om og koordinere udviklingen og gennemførelsen af håndhævelsespolitikker og -aktiviteter i forbindelse med overvågning af registrering, afregistrering, suspension og

annullering af registreringen af køretøjer samt forebyggelse af ulovlig behandling af udrangerede køretøjer.	annullering af registreringen af køretøjer***, forsvundne køretøjer, udstedelse af skrotningsattester, eksport af brugte køretøjer*** samt forebyggelse af ulovlig behandling ***og eksport*** af udrangerede køretøjer.

Ændring 297
Forslag til forordning
Artikel 47 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
Medlemsstaterne samarbejder bilateralt og multilateralt for at fremme forebyggelse og opdagelse af ulovlig behandling af udrangerede køretøjer. De udveksler relevante oplysninger om registrering, afregistrering og suspension og annullering af registreringen af køretøjer via det elektroniske udvekslingssystem, der er omhandlet i artikel 45. De udveksler også relevante oplysninger om godkendte behandlingsanlæg og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, der ikke er godkendt som behandlingsanlæg, og andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan udføre aktiviteter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer. De udveksler erfaringer og viden om håndhævelsesforanstaltninger inden for etablerede strukturer.	Medlemsstaterne samarbejder bilateralt og multilateralt for at fremme forebyggelse og opdagelse af ulovlig behandling ***og eksport*** af udrangerede ***køretøjer og løse problemet med forsvundne*** køretøjer. De udveksler relevante oplysninger om registrering, afregistrering og suspension og annullering af registreringen af køretøjer via det elektroniske udvekslingssystem, der er omhandlet i artikel 45. De udveksler også relevante oplysninger om godkendte behandlingsanlæg og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, der ikke er godkendt som behandlingsanlæg, og andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan udføre aktiviteter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer. De udveksler erfaringer og viden om håndhævelsesforanstaltninger inden for etablerede strukturer.

Ændring 298
Forslag til forordning
Artikel 47 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3a. Med henblik på denne artikel og for at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne skal Kommissionen oprette og føre tilsyn med et koordineringsnet for at sikre en effektiv koordinering af de nationale håndhævelsespolitikker. Koordineringsnettet består af repræsentanter for hver medlemsstat og for Kommissionen.

Ændring 299
Forslag til forordning
Artikel 47 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	3b. Koordineringsnettet fremmer udvekslingen af bedste praksis, letter en ensartet fortolkning og håndhævelse af denne forordning, udveksler oplysninger om håndhævelsesaktiviteter, udvikler en elektronisk informationsudvekslingsproce dure og iværksætter fælles håndhævelsesforanstaltninger.

Ændring 300
Forslag til forordning
Artikel 49 – stk. 1 – afsnit 1 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ea) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er importeret eller overført med henblik på yderligere behandling fra en anden

	medlemsstat eller et tredjeland

Ændring 301
Forslag til forordning
Artikel 49 – stk. 1 – afsnit 1 – litra e b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	eb) antallet af brugte køretøjer, der er frigivet til eksport eller importeret fra et tredjeland

Ændring 302
Forslag til forordning
Artikel 49 – stk. 1 – afsnit 1 – litra m a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ma) mængden af kritiske råstoffer, der fjernes og nyttiggøres fra udrangerede køretøjer.

Ændring 303
Forslag til forordning
Artikel 49 – stk. 3 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) incitamenter indført for at fremme genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i overensstemmelse med artikel 33	a) incitamenter indført for at fremme genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i overensstemmelse med artikel 33 ***og deres indvirkning***

Ændring 304
Forslag til forordning
Artikel 49 – stk. 3 – afsnit 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
Kommissionen gennemgår	Kommissionen gennemgår

medlemsstaternes rapporter og udarbejder***, hvis det er relevant,*** rapporter om de modtagne oplysninger for at lette udvekslingen af oplysninger om bedste praksis, der anvendes i medlemsstaterne.	medlemsstaternes rapporter og udarbejder ***og offentliggør*** rapporter om de modtagne oplysninger for at ***evaluere gennemførelsen af denne forordning i medlemsstaterne og*** lette udvekslingen af oplysninger om bedste praksis, der anvendes i medlemsstaterne.

