Europäisches Parlament
2024-2029

ANGENOMMENE TEXTE

P10_TA(2025)0168

Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und die Entsorgung von Altfahrzeugen

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 9. September 2025 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

[1] Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 60 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zwecks interinstitutioneller Verhandlungen an die zuständigen Ausschüsse zurücküberwiesen (A10-0158/2025).

Abänderung 1
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal[37] (im Folgenden „europäischer Grüner Deal“) wird eine neue Wachstumsstrategie vorgestellt, die darauf abzielt, den Wandel der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der bis 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Damit die Produktpolitik der Union zur weltweiten Senkung der CO_2-Emissionen beitragen kann, muss sichergestellt werden, dass die in der Union vermarkteten und verkauften Produkte auf nachhaltige Weise beschafft, erzeugt und am Ende ihrer Lebensdauer behandelt werden.	(1) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal[37] (im Folgenden „europäischer Grüner Deal“) wird eine neue Wachstumsstrategie vorgestellt, die darauf abzielt, den Wandel der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der bis ***spätestens*** 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Damit die Produktpolitik der Union zur weltweiten Senkung der CO_2-Emissionen beitragen kann, muss sichergestellt werden, dass die in der Union vermarkteten und verkauften Produkte auf nachhaltige Weise beschafft, erzeugt und am Ende ihrer Lebensdauer behandelt werden.
[37] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) ***640 final***).	[37] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019)***0640***).

Abänderung 2
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt ***trägt*** zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken. Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die zunehmende Nutzung von Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; ***für beides*** wird eine große Menge an kritischen und	(2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt ***tragen*** zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken. Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte***, die zunehmende Größe*** und ***das zunehmende Gewicht der Fahrzeuge sowie durch*** die zunehmende Nutzung von ***und Komplexität der***

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

Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; ***dafür*** wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben***, und die Branche könnte immer stärker von Einfuhren kritischer Rohstoffe abhängig und anfällig für Versorgungsunterbrechungen werden und damit an Wettbewerbsfähigkeit verlieren***. Darüber hinaus führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe***, die repariert***, wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt***, nachgerüstet*** oder recycelt werden ***können, sowohl während der Nutzungsphase als auch am Ende der Lebensdauer von Fahrzeugen***. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen***,*** zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen ***und die Wettbewerbsfähigkeit im Wege einer Erhöhung der Belastbarkeit der Automobilindustrie zu fördern***, muss das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom

Parlament[40] betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.

11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“[38], in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislauforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“***. Dies steht auch im Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/1252 des Europäischen Parlaments und des Rates[38a].*** Der Rat[39] und das Parlament[40] betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.

---

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

---

[38] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020)***0098***).

[38a] Verordnung (EU) 2024/1252 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024

	zur Schaffung eines Rahmens zur Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 und (EU) 2019/1020 (ABl. L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).
[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.	[39] Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.
[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.	[40] Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

Abänderung 3
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates[44] wurde ein umfassendes Typgenehmigungs- und Marktüberwachungssystem für Kraftfahrzeuge, Anhänger und für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge eingeführt, das ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts und ein hohes Umweltschutzniveau gewährleisten soll. Es bedarf eines eigenständigen Rechtsakts für die Zwecke des in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 festgelegten EU-Typgenehmigungsverfahrens. Für	(6) Mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates[44] wurde ein umfassendes Typgenehmigungs- und Marktüberwachungssystem für Kraftfahrzeuge, Anhänger und für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge eingeführt, das ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts und ein hohes Umweltschutzniveau gewährleisten soll. Es bedarf eines eigenständigen Rechtsakts für die Zwecke des in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 festgelegten EU-Typgenehmigungsverfahrens. Für

das EU-Typgenehmigungsverfahren müssen Bestimmungen und Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen festgelegt werden. Um die Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten, muss ihre Überprüfung im Rahmen des EU-Typgenehmigungsverfahrens sichergestellt werden. Die Verwaltungsvorschriften der Verordnung (EU) 2018/858 einschließlich der Bestimmungen über Marktüberwachung, Abhilfemaßnahmen und Sanktionen gelten für Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden.	das EU-Typgenehmigungsverfahren müssen Bestimmungen und Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen festgelegt werden. Um die Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten, muss ihre Überprüfung im Rahmen des EU-Typgenehmigungsverfahrens sichergestellt werden. Die Verwaltungsvorschriften der Verordnung (EU) 2018/858 einschließlich der Bestimmungen über Marktüberwachung, Abhilfemaßnahmen und Sanktionen gelten für Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden.
Die Verwaltungsvorschriften der Verordnung (EU) 2018/858 einschließlich der Bestimmungen über Marktüberwachung, Abhilfemaßnahmen und Sanktionen gelten für Typgenehmigungen, die gemäß den Anforderungen dieser Verordnung erteilt werden.	Die Verwaltungsvorschriften der Verordnung (EU) 2018/858 einschließlich der Bestimmungen über Marktüberwachung, Abhilfemaßnahmen***, Schutzklauseln*** und Sanktionen gelten für Typgenehmigungen, die gemäß den Anforderungen dieser Verordnung erteilt werden.
_____	_____
[44] Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).	[44] Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

Abänderung 4
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6a) Um eine rückwirkende Anwendung der Anforderungen zu verhindern, ist es wichtig, zwischen geänderten und neuen Typgenehmigungen zu unterscheiden. Daher sollte klargestellt werden, dass Änderungen nicht systematisch eine neue Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 erfordern.