Ændring 305
Forslag til forordning
Artikel 49 – stk. 5 – afsnit 1 – litra a – nr. i

Kommissionens forslag	*Ændring*
i) metoden til bestemmelse af mængden og vægten af de dele, komponenter og materialer, der er fjernet til de formål, som er omhandlet i stk. 1, litra g), h) og ***i***)	i) metoden til bestemmelse af mængden og vægten af de dele, komponenter og materialer, der er fjernet til de formål, som er omhandlet i stk. 1, litra g), h)***, i)*** og ***ma***)

Ændring 306
Forslag til forordning
Artikel 49 – stk. 5 – afsnit 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) formatet for rapporteringen til Kommissionen, jf. stk. 1, samt formatet for kvalitetskontrolrapporten.	b) formatet for rapporteringen til Kommissionen, jf. stk. 1, ***2 og 3,*** samt formatet for kvalitetskontrolrapporten.

Ændring 307
Forslag til forordning
Artikel 49 – stk. 5 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 51, stk. 2.	Disse gennemførelsesretsakter vedtages ***senest den ... [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 24 måneder efter datoen for denne***

	forordnings ikrafttræden] efter undersøgelsesproceduren i artikel 51, stk. 2.

Ændring 308
Forslag til forordning
Artikel 49 – stk. 6

Kommissionens forslag	*Ændring*
6. Producenter, producentansvarsorganisationer, affaldshåndteringsvirksomheder og andre relevante erhvervsdrivende ***forelægger*** de kompetente myndigheder nøjagtige og pålidelige data, således at medlemsstaterne kan opfylde deres rapporteringsforpligtelser i henhold til denne artikel.	6. Producenter, producentansvarsorganisationer, affaldshåndteringsvirksomheder og andre relevante erhvervsdrivende ***skal forelægge*** de kompetente myndigheder nøjagtige og pålidelige data, således at medlemsstaterne kan opfylde deres rapporteringsforpligtelser i henhold til denne artikel.

Ændring 309
Forslag til forordning
Artikel 50 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Den i artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4, artikel 38, stk. 7, og artikel 40, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for	2. Den i artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. ***2,*** 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4, artikel 38, stk. 7, og artikel 40, stk. 3, ***[den endelige liste ajourføres, når forhandlingerne er afsluttet]*** omhandlede delegation af beføjelser tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af

perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

Ændring 310
Forslag til forordning
Artikel 50 – stk. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Den i artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4, artikel 38, stk. 7, og artikel 40, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.	3. Den i artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. ***2,*** 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4, artikel 38, stk. 7, og artikel 40, stk. 3, ***[den endelige liste ajourføres, når forhandlingerne er afsluttet]*** omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

Ændring 311
Forslag til forordning
Artikel 50 – stk. 6

Kommissionens forslag	*Ændring*
6. En delegeret retsakt	6. En delegeret retsakt

vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4, artikel 38, stk. 7, og artikel 40, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.	vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. ***2,*** 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4, artikel 38, stk. 7, og artikel 40, stk. 3, ***[den endelige liste ajourføres, når forhandlingerne er afsluttet]*** træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Ændring 312
Forslag til forordning
Artikel 55 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Senest den 31. december 203* [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i året 95 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] gennemgår og udarbejder Kommissionen en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på miljøet, menneskers sundhed og det indre marked og forelægger den for Europa-Parlamentet og Rådet.	1. Senest den 31. december 203* [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i året 95 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] gennemgår og udarbejder Kommissionen en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på miljøet, menneskers sundhed og det indre marked og forelægger den for Europa-Parlamentet og Rådet. ***Rapporten ledsages om nødvendigt af et lovgivningsmæssigt forslag om at ændre relevante bestemmelser i denne forordning.***

Ændring 313
Forslag til forordning
Artikel 55 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde, navnlig bestemmelserne i kapitel II og III samt kapitel IV, afdeling II, til køretøjer i klasse ***L_3e, L_4e, L_5e, L_6 og L_7e*** som defineret i artikel 4, stk. 2***, litra c)-g)***, i forordning (EU) nr. 168/2013 og køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O som defineret i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858	a) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde, navnlig bestemmelserne i kapitel II og III samt kapitel IV, afdeling II, til køretøjer i klasse ***L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e og L7e*** som defineret i artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) nr. 168/2013 og køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O som defineret i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858

Ændring 314
Forslag til forordning
Artikel 55 – stk. 2 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	aa) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte køretøjer, der er typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, og campingbiler og campingvogne

Ændring 315
Forslag til forordning
Artikel 55 – stk. 2 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ea) virkningen af foranstaltningerne vedrørende eksport af brugte køretøjer i kapitel V, og i hvilket omfang problemet med forsvundne køretøjer er blevet løst,

herunder skøn over antallet af forsvundne køretøjer

Ændring 316
Forslag til forordning
Artikel 55 – stk. 2 – litra e b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	eb) foranstaltningerne vedrørende bestemmelser om processer, der kan påvirke genanvendelsen af høj kvalitet af udrangerede køretøjer

Ændring 317
Forslag til forordning
Artikel 55 – stk. 2 – litra e c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ec) virkningerne af forskellene mellem de nationale kriterier for teknisk kontrol på eksporten af brugte køretøjer og det indre marked.

Ændring 318
Forslag til forordning
Artikel 55 – stk. 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	2a. Senest den ... [60 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] foretager Kommissionen en vurdering for på grundlag af erklæringerne i henhold til artikel 10 at evaluere, om fabrikanterne er på vej til at opfylde målene for genanvendt plast i artikel 6, stk. 1. I vurderingen foretages der navnlig en evaluering af

	følgende:
	a) tilgængeligheden af egnede teknologier til genanvendelse af plast
	b) den tilstrækkelige tilgængelighed af genanvendt plast
	c) kvalitetsniveauet for genanvendt plast sammenlignet med det krævede sikkerhedsniveau og
	d) de tekniske og økonomiske vanskeligheder med at nå målet.
	På grundlag af vurderingen kan Kommissionen, hvor det er relevant, forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et lovgivningsforslag om ændring af målene i artikel 6, stk. 1, med henblik på at fastsætte undtagelser fra anvendelsesområdet, tidspunktet eller niveauet for minimumsprocentsatserne deri.

Ændring 319
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Et køretøj kan ikke repareres ***af tekniske årsager***, ***hvis*** det opfylder et eller flere af følgende kriterier:	1. Et køretøj kan ikke repareres, ***når*** det opfylder et eller flere af følgende kriterier:

Ændring 320
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) det er blevet skåret i	a) det er blevet skåret i

stykker eller ***strippet***	stykker eller ***skilt ad med henblik på genbrug af delene eller ikke længere bruges som køretøj***

Ændring 321
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) det er svejset sammen eller lukket med isoleringsskum	***udgår***

Ændring 322
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) det er blevet ***fuldstændig*** udbrændt til det punkt, hvor motorrummet eller passagerrummet er ødelagt	c) det er blevet udbrændt til det punkt, hvor motorrummet eller passagerrummet er ***fuldstændig*** ødelagt

Ændring 323
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 1 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) det er blevet nedsænket i vand til et niveau over instrumentbrættet	d) *(Vedrører ikke den danske tekst)*

Ændring 324
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – punkt 1 – litra e – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) en eller flere af følgende komponenter i køretøjet kan ***ikke***	e) en eller flere af følgende komponenter i køretøjet kan ***fra et teknisk synspunkt hverken***

repareres eller udskiftes:

repareres eller udskiftes:

Ændring 325
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 1 – litra f

Kommissionens forslag	*Ændring*
f) dets konstruktions- og sikkerhedskomponenter har uoprettelige tekniske defekter, ***som gør***, at ***de*** ikke ***kan udskiftes***, ***f.eks. metaltræthed, flere brud i primere eller for kraftig perforerende tæring***	f) dets konstruktions- og sikkerhedskomponenter har uoprettelige tekniske defekter, ***og skaden er så omfattende***, at ***reparation eller udskiftning*** ikke ***er teknisk mulig***, ***uden at det går ud over køretøjets varige konstruktionsmæssige integritet eller trafiksikkerheden.***

Ændring 326
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 1 – litra g

Kommissionens forslag	*Ændring*
g) en reparation kræver udskiftning af motor, gearkasse, bøsninger eller chassissamling, hvilket medfører tab af køretøjets oprindelige identitet.	***udgår***

Ændring 327
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Køretøjet kan ikke repareres af økonomiske årsager, hvis dets markedsværdi er lavere end omkostningerne forbundet med de reparationer, som er nødvendige for at bringe køretøjet i Unionen i en	***udgår***

teknisk stand, der er tilstrækkelig til at få udstedt en synsrapport i den medlemsstat, hvor køretøjet var registreret før reparationen.

Ændring 328
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Et køretøj kan anses for ikke at kunne repareres af tekniske årsager, hvis:	***udgår***
a) det er blevet nedsænket i vand til et niveau under instrumentbrættet og har beskadiget motoren eller det elektriske system	
b) dørene er ikke fastgjort til køretøjet	
c) brændstof eller brændstofdampe udledes, hvilket udgør en risiko for brand og eksplosion	
d) gas er lækket fra det flydende gassystem, hvilket udgør en risiko for brand og eksplosion	
e) driftsvæsker (brændstof, bremsevæske, frostvæske, batterisyre, kølevæske) er blevet udledt, hvilket udgør en risiko for vandforurening, eller	
f) bremser og styredele er for slidte.	
Hvis en af disse betingelser er opfyldt, foretages en individuel teknisk vurdering for at vurdere, om et køretøjs tekniske stand er tilstrækkelig god til at få udstedt en	

synsrapport i den medlemsstat, hvor køretøjet var registreret inden reparationen.