Abänderung 5
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Um das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern und zugleich ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten, müssen die Bedingungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf ihre Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Bedingungen für die Abfallbewirtschaftung in der Automobilindustrie vereinheitlicht werden. Die Produktionsphase und die Behandlung von Altfahrzeugen sind untrennbar miteinander verbunden, da die umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in hohem Maße davon abhängt, wie die Fahrzeuge konzipiert und gebaut werden. Der effizienteste Weg für	(7) Um das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern und zugleich ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten, müssen die Bedingungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf ihre Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Bedingungen für die Abfallbewirtschaftung in der Automobilindustrie ***und die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen*** vereinheitlicht werden. Die Produktionsphase und die Behandlung von Altfahrzeugen sind untrennbar miteinander verbunden, da die umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in hohem Maße

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

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

Abänderung 6
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8

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

Schadstoffen sollten jedoch auch für ***L-Klasse-Fahrzeuge (***L_3***e–L***$_7$***e)*** sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M_2, M_3, N_2, N_3, O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken.	für ***Fahrzeuge der Klasse*** L sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M_2, M_3, N_2, N_3, O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken. ***Darüber hinaus sollten für Fahrzeuge der Klasse L zusätzliche Anforderungen gelten, z. B. in Bezug auf die Kennzeichnung, die obligatorische Entfernung oder die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung.***

Abänderung 7
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(8a) Um die Kohärenz der Rechtsvorschriften sicherzustellen und eine Fragmentierung im Binnenmarkt zu vermeiden, muss der Anwendungsbereich dieser Verordnung auf Fahrzeuge der Klassen L1 und L2 im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[1a] ausgeweitet werden. Fahrzeuge der Klassen L1e und L2e

unterliegen nicht in allen Mitgliedstaaten einheitlich der behördlichen Zulassung gemäß der Richtlinie 1999/37/EG des Rates[1b], obwohl sie gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 typgenehmigt sind. Diese Inkohärenz der Rechtsvorschriften birgt die Gefahr, dass fragmentierte nationale Ansätze entstehen, durch die den Herstellern eine unverhältnismäßige Belastung auferlegt und die Wettbewerbsfähigkeit der Branche untergraben wird. Um die Kohärenz und Harmonisierung der Rechtsvorschriften sicherzustellen, sollte in dieser Verordnung festgelegt werden, dass für diese Fahrzeuge, sofern sie nicht der behördlichen Zulassung unterliegen, ein alternatives System zur Erfassung ihrer Identifizierung, insbesondere zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens, während der Nutzung oder am Ende der Lebensdauer, eingeführt werden sollte. Durch diesen Ansatz sollten eine unterschiedliche Behandlung ähnlicher Fahrzeuge verhindert und die Verpflichtungen für alle Fahrzeuge der Klasse L angepasst werden, wodurch ein einheitlicher Rahmen für die Einhaltung dieser Verordnung geschaffen wird.

[1a] Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und

	vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).
	[1b] Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

Abänderung 8
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(9a) Fahrzeuge, die ausschließlich für den Einsatz durch die Streitkräfte konstruiert und gebaut oder dafür angepasst wurden, sowie Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte und die medizinischen Notdienste konstruiert und gebaut wurden, sollten vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden. Diese Fahrzeuge dienen besonderen betrieblichen Funktionen und unterliegen besonderen technischen Anforderungen, und ihre Konstruktion, Bauweise und Verwendung unterscheiden sich erheblich von denen von Fahrzeugen, die für den allgemeinen Straßenverkehr bestimmt sind. Die Anwendung allgemeiner Anforderungen an

die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen auf solche Fahrzeuge wäre daher nicht angemessen, und ihre Ausnahme vom Anwendungsbereich dieser Verordnung steht im Einklang mit der besonderen Art ihrer Funktionen.

Abänderung 9
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(9b) Um das kulturelle Erbe Europas zu erhalten, sollten Fahrzeuge, die von historischem Interesse sind, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden. Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse sollten ebenfalls vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden können, sofern sie von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie zugelassen sind, nach bestimmten Kriterien offiziell als solche anerkannt werden. Diese Ausnahme sollte nicht dazu führen, dass derartige Fahrzeuge nicht gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten auf umweltverträgliche Weise untergebracht und behandelt werden müssen. Die Mitgliedstaaten sollten daher sicherstellen, dass alle Fahrzeuge, für die eine derartige Ausnahme gilt,

	entsprechend verwaltet werden.

Abänderung 10
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(9c) Um sicherzustellen, dass der Anwendungsbereich dieser Verordnung an die Marktgegebenheiten angepasst ist, sollten auch andere Fahrzeugtypen, wie in Kleinserien hergestellte Fahrzeuge der Klasse L oder bestimmte für den Pedalantrieb ausgelegte Räder von dieser Verordnung ausgenommen werden.

Abänderung 11
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser	(10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser

Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. Aufbauhersteller von Fahrzeugen, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten der vervollständigten Fahrzeuge nicht berechnen. Es ist daher sinnvoll, die Einhaltung dieser Verordnung nur für die Basisfahrzeuge zu fordern.	Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. ***Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, die von Kleinserienherstellern hergestellt werden, sollten jedoch vollständig vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.*** Aufbauhersteller von Fahrzeugen, ***etwa Karosseriehersteller,*** die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten der vervollständigten Fahrzeuge nicht berechnen. Es ist daher sinnvoll, die Einhaltung dieser Verordnung ***zum gegenwärtigen Zeitpunkt*** nur für die Basisfahrzeuge zu fordern. ***Folglich sollten die Aufbauten von Mehrstufenfahrzeugen, die nicht im Basisfahrzeug enthalten sind, nicht in den Geltungsbereich der erweiterten Herstellerverantwortung fallen.***

Abänderung 12
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(10a)Wohnmobile und Wohnanhänger unterscheiden

	sich von herkömmlichen Fahrzeugen oder Anhängern, da ihre Hauptfunktion eher die Unterbringung als der Transport ist. Viele Wohnanhänger sind dauerhaft als Ferienhäuser eingerichtet, werden als saisonale Unterkünfte genutzt und bleiben jahrzehntelang funktionsfähig. Diese Einheiten sollten nicht als Altfahrzeuge eingestuft werden, da sie langfristig als Unterkunft dienen und oft nicht angemeldet sind, was zu einer Fehlklassifizierung als Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib führt. Diese Wohnmobile werden mit nicht-automobilen Bauteilen wie Holz, Möbeln, Wassersystemen und elektrischen Haushaltssystemen ausgestattet, die nicht von Recyclinganlagen für Fahrzeuge behandelt werden. Aufgrund ihrer besonderen Zweckbestimmung, ihrer besonderen Materialzusammensetzung und ihrer fortgesetzten Nutzung sollten Wohnmobile und Wohnanhänger von dieser Verordnung ausgenommen werden.

Abänderung 13
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Eine der größten praktischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 2000/53/EG betrifft die Feststellung, ob ein Fahrzeug	(11) Eine der größten praktischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 2000/53/EG betrifft die Feststellung, ob ein Fahrzeug

zum Altfahrzeug geworden ist, ***insbesondere*** bei grenzüberschreitenden Verbringungen. Trotz der Herausgabe von Leitlinien[46] zu diesem Thema gibt es dabei immer noch Probleme. Es müssen daher rechtsverbindliche, präzise Kriterien für die Einordnung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festgelegt werden. Diese Kriterien sollten von allen ***Wirtschaftsteilnehmern*** und Fahrzeugeignern, die mit Altfahrzeugen befasst sind, verwendet werden.

zum Altfahrzeug geworden ist, bei grenzüberschreitenden Verbringungen ***und Ausfuhren***. Trotz der Herausgabe von Leitlinien[46] zu diesem Thema gibt es dabei immer noch Probleme. Es müssen daher rechtsverbindliche, präzise Kriterien für die Einordnung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festgelegt werden. Diese Kriterien sollten von allen ***einschlägigen zuständigen Behörden, Wirtschaftsakteuren*** und Fahrzeugeignern, die mit Altfahrzeugen befasst sind, verwendet werden.

---

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

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

Abänderung 14
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(13) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende	(13) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende

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

der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können.
Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und überwacht werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode ***unter Berücksichtigung der ISO-***

wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden.	***Norm 22628:2002*** übertragen werden. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden. ***Die Kommission sollte sich darum bemühen, dass die betreffende Methodik der Vereinten Nationen entsprechend aktualisiert wird, um Konflikte mit der Methodik der Union zu verhindern und den Aufwand für die Hersteller zu verringern.***

Abänderung 15
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(13a)Die Sicherstellung der Reparierbarkeit von Fahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer ist ein Grundpfeiler einer wirklich nachhaltigen und kreislauforientierten Automobilwirtschaft. Fahrzeuge sollten nicht vorzeitig als Altfahrzeuge eingestuft werden, wenn sie nach wie vor reparierbar sind, da dies zu unnötigem Abfall, wirtschaftlicher Ineffizienz und einer unangemessenen Belastung für die Fahrzeugeigner führen würde. Ein Fahrzeug sollte nur dann als Altfahrzeug gelten, wenn es nach vernünftigem Ermessen nicht wiederhergestellt werden kann, um die Anforderungen an die technische

	Überwachung zu erfüllen, und somit ein Sicherheitsrisiko für die Verkehrsteilnehmer darstellt.

Abänderung 16
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 13 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(13b) Die Langlebigkeit von Fahrzeugen hängt nicht nur von ihrer ursprünglichen Konstruktion ab, sondern auch von der Verfügbarkeit erschwinglicher und wettbewerbsfähiger Reparatur- und Wartungsdienstleistungen. Unabhängige Werkstätten sollten in der Lage sein, unter fairen und transparenten Bedingungen zu arbeiten, damit die Verbraucher nicht ausschließlich von herstellergesteuerten Reparaturnetzen abhängig sind, die andernfalls den Wettbewerb einschränken, die Kosten erhöhen und die Verfügbarkeit von Dienstleistungen verringern könnten. Hindernisse bei der Reparatur, einschließlich Beschränkungen des Zugangs zu Ersatzteilen, Diagnosewerkzeugen und technischen Informationen sowie die ungerechtfertigte Verknüpfung von Teilen mit einem bestimmten Fahrzeug sollten verhindert werden, um die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher zu wahren und eine effiziente Ressourcennutzung sicherzustellen.

Abänderung 17
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15

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

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

Abänderung 18
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(15a)Um die Einhaltung dieser Verordnung zu erleichtern und Leitlinien zu den Beschränkungen für besorgniserregende Stoffe in Fahrzeugen, aber auch für solche, die das Recycling zu sicheren und hochwertigen Sekundärrohstoffen behindern, bereitzustellen, ist es angezeigt, eine Bestandsaufnahme der besorgniserregenden Stoffe vorzunehmen. Dies sollte von der Kommission mit Unterstützung der durch die Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 eingerichteten Europäischen Chemikalienagentur (im Folgenden „Agentur“) durchgeführt werden. Die

	Kommission sollte diesbezüglich geeignete Folgemaßnahmen ergreifen, was auch die Möglichkeit einschließt, delegierte Rechtsakte zu erlassen.