Ændring 329
Forslag til forordning
Bilag I – Del B – stk. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
Følgende kriterier kan også anvendes som yderligere begrundelse for at fastslå, om et brugt køretøj er et udrangeret køretøj:	Følgende kriterier kan også anvendes ***under en individuel vurdering*** som yderligere begrundelse for at fastslå, om et brugt køretøj er et udrangeret køretøj:

Ændring 330
Forslag til forordning
Bilag I – Del B – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) ejeren er ***ukendt***	b) ***det er umuligt at fastslå, hvem*** ejeren er

Ændring 331
Forslag til forordning
Bilag I – Del B – stk. 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) det har ikke undergået den nødvendige nationale tekniske kontrol i mere end to år siden sidste obligatoriske tekniske kontrol	***udgår***

Ændring 332
Forslag til forordning
Bilag I – Del B – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) det ikke er tilstrækkeligt beskyttet mod skader under oplagring, transport, pålæsning eller aflæsning ***eller***	d) det ikke er tilstrækkeligt beskyttet mod skader under oplagring, transport, pålæsning eller aflæsning

Ændring 333
Forslag til forordning
Bilag I – Del B – stk. 1 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændring*
e) det blev overdraget til behandling til et godkendt indsamlingssted eller et godkendt affaldsbehandlingsanlæg***.***	e) det blev overdraget til behandling til et godkendt indsamlingssted eller et godkendt affaldsbehandlingsanlæg

Ændring 334
Forslag til forordning
Bilag I – Del B – nr. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ea) det er blevet nedsænket i vand til et niveau under instrumentbrættet, og motoren eller det elektriske system er beskadiget

Ændring 335
Forslag til forordning
Bilag I – Del B – stk. 1 – litra e b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	eb) brændstof eller brændstofdampe udledes, hvilket udgør en risiko for brand og eksplosion eller

Ændring 336
Forslag til forordning
Bilag I – Del B – stk. 1 – litra e c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ec) gas er lækket fra det flydende gassystem, hvilket udgør en risiko for brand og eksplosion

Ændring 337
Forslag til forordning
Bilag I – Del B – stk. 1 – litra e d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ed) driftsvæsker (brændstof, bremsevæske, frostvæske, batterisyre eller kølervæske) er blevet udledt, hvilket udgør en risiko for vandforurening.

Ændring 338
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – punkt 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. En ikketeknisk beskrivelse af de foranstaltninger, der er planlagt for at sikre, at ***de køretøjer, der tilhører køretøjstypen, fortsat*** opfylder de retlige krav, der er omhandlet i artikel 4-7, under hele produktionen.	1. En ikketeknisk beskrivelse af de foranstaltninger, der er planlagt for at sikre, at ***køretøjerne*** opfylder de retlige krav, der er omhandlet i artikel 4-7, under hele produktionen.

Ændring 339
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – punkt 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) kontrollere ***og efterprøve*** oplysninger modtaget fra leverandørerne	b) kontrollere***, at*** oplysninger modtaget fra leverandørerne ***er fuldstændige***

Ændring 340
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – nr. 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) træffe de fornødne foranstaltninger, når de modtagne data fra leverandørerne tyder på, at der er risiko for, at kravene i artikel 4, 5 eller 6 ikke er opfyldt.	***udgår***

Ændring 341
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – punkt 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Oplysninger om antagelserne om eksisterende teknologier til behandling af udrangerede køretøjer, relevante teknologiske fremskridt inden for teknologier til behandling af udrangerede køretøjer og kapacitetsinvesteringer i sådanne teknologier ***fra indsendelsen af ansøgningen om typegodkendelse, som fabrikanten anvendte til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for køretøjstypen i overensstemmelse med artikel 4***.	3. Oplysninger om antagelserne om eksisterende teknologier til behandling af udrangerede køretøjer, relevante teknologiske fremskridt inden for teknologier til behandling af udrangerede køretøjer og kapacitetsinvesteringer i sådanne teknologier.