Abänderung 19
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 16

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(16) Die Richtlinie 2000/53/EG sieht Ausnahmen von den Beschränkungen der Verwendung von Blei und Cadmium in Fahrzeugbatterien vor, die in diese Verordnung übernommen werden. Die Verwendung von Stoffen in Batterien ist jedoch umfassend in der Verordnung (EU) ***Nr.*** 2023/***[Batterien]*** des Europäischen Parlaments und des Rates[50] geregelt. Diese Stoffe sollten daher nicht in der vorliegenden Verordnung, sondern in der genannten Verordnung geregelt werden und Beschränkungen und damit verbundene Ausnahmen gegebenenfalls auf die genannte Verordnung übertragen werden. Bevor diese Beschränkungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 2023/[Batterien] eingeführt werden, sollte im Rahmen der genannten Verordnung eine umfassende Bewertung durchgeführt werden, um zu prüfen, ob eine Ausnahme weiterhin erforderlich ist und wenn ja, in welchem Umfang.	(16) Die Richtlinie 2000/53/EG sieht Ausnahmen von den Beschränkungen der Verwendung von Blei und Cadmium in Fahrzeugbatterien vor, die in diese Verordnung übernommen werden. Die Verwendung von Stoffen in Batterien ist jedoch umfassend in der Verordnung (EU) 2023/***1542*** des Europäischen Parlaments und des Rates[50] geregelt. Diese Stoffe sollten daher nicht in der vorliegenden Verordnung, sondern in der genannten Verordnung geregelt werden und Beschränkungen und damit verbundene Ausnahmen gegebenenfalls auf die genannte Verordnung übertragen werden. Bevor diese Beschränkungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 2023/[Batterien] eingeführt werden, sollte im Rahmen der genannten Verordnung eine umfassende Bewertung durchgeführt werden, um zu prüfen, ob eine Ausnahme weiterhin erforderlich ist und wenn ja, in welchem Umfang.
[50] Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom ***[Datum]*** 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und	[50] Verordnung ***(EU) 2023/1542*** des Europäischen Parlaments und des Rates vom ***12. Juli*** 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie

der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L ***[...]***).	2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L ***191 vom 28.7.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj***).

Abänderung 20
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 17

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

Änderung dieser Verordnung in Bezug auf Beschränkungen bei der Verwendung von Stoffen in Fahrzeugen sollte die Europäische Chemikalienagentur die Kommission bei dieser Bewertung unterstützen.	***Auswirkungen auf die Gesundheit von Mensch und Umwelt auch umfassendere sozioökonomische Auswirkungen berücksichtigt werden.*** Zur Gewährleistung einer wirksamen Entscheidungsfindung, Koordinierung und Verwaltung der technischen, wissenschaftlichen und administrativen Aspekte einer Änderung dieser Verordnung in Bezug auf Beschränkungen bei der Verwendung von Stoffen in Fahrzeugen sollte die Europäische Chemikalienagentur die Kommission bei dieser Bewertung unterstützen.

Abänderung 21
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und	(18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden***, wobei die Sicherheitsleistung der Fahrzeuge aufrechtzuerhalten ist***. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt

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

zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus ***werden dadurch die strategische Autonomie und die Wettbewerbsfähigkeit der Union gestärkt, indem*** die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen ***verringert wird, insbesondere indem dazu beigetragen wird, wertvolle kritische Rohstoffe in der Union zu halten,*** und ***gleichzeitig*** der Markt für Sekundärrohstoffe ***gestärkt wird***. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, ***auch wenn dies über Online-Marktplätze geschieht,*** unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen. ***Der Übergang zur Kreislaufwirtschaft in der Automobilindustrie sollte mit Maßnahmen einhergehen, durch die die***

	Arbeitsplatzsicherheit bewahrt wird und neue Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen werden. Diese Verordnung sollte es ermöglichen, Arbeitnehmer durch einen gerechten Übergang zu unterstützen, indem soziale, wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeitsaspekte einbezogen werden.

Abänderung 22
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***25*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. ***25*** % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um ***einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung*** zu ***gewährleisten***, sollten ***der Kommission***	(19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp ***20*** % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. ***15*** % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um ***der Industrie die erforderliche langfristige Perspektive zu bieten und Investitionen*** zu ***mobilisieren***, sollten ***die Hersteller zu einem späteren***

Durchführungsbefugnisse übertragen werden**, **um eine Methode für die ***Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw**. **aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen***, die ***im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind***.	***Zeitpunkt die Zielvorgabe von mindestens 25 % recycelten Kunststoffen aus Verbraucher-Kunststoffabfällen erreichen**, **es sei denn, die Einhaltung dieser Zielvorgabe wird durch*** die ***mangelnde Verfügbarkeit der erforderlichen recycelten Kunststoffe oder überhöhte Preise übermäßig erschwert***. ***Um genügend Flexibilität bei der Erreichung dieser Zielvorgaben zu bieten, sollten die Hersteller auch die Möglichkeit haben, bis zu 50 % davon durch die Verwendung von Produktionsabfällen zu erreichen.***

Abänderung 23
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 19 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(19a)Um bestimmte nicht wesentliche Teile dieser Verordnung zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von Kunststoffen, der aus Produktions- und Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen zurückgewonnen wurde und in dem Fahrzeugtyp enthalten und verbaut ist, zu erlassen, wobei die beste verfügbare Recyclingtechnologie, einschließlich des mechanischen und

chemischen Recyclings berücksichtigt wird. Um für gleiche Wettbewerbsbedingungen zu sorgen, müssen die damit verbundenen Umweltprobleme in Bezug auf im Inland hergestellte und eingeführte recycelte Kunststoffe auf diskriminierungsfreie Weise angegangen werden. Zu diesem Zweck sollten recycelte Kunststoffe aus Produktionsabfällen, die in in die Union eingeführten Fahrzeugen enthalten sind, in Bezug auf Emissionen, getrennte Sammlung und Nachhaltigkeitskriterien für Recyclingtechnologien gleichwertigen Bedingungen unterliegen.