Ændring 342
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – nr. 5 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
5. En liste over foranstaltninger, som fabrikanten	5. En liste over foranstaltninger, som fabrikanten

forpligter sig til at gennemføre for at sikre, at behandlingen af udrangerede køretøjer ***af den pågældende type*** udføres i overensstemmelse med denne forordning, med særligt fokus på:	forpligter sig til at gennemføre for at sikre, at behandlingen af udrangerede køretøjer udføres i overensstemmelse med denne forordning, med særligt fokus på:

Ændring 343
Forslag til forordning
Bilag I – Del A – nr. 5 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) foranstaltninger, der skal lette ***fjernelsen*** af dele anført i bilag VII, del C	a) foranstaltninger, der skal lette ***ikkedestruktiv fjernelse*** af dele anført i bilag VII, del C

Ændring 344
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – nr. 5 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) foranstaltninger, der bidrager til udviklingen af genanvendelsesteknologier for materialer, der anvendes i køretøjer, for hvilke sådanne teknologier ikke er alment tilgængelige i kommerciel målestok ***på tidspunktet for indsendelse af ansøgning om typegodkendelse***	b) ***i samarbejde med affaldshåndteringsvirksomheder eller forskningsinstitutter*** foranstaltninger, der bidrager til udviklingen af genanvendelsesteknologier for materialer ***og komponenter***, der anvendes i køretøjer, for hvilke sådanne teknologier ikke er alment tilgængelige i kommerciel målestok

Ændring 345
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – nr. 5 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) overvågning af, hvordan dele, komponenter og materialer i køretøjer, der tilhører køretøjstypen, genbruges, genanvendes og	***udgår***

nyttiggøres i praksis

Ændring 346
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – nr. 5 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændring*
d) foranstaltninger til håndtering af de udfordringer, der er forbundet med anvendelsen af materialer og teknikker, som er til hinder for en let demontering eller gør genanvendelse meget vanskelig***, f.eks. klæbemidler eller fiberforstærkede materialer***	d) foranstaltninger til håndtering af de udfordringer, der er forbundet med anvendelsen af materialer og teknikker, som er til hinder for en let demontering eller gør genanvendelse meget vanskelig

Ændring 347
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – nr. 5 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ea) forsknings- og udviklingsaktiviteter, der udføres for at gennemføre foranstaltningerne i litra a)-e).

Ændring 348
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – nr. 6

Kommissionens forslag	*Ændring*
6. En beskrivelse af arten og formen af de foranstaltninger, der er omhandlet i punkt 5, f.eks. investeringer i forskning og udvikling, investeringer i udvikling af genanvendelsesteknologier eller -infrastruktur, og fabrikantens samarbejde med affaldshåndteringsvirksomhed	***udgår***

er, der beskæftiger sig med genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse af køretøjer og fjernelse af dele heraf.

Ændring 349
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – nr. 7 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
En beskrivelse af, hvordan effektiviteten af de foranstaltninger, der er omhandlet i punkt 6, vil blive vurderet.	***udgår***

Ændring 350
Forslag til forordning
Bilag IV – Del A – punkt 7 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
Inden artikel 4-7 finder anvendelse, skal der i strategien for cirkularitet redegøres for, hvordan fabrikanten opfylder cirkularitetskravene i direktiv 2005/64/EF***, som verificeres under typegodkendelsesprocessen, særlig nævnte direktivs artikel 5, og kravene i direktiv 2000/53/EF, særlig artikel 4, stk. 2, i nævnte direktiv.***	Inden artikel 4-7 finder anvendelse, skal der i strategien for cirkularitet redegøres for, hvordan fabrikanten opfylder cirkularitetskravene i direktiv 2005/64/EF.

Ændring 351
Forslag til forordning
Bilag IV – Del B – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Fabrikanterne forelægger en ajourført strategi for cirkularitet ***mindst*** hvert femte år.	1. Fabrikanterne forelægger en ajourført strategi for cirkularitet hvert femte år.

Ændring 352
Forslag til forordning
Bilag IV – Del B – nr. 2 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Den ajourførte strategi for cirkularitet skal omfatte følgende:	2. Den ajourførte strategi for cirkularitet skal omfatte ***de relevante nye ændringer og navnlig*** følgende:

Ændring 353
Forslag til forordning
Bilag IV – Del B – nr. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) en beskrivelse af, hvordan foranstaltningerne i del A***, punkt 6,*** er blevet gennemført, og, hvis en eller flere af foranstaltningerne i strategien ikke er blevet gennemført, en begrundelse herfor	a) en beskrivelse af, hvordan foranstaltningerne i del A er blevet gennemført, og, hvis en eller flere af foranstaltningerne i strategien ikke er blevet gennemført, en begrundelse herfor