Abänderung 24
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 20

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren CO2-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus	(20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren CO_2-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte ***eine Zielvorgabe für die Verwendung von aus Eisenschrott recyceltem Stahl in Neufahrzeugen festgelegt werden. Ferner sollte*** der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß

Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. ***Um einheitliche Bedingungen*** für die ***Umsetzung*** dieser ***Verpflichtung*** zu ***gewährleisten***, ***sollten*** der Kommission ***Durchführungsbefugnisse*** übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus ***Verbraucherabfällen*** gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus ***Eisenschrott*** recyceltem Stahl, ***einschließlich der Produktfamilien der Flach- und Langerzeugnisse aus Kohlenstoffstahl und Edelstahl,*** der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt ***und auch die Auswirkungen auf andere stahlverarbeitende Branchen und die globalen Treibhausgasemissionen berücksichtigt*** werden. ***Es ist wichtig, zwischen den verschiedenen Produktfamilien von Stahlerzeugnissen innerhalb des Fahrzeugs zu unterscheiden, da sie mit unterschiedlichen Technologien hergestellt werden, die verschiedene Einschränkungen*** für die ***Verwendung von Eisenschrott aufweisen, je nachdem inwieweit ein gewisser Kupfergehalt und andere unbeabsichtigte Fremdeinschlüsse hinnehmbar sind. Um bestimmte nicht wesentliche Teile*** dieser ***Verordnung*** zu ***ergänzen***, ***sollte*** der Kommission ***die Befugnis*** übertragen werden, ***gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union***

Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus ***Eisenschrott*** gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.

Abänderung 25
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(20a)Die Automobilindustrie gehört ferner mit einem Anteil von über 40 % an der Gesamtnachfrage der Union zu den größten Aluminiumverbrauchern, wobei der Verbrauch weiter zunimmt. Derzeit wird nur wenig recyceltes Aluminium in Neufahrzeugen verbaut. Um zur Verringerung des mit der Produktion von Neufahrzeugen verbundenen CO_2-Fußabdrucks beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, den Energieverbrauch und die Energiekosten zu senken und die Widerstandsfähigkeit im Wege der Verringerung der Abhängigkeit von der Versorgung mit Primärrohstoffen zu verbessern, erscheint es angebracht, mehr recyceltes Aluminium in Fahrzeugen zu verwenden. Daher sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung

	eines Mindestanteils an recyceltem Aluminium, das in Fahrzeugtypen enthalten und verbaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. Um bestimmte nicht wesentliche Teile dieser Verordnung zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Abfällen gewonnenem Aluminium und seinen Legierungen festzulegen, der in dem Fahrzeugtyp enthalten und verbaut sein muss.

Abänderung 26
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 21

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

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

Abänderung 27
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 22

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus	(22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus

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

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

Abänderung 28
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 23

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

Abänderung 29
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 24

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/***[Batterien]*** recycelt werden und dass Elektroantriebsmotoren, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Konstruktionsvorschrift sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.	(24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/***1542*** recycelt werden und dass Elektroantriebsmotoren, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können***. Die Kommission sollte die Ausarbeitung von Konstruktionsnormen und Vorgaben für Montageverfahren anregen, durch die die Wartung, Reparatur und Umnutzung von Batterien und Batteriesätzen erleichtert werden. Um das Potenzial für den Austausch, die Wiederverwendung, das Recycling, die Wiederaufarbeitung oder Überholung von Fahrzeugteilen und Bauteilen zu maximieren und den Abfall möglichst gering zu halten, sollten Fahrzeuge so konstruiert sein, dass möglichst viele Teile und Bauteile entfernt werden können. Der Begriff der technischen Machbarkeit sollte so ausgelegt werden, dass diese Ziele unterstützt***

und gefördert werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass in bestimmten Fällen die Sicherheits- oder Funktionsanforderungen eines Teils alternative Lösungen rechtfertigen können, durch die die Entfernbarkeit eines Teils oder Bauteils eingeschränkt wird. In solchen Fällen sollten die Hersteller nachweisen, dass diese Wahl notwendig war. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Konstruktionsvorschrift sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.

Abänderung 30
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 26

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(26) Um sicherzustellen, dass die Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die	(26) Um sicherzustellen, dass die Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die

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

Abänderung 31
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 28

Kreislauffähigkeit der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen zu verbessern, sollten die Hersteller eine umfassende Kreislauffähigkeitsstrategie ***auf Herstellerebene*** ausarbeiten und diese der ***Kommission*** vorlegen. ***Die Hersteller sollten jedoch auch die Möglichkeit haben***, ***eine Kreislauffähigkeitsstrategie für*** die ***einzelnen Fahrzeugklassen auszuarbeiten. Diese Strategie sollte nicht zu unverhältnismäßigen Belastungen für die Hersteller führen*** und regelmäßig aktualisiert werden. Die Kommission sollte auf der Grundlage der von den Herstellern vorgelegten Kreislauffähigkeitsstrategien regelmäßig über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie Bericht erstatten.

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern	(28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen ***sowie Notdiensten*** uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu ***den unter Ziffer 66 der Bekanntmachung der Kommission vom 28. Mai 2010 zu ergänzenden Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen genannten*** Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf Elektrofahrzeugbatterien***, deren***

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

Batteriesätze und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) ***2024/1252*** enthalten. ***Es ist wichtig, dass die Rechte des geistigen Eigentums gebührend geachtet werden, damit durch den Zugang zu technischen Informationen keine herstellereigenen Technologien oder Geschäftsgeheimnisse beeinträchtigt werden***. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen ***angemessene*** Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. ***Angesichts dessen, dass*** die ***Nachrüstung von Fahrzeugen unterstützt werden muss, um die Emissionen*** zu ***verringern***, die ***Lebensdauer von Fahrzeugen zu verlängern und*** die ***Nachhaltigkeit zu fördern, sollten die Hersteller auch eine angemessene***

	Zusammenarbeit mit Nachrüstbetrieben sicherstellen.

Abänderung 32
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 29

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

Abänderung 33
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 31

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(31) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle	(31) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle

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

Informationen über das sichere Entfernen und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen bereitstellen. Daher sollte ein ***digitaler*** Kreislaufpass für Fahrzeuge entwickelt und als Datenträger für solche Informationen bereitgestellt werden; dieser sollte mit anderen digitalen Dateninstrumenten und -plattformen kohärent sein, die in der Automobilindustrie bereits für die Umweltleistung von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EU) 2023***/1542***, der Verordnung ***(EU) 2024/1781*** des Europäischen Parlaments und des Rates[54] und der Verordnung ***(EU) 2024/1257*** des Europäischen Parlaments und des Rates[55] in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Konstruktion und den Einsatz des Passes sowie der Vorschriften für den Standort des Datenträgers oder der sonstigen Kennung, die den Zugang zum Pass des Fahrzeugs ermöglicht, übertragen werden. ***Bei der Festlegung der Vorschriften für den digitalen Kreislaufpass für Fahrzeuge sollte die Kommission der Notwendigkeit eines hohen Maßes an Sicherheit und Privatsphäre, unter anderem in Bezug auf die Betriebsdaten eines Fahrzeugs, Rechnung tragen, um Cyberbedrohungen vorzubeugen.***

_____

_____

[54] ***Vorschlag für eine*** Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG.	[54] Verordnung ***(EU) 2024/1781*** des Europäischen Parlaments und des Rates ***vom 13. Juni 2024*** zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte***, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2020/1828 und der Verordnung (EU) 2023/1542*** und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG ***(ABl. L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj)***.
[55] ***Vorschlag für eine*** Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009.	[55] Verordnung ***(EU) 2024/1257*** des Europäischen Parlaments und des Rates ***vom 24. April 2024*** über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7)***, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates*** und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 ***des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj)***.

Abänderung 34
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 33

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

Abänderung 35
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 33 a (neu)

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

Abänderung 36
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 35

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(35) Zur leichteren Überwachung der Einhaltung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung durch die Hersteller sollten die	(35) Zur leichteren Überwachung der Einhaltung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung durch die Hersteller sollten die

Mitgliedstaaten ein Herstellerregister einrichten. Die Zulassungsanforderungen sollten in der gesamten Union harmonisiert werden, um die Zulassung zu erleichtern, insbesondere wenn Hersteller Fahrzeuge in verschiedenen Mitgliedstaaten bereitstellen. Das Register sollte auch für die Zwecke der Berichterstattung an die zuständigen Behörden über die Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung verwendet werden. Die mit diesem Register verbundenen Merkmale und verfahrenstechnischen Aspekte sollten auch mit dem mit der Verordnung (EU) ***2023/[Amt für Veröffentlichungen: Batterien]*** eingeführten Herstellerregister in Einklang stehen, damit Fahrzeug- und Batteriehersteller ein und dasselbe Register verwenden können.

Mitgliedstaaten ein Herstellerregister einrichten ***oder ein bestehendes Register nutzen***. Die Zulassungsanforderungen sollten in der gesamten Union harmonisiert werden, um die Zulassung zu erleichtern, insbesondere wenn Hersteller Fahrzeuge in verschiedenen Mitgliedstaaten bereitstellen. Das Register sollte auch für die Zwecke der Berichterstattung an die zuständigen Behörden über die Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung verwendet werden. Die mit diesem Register verbundenen Merkmale und verfahrenstechnischen Aspekte sollten auch mit dem mit der Verordnung (EU) ***2023/1542*** eingeführten Herstellerregister in Einklang stehen, damit Fahrzeug- und Batteriehersteller ein und dasselbe Register verwenden können. ***Um die Registrierung von Herstellern in allen Mitgliedstaaten zu erleichtern, sollte die Kommission auch ein zentrales Portal einrichten, das Links zu allen nationalen Registern enthält.***

Abänderung 37
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 36

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

erweiterte Herstellerverantwortung benennen.	Herstellerverantwortung benennen.

Abänderung 38
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 37

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

Abänderung 39
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 39

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

Abänderung 40
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 42

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(42) Da Fahrzeuge oft in einem anderen Mitgliedstaat als in dem Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden, in dem sie erstmals zugelassen wurden, müssen Vorschriften über die grenzüberschreitende erweiterte Herstellerverantwortung eingeführt werden. Mit diesen Vorschriften sollte sichergestellt werden, dass die Verantwortung des Herstellers angemessen die Sammlungs- und	(42) Da Fahrzeuge oft in einem anderen Mitgliedstaat als in dem Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden, in dem sie erstmals zugelassen wurden, müssen Vorschriften über die grenzüberschreitende erweiterte Herstellerverantwortung eingeführt werden. Mit diesen Vorschriften sollte sichergestellt werden, dass die Verantwortung des Herstellers angemessen die Sammlungs- und

Behandlungskosten abdeckt, die für die Abfallbewirtschafter in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zum Altfahrzeug wird, entstehen. Zu diesem Zweck sollte der Hersteller in jedem Mitgliedstaat einen Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung benennen und Mechanismen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit einschlägigen Abfallbewirtschaftern einrichten. Die Einführung eines solchen Mechanismus trägt zu fairen Wettbewerbsbedingungen unter den zugelassenen Verwertungsanlagen in der gesamten Union bei und erleichtert die Entwicklung unionsweiter Ansätze für die individuelle Herstellerverantwortung.	Behandlungskosten abdeckt, die für die Abfallbewirtschafter in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zum Altfahrzeug wird, entstehen***, wobei jedoch auch sichergestellt werden muss, dass der Hersteller die Gebühr nicht zweimal zahlt***. Zu diesem Zweck sollte der Hersteller in jedem Mitgliedstaat einen Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung benennen und Mechanismen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ***und die Übertragung von Kosten*** mit einschlägigen Abfallbewirtschaftern einrichten. Die Einführung eines solchen Mechanismus trägt zu fairen Wettbewerbsbedingungen unter den zugelassenen Verwertungsanlagen in der gesamten Union bei und erleichtert die Entwicklung unionsweiter Ansätze für die individuelle Herstellerverantwortung.