Ændring 354
Forslag til forordning
Bilag IV – Del B – nr. 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) en vurdering af effektiviteten af foranstaltningerne i del A***, punkt 6***	b) en vurdering af effektiviteten af foranstaltningerne i del A

Ændring 355
Forslag til forordning
Bilag IV – Del B – nr. 2 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) ***en beskrivelse af, hvordan foranstaltningerne i***	c) ***oplysninger om de væsentlige ændringer*** i

punkt 6 i ***del A er blevet eller vil blive taget i betragtning ved design af nye køretøjstyper***.	***designet og produktionen, som fabrikanten har foretaget for at forbedre køretøjers cirkularitet***.

Ændring 356
Forslag til forordning
Bilag IV – Del B – nr. 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. I tilfælde af væsentlige ændringer i design og produktion af køretøjstypen skal der i den ajourførte strategi for cirkularitet være særligt fokus på følgende:	***udgår***
a) ændringer i anvendelsen af dele og komponenter i nye køretøjer, som er lette at demontere med henblik på genbrug eller genanvendelse af høj kvalitet	
b) ændringer i anvendelsen af materialer i nye køretøjer, som er lette at genanvende	
c) udvikling af designelementer til håndtering af de udfordringer, der er forbundet med anvendelsen af materialer og teknikker, som er til hinder for en let fjernelse eller gør genanvendelse meget vanskelig, f.eks. klæbemidler, kompositplast eller fiberforstærkede materialer	
d) ændringer i brugen af genanvendte materialer i nye køretøjer, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter i køretøjer og i kompatibiliteten af dele og komponenter fra andre køretøjstyper og	
e) ændringer i anvendelsen	

af de stoffer, der er omhandlet i artikel 5, i nye køretøjer.

Ændring 357
Forslag til forordning
Bilag V – nr. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Elkøretøjsbatterier, der er indbygget i køretøjet:	1. Elkøretøjsbatterier ***og batterier til lette transportmidler***, der er indbygget i køretøjet:

Ændring 358
Forslag til forordning
Bilag V – nr. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) ***antal***	a) ***originaludstyrsnummer***

Ændring 359
Forslag til forordning
Bilag V – punkt 1 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ga) oplysning om batteriers sundhedstilstand og forventede levetid som defineret i artikel 14 i og bilag VII til forordning (EU) 2023/1542.

Ændring 360
Forslag til forordning
Bilag V – nr. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) ***antal***	a) ***originaludstyrsnummer***

Ændring 361
Forslag til forordning
Bilag V – nr. 3 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) ***antal***	b) ***originaludstyrsnummer***

Ændring 362
Forslag til forordning
Bilag V – nr. 4 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændring*
a) ***antal***	a) ***originaludstyrsnummer***

Ændring 363
Forslag til forordning
Bilag V – punkt 4 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	ca) oplysninger, specifikationer, værktøjer og processer, herunder softwareopdateringer, der er nødvendige for genfremstilling og istandsættelse.

Ændring 364
Forslag til forordning
Bilag V – punkt 5 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændring*
c) tekniske anvisninger om adgang, fjernelse og udskiftning, herunder kodning og software, der er nødvendig for at få reservedele og komponenter til at fungere i et andet køretøj	c) tekniske anvisninger om adgang, fjernelse og udskiftning, herunder ***muligheden for at afregistrere eller afkoble en del fra det udrangerede køretøjs identifikationsnummer (VIN) og om nødvendigt omregistrere den i køretøjsfabrikantens informationssystem for at gøre***

	det muligt at montere den i et andet køretøj, kodning og software, der er nødvendig for at få reservedele og komponenter til at fungere i et andet køretøj ***ved hjælp af multimærke-diagnoseværktøjer og køretøjsfabrikantens backendserver for det reparerede køretøj, hvis det er nødvendigt;***

Ændring 365
Forslag til forordning
Bilag VI – nr. 4

Kommissionens forslag	*Ændring*
4. Oplysninger på etiketten på elmotorer, der indeholder permanente magneter:	***udgår***
a) angivelse af, at disse produkter indeholder en eller flere permanente magneter	
b) angivelse af, om disse magneter tilhører en af følgende typer:	
i) neodym-jern-bor	
ii) samarium-kobolt	
iii) aluminium-nikkel-kobolt	
iv) ferrit	
c) for permanente magneter af de typer, der er omhandlet i punkt 3, litra b), nr. i) og ii), en databærer, der er knyttet til en entydig produktidentifikator, som giver adgang til følgende:	
i) den ansvarlige fysiske eller juridiske persons navn, registrerede firmanavn eller registrerede varemærke og postadresse og, hvis det er muligt, elektroniske kommunikationsmidler, hvor	

vedkommende kan kontaktes	
ii) oplysninger om vægt, placering og type af hver enkelt permanent magnet, der indgår i produktet, og om tilstedeværelsen og typen af magnetbelægninger, lim og eventuelle anvendte additiver	
iii) oplysninger, der gør det muligt at få adgang til og fjerne alle permanente magneter, der indgår i produktet, herunder mindst rækkefølgen af alle de fjernelsestrin, redskaber eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne den permanente magnet, jf. dog artikel 15, stk. 1, i direktiv 2012/19/EU.	

Ændring 366
Forslag til forordning
Bilag VII – Del B – nr. 2 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) klimaanlæg og kølemidler behandles i overensstemmelse med forordning (EU) nr. ***517/2014***	b) klimaanlæg og kølemidler behandles i overensstemmelse med forordning (EU) ***2024/573***

Ændring 367
Forslag til forordning
Bilag VII – Del C – punkt 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Elkøretøjsbatterier	1. Elkøretøjsbatterier ***som defineret i artikel 3, nr. 14 i denne forordning og LMT-batterier som defineret i artikel 3, nr. 11 i forordning (EU) 2023/1542, herunder deres batteristyresystemer, indbyggede opladere til***

	elkøretøjer og eventuel indkapsling eller eventuelt kabinet

Ændring 368
Forslag til forordning
Bilag VII – Del C – punkt 3

Kommissionens forslag	*Ændring*
3. Startbatterier som defineret i artikel 3, nr. 12), i forordning (EU) 2023/* * * * ***[om*** batterier ***og udtjente batterier]***	3. Startbatterier som defineret i artikel 3, nr. 12), i forordning (EU) ***2023/1542 og bærbare*** batterier ***som defineret i artikel 3, nr. 9), i forordning (EU) 2023/1542***

Ændring 369
Forslag til forordning
Bilag VII – Del C – punkt 10

Kommissionens forslag	*Ændring*
10. Instrumentbrætter	***udgår***

Ændring 370
Forslag til forordning
Bilag VII – Del C – punkt 11

Kommissionens forslag	*Ændring*
11. Direkte tilgængelige dele af infotainmentsystemet***, herunder styreenheder til lyd, navigation og multimedier, herunder skærme med en overflade på mere end 100 cm2***	11. Direkte tilgængelige dele af infotainmentsystemet

Ændring 371
Forslag til forordning
Bilag VII – Del C – punkt 13

Kommissionens forslag	*Ændring*
13. Ledningsnet	***udgår***

Ændring 372
Forslag til forordning
Bilag VII – Del C – punkt 15

Kommissionens forslag	*Ændring*
15. ***Væskebeholdere***	15. ***Brændstofbeholdere***

Ændring 373
Forslag til forordning
Bilag VII – Del C – nr. 17

Kommissionens forslag	*Ændring*
17. Andre metalkomponenter bestående af et enkelt materiale med en vægt på over 10 kg	***udgår***

Ændring 374
Forslag til forordning
Bilag VII – Del C – nr. 18

Kommissionens forslag	*Ændring*
18. Andre plastkomponenter bestående af et enkelt materiale med en vægt på over 10 kg	***udgår***

Ændring 375
Forslag til forordning
Bilag VII – Del C – nr. 19 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) printplader med et overfladeareal på over 10 cm²	***udgår***

Ændring 376
Forslag til forordning
Bilag VII – Del D – nr. 1 – litra b – punkt i

Kommissionens forslag	*Ændring*
i) delen eller komponenten ***er intakt***	i) delen eller komponenten ***indeholder alle relevante dele***

Ændring 377
Forslag til forordning
Bilag VII – Del D – nr. 1 – litra b – punkt ii

Kommissionens forslag	*Ændring*
ii) en vurdering af skader, nedsat funktionalitet eller ydeevne og reparationer, der er nødvendige for at bringe delen eller komponenten i en stand, hvor den er egnet til ***brug***	ii) en vurdering af skader, nedsat funktionalitet eller ydeevne og reparationer, der er nødvendige for at bringe delen eller komponenten i en stand, hvor den ***potentielt*** er egnet til ***genfremstilling eller istandsættelse***

Ændring 378
Forslag til forordning
Bilag VII – Del D – nr. 1 – litra b – punkt iii