Abänderung 41
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 44

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(44) Eine wesentliche Voraussetzung für die angemessene Behandlung von Altfahrzeugen ist es, dass sämtliche Altfahrzeuge gesammelt werden. Daher sollten in dieser Verordnung in erster Linie für die Hersteller und in zweiter Linie für die Mitgliedstaaten bestimmte Pflichten im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen vorgesehen werden. Die	(44) Eine wesentliche Voraussetzung für die angemessene Behandlung von Altfahrzeugen ist es, dass sämtliche Altfahrzeuge gesammelt werden. Daher sollten in dieser Verordnung in erster Linie für die Hersteller und in zweiter Linie für die Mitgliedstaaten bestimmte Pflichten im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen vorgesehen werden. Die

Hersteller sollten Sammelsysteme einrichten oder sich daran beteiligen und die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Systeme eingerichtet wurden und dass sie die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung ermöglichen. Die Sammelsysteme sollten es Fahrzeugeignern und anderen Fahrzeughaltern ermöglichen, das Fahrzeug ohne unnötigen Aufwand oder unnötige Kosten an eine zugelassene Einrichtung zu übergeben. In der Praxis bedeutet dies, dass die Systeme das gesamte Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats angemessen abdecken sollten. Dabei sollten Altfahrzeuge aller Marken sowie Abfallteile aus Fahrzeugreparaturen gesammelt werden können.	Hersteller sollten ***sicherstellen, dass alle Altfahrzeuge, die sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt haben, gesammelt werden***. ***Zu diesem Zweck sollten die Hersteller oder die Organisationen für Herstellerverantwortung*** Sammelsysteme***, einschließlich Sammelstellen,*** einrichten oder sich daran beteiligen und die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Systeme eingerichtet wurden und dass sie die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung ermöglichen. Die Sammelsysteme sollten es Fahrzeugeignern und anderen Fahrzeughaltern ermöglichen, das Fahrzeug ohne unnötigen Aufwand oder unnötige Kosten an eine zugelassene Einrichtung zu übergeben. In der Praxis bedeutet dies, dass die Systeme das gesamte Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats angemessen abdecken ***und eine ausreichende Verfügbarkeit von zugelassenen Verwertungsanlagen und Sammelstellen sicherstellen*** sollten. Dabei sollten Altfahrzeuge aller Marken sowie Abfallteile aus Fahrzeugreparaturen gesammelt werden können.

Abänderung 42
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 46

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(46) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das	(46) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das

Vorhandensein von Sammelsystemen in Kenntnis gesetzt werden. Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben können. Die Aufklärungskampagne der Hersteller oder der Organisationen für Herstellerverantwortung sollte auch die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit aufzeigen.	Vorhandensein von Sammelsystemen in Kenntnis gesetzt werden. Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben können. ***Im Falle einer fehlenden Elektrofahrzeugbatterie sollte die Übergabe des Altfahrzeugs kostenlos bleiben, wenn der letzte Eigner Unterlagen vorlegt, die belegen, dass die Batterie von einem Akteur gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde.*** Die Aufklärungskampagne der Hersteller oder der Organisationen für Herstellerverantwortung sollte auch die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit aufzeigen.

Abänderung 43
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 47

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(47) Die zugelassene Verwertungsanlage sollte einen Verwertungsnachweis ausstellen, aus dem hervorgeht, dass ein Altfahrzeug behandelt wurde. Dies ist erforderlich, um eine angemessene Überwachung der Entsorgung von Altfahrzeugen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen an diesen Nachweis sind derzeit in der Entscheidung 2002/151/EG der	(47) Die zugelassene Verwertungsanlage sollte ***für die Ausstellung eines Verwertungsnachweises verantwortlich sein***, aus dem hervorgeht, dass ein Altfahrzeug behandelt wurde. Dies ist erforderlich, um eine angemessene Überwachung der Entsorgung von Altfahrzeugen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen an diesen

Kommission[57] festgelegt und der Inhalt dieser Entscheidung sollte mit den erforderlichen Anpassungen in die vorliegende Verordnung aufgenommen werden. Der Nachweis sollte in elektronischer Form ausgestellt und dem letzten Eigentümer eines Altfahrzeugs zur Verfügung gestellt werden; anschließend sollte er von den zugelassenen Verwertungsanlagen und dem letzten Fahrzeugeigner an die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats übermittelt werden, da das Fahrzeug durch die Vorlage des Nachweises abgemeldet werden kann. Das elektronische Meldesystem sollte die Übermittlung sowohl des Nachweises über die Sammlung des Altfahrzeugs als auch des Verwertungsnachweises ermöglichen.

Nachweis sind derzeit in der Entscheidung 2002/151/EG der Kommission[57] festgelegt und der Inhalt dieser Entscheidung sollte mit den erforderlichen Anpassungen in die vorliegende Verordnung aufgenommen werden. Der Nachweis sollte in elektronischer Form ausgestellt und dem letzten Eigentümer eines Altfahrzeugs zur Verfügung gestellt werden; anschließend sollte er von den zugelassenen Verwertungsanlagen und dem letzten Fahrzeugeigner an die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats übermittelt werden, da das Fahrzeug durch die Vorlage des Nachweises abgemeldet werden kann. Das elektronische Meldesystem sollte die Übermittlung sowohl des Nachweises über die Sammlung des Altfahrzeugs als auch des Verwertungsnachweises ermöglichen.