Kommissionens forslag	*Ændring*
iii) ***der er ingen kraftig tæring.***	iii) ***visuel inspektion viser, at tæringen ikke påvirker delens eller komponentens funktionalitet***

Ændring 379
Forslag til forordning
Bilag VII – Del D – punkt 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændring*
b) henvisning til køretøjets identifikationsnummer (VIN-nummer) for det køretøj, hvorfra komponenten eller delen er blevet fjernet	***udgår***

Ændring 380
Forslag til forordning
Bilag VII – Del E – punkt 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Systemer til emissionsefterbehandling (f.eks. katalysatorer, partikelfiltre).	2. Systemer til emissionsefterbehandling (f.eks. katalysatorer, partikelfiltre)***, hvis disse dele ikke er omfattet af en garanti for, at delen er i overensstemmelse med den dertil knyttede tekniske kontrol, jf. artikel 4 i direktiv 2014/45/EU***.

Ændring 381
Forslag til forordning
Bilag VII – Del F – punkt 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. Elkøretøjsbatterier behandles i overensstemmelse med artikel 70 i forordning (EU) 2023/* * * * ***[om batterier og udtjente batterier].***	2. Elkøretøjsbatterier behandles i overensstemmelse med artikel 70 i forordning (EU) ***2023/1542.***

Ændring 382
Forslag til forordning
Bilag VII – Del G – punkt 1

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. ***En kopi af den skriftlige kontrakt mellem det godkendte behandlingsanlæg og det anlæg, der foretager fragmenteringen og anvender post-shredder-teknologier, herunder specifikationerne for kvaliteten af de sekundære materialer og den tekniske specifikation, der følges ved forarbejdning af***	1. ***Med henblik på at overholde artikel 28, stk. 3, i denne forordning må*** udrangerede køretøjer ***kun fragmenteres sammen med andet affald, hvis:***

behandlingsfraktioner fra udrangerede køretøjer***.***

a) affald af elektrisk og elektronisk udstyr er blevet behandlet i overensstemmelse med bilag VII til direktiv 2012/19/EU

b) alle batterier er fjernet i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1542

c) plastemballage er blevet sorteret fra emballageaffald og metalemballage i overensstemmelse med forordning (EU) 2025/40

d) den kombinerede fragmenteringsproces ikke sænker affaldsstrømmenes kvalitet sammenlignet med særskilt behandling og

e) det kan fastslås, at de specifikke bidrag fra hver blandet affaldsstrøm til outputfraktionerne opfylder rapporteringskravene i henhold til forordning (EU) 2023/1542, forordning (EU) 2025/40, direktiv 2012/19/EU og direktiv 2008/98/EF.

Ændring 383
Forslag til forordning
Bilag VII – Del G – punkt 2

Kommissionens forslag	*Ændring*
2. En ***rapport*** om stikprøveanalysen af kvaliteten og kvantiteten af behandlingsfraktionerne (output) for en repræsentativ behandlingskonfiguration udarbejdet af et uafhængigt organ.	2. En ***massebalancerapport*** om stikprøveanalysen af kvaliteten og kvantiteten af behandlingsfraktionerne (output) for en repræsentativ behandlingskonfiguration udarbejdet af et uafhængigt organ.

Ændring 384
Forslag til forordning
Bilag VIII – nr. 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændring*
1. Oplysninger, der skal forelægges af producenten eller dennes bemyndigede repræsentant for udvidet producentansvar:	1. *(Vedrører ikke den danske tekst)*

Ændring 385
Forslag til forordning
Bilag IX – punkt 7

Kommissionens forslag	*Ændring*
7. Navn***,*** adresse ***og nationalitet*** på det afleverede køretøjs indehaver eller ejer	7. Navn ***og*** adresse på det afleverede køretøjs indehaver eller ejer

Ændring 386
Forslag til forordning
Bilag X a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændring*
	Bilag Xa
	KRITERIER FOR UNDTAGELSE AF KØRETØJER AF SÆRLIG KULTUREL BETYDNING
	Den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor et køretøj er registreret, kan anerkende et køretøj som værende af særlig kulturel betydning, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
	a) køretøjets unikke historiske eller kulturelle værdi eller status er dokumenteret enten af køretøjets ejer eller af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor

køretøjet er registreret, eller køretøjet er et enkelt ændret eller specialbygget køretøj

b) køretøjsejeren er kendt og kan identificeres

c) køretøjet kan identificeres entydigt ved hjælp af et køretøjsidentifikationsnummer (VIN-nummer), serienummer eller anden officiel identifikation, der er tildelt af fabrikanten eller en kompetent myndighed.