---

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

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

Abänderung 44
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 48

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(48) Trotz der in der Richtlinie 2000/53/EG enthaltenen Verpflichtung, alle Altfahrzeuge zur Behandlung in eine zugelassene Verwertungsanlage zu	(48) Trotz der in der Richtlinie 2000/53/EG enthaltenen Verpflichtung, alle Altfahrzeuge zur Behandlung in eine zugelassene Verwertungsanlage zu

verbringen, ist der Standort eines sehr großen Teils der Altfahrzeuge unbekannt – sie könnten entweder illegal behandelt oder als Altfahrzeuge ausgeführt worden sein – oder ihr Status wird den Zulassungsbehörden der Mitgliedstaaten nicht ordnungsgemäß gemeldet. Diese Fahrzeuge werden auch als „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ bezeichnet. Die Mitgliedstaaten sollten verstärkt zusammenarbeiten, um die Anzahl der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib zu verringern. Durch die Anerkennung von in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Verwertungsnachweisen und die Verpflichtung, die Behörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ausstellung eines Verwertungsnachweises zu informieren, sollten Altfahrzeuge besser geortet werden können.

verbringen, ist der Standort eines sehr großen Teils der Altfahrzeuge unbekannt – sie könnten entweder illegal behandelt oder als Altfahrzeuge ausgeführt worden sein – oder ihr Status wird den Zulassungsbehörden der Mitgliedstaaten nicht ordnungsgemäß gemeldet. Diese Fahrzeuge werden auch als „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ bezeichnet. Die Mitgliedstaaten sollten ***auch ihre nationalen Maßnahmen und ihre Zusammenarbeit verstärken***, um die Anzahl der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib zu verringern. Durch die Anerkennung von in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Verwertungsnachweisen und die Verpflichtung, die Behörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ausstellung eines Verwertungsnachweises zu informieren, sollten Altfahrzeuge besser geortet werden können.

Abänderung 45
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 49 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(49a)Um den Informationsfluss zu verbessern, das Problem von Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib zu lösen und die Verantwortlichkeiten der Fahrzeugeigner zu klären, ist es unerlässlich, die Systeme zur Abmeldung von Fahrzeugen zu verbessern. Dadurch wird sichergestellt, dass die Fahrzeuge weiterhin

	rückverfolgbar sind und ihr Status überprüft werden kann, bis ein Verwertungsnachweis ausgestellt oder das Fahrzeug ausgeführt wird. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten, in denen eine vorübergehende Abmeldung von Fahrzeugen möglich ist, eine Höchstdauer für diese Abmeldung festlegen und sicherstellen, dass Verlängerungen der vorübergehenden Abmeldung nur für einen festgelegten und begrenzten Zeitraum und nur dann gewährt werden, wenn sichergestellt werden kann, dass das abgemeldete Fahrzeug noch existiert. Darüber hinaus sollte die Kommission prüfen, ob harmonisierte Mindestanforderungen für die Abmeldung von Fahrzeugen in der gesamten Union erforderlich sind, um die Rechenschaftspflicht in Bezug auf Fahrzeuge zu verbessern und ihre illegale Behandlung zu verhindern.

Abänderung 46
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 51

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(51) Angesichts dessen, dass den zugelassenen Verwertungsanlagen eine Schlüsselrolle dabei zukommt, Altfahrzeuge auf eine Art und Weise zu entsorgen, die keine Beeinträchtigungen für Umwelt oder menschliche Gesundheit mit sich bringt ***und*** zur Verwirklichung der Kreislaufwirtschaftsziele der	(51) Angesichts dessen, dass den zugelassenen Verwertungsanlagen eine Schlüsselrolle dabei zukommt, Altfahrzeuge auf eine Art und Weise zu entsorgen, die keine Beeinträchtigungen für Umwelt oder menschliche Gesundheit mit sich bringt***,*** zur Verwirklichung der Kreislaufwirtschaftsziele der Union beiträgt ***und***

Union beiträgt, müssen diesen Anlagen für all ihre Tätigkeiten von der Annahme und Lagerung von Altfahrzeugen bis hin zur abschließenden Behandlung Pflichten auferlegt werden.	***wirtschaftlich vertretbar ist***, müssen diesen Anlagen für all ihre Tätigkeiten von der Annahme und Lagerung von Altfahrzeugen bis hin zur abschließenden Behandlung Pflichten auferlegt werden.

Abänderung 47
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 52

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

Abänderung 48
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 53

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(53) Die Befreiung eines Altfahrzeugs von Schadstoffen ist der erste Schritt zur Vermeidung von Schäden an Umwelt und menschlicher Gesundheit sowie von Risiken im Bereich der Arbeitssicherheit. Es ist daher von wesentlicher Bedeutung, dass Altfahrzeuge so bald wie möglich nach ihrer Übergabe an die zugelassene Verwertungsanlage und vor jeglicher	(53) Die Befreiung eines Altfahrzeugs von Schadstoffen ist der erste Schritt zur Vermeidung von Schäden an Umwelt und menschlicher Gesundheit sowie von Risiken im Bereich der Arbeitssicherheit. Es ist daher von wesentlicher Bedeutung, dass Altfahrzeuge so bald wie möglich nach ihrer Übergabe an die zugelassene Verwertungsanlage und vor jeglicher

Weiterbehandlung die erforderlichen Vorgänge zur Befreiung von Schadstoffen durchlaufen. In dieser Phase sollte Altöl getrennt von anderen Fluiden und Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und gemäß der Richtlinie 2008/98/EG weiterbehandelt werden. Darüber hinaus sollten die Teile, Bauteile und Werkstoffe, die Blei, Cadmium, Quecksilber und sechswertiges Chrom enthalten, aus dem Altfahrzeug entfernt werden, um negative Auswirkungen auf Mensch oder Umwelt zu vermeiden.	Weiterbehandlung die erforderlichen Vorgänge zur Befreiung von Schadstoffen durchlaufen. In dieser Phase sollte Altöl getrennt von anderen Fluiden und Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und gemäß der Richtlinie 2008/98/EG weiterbehandelt werden. ***Flüssigkeiten aus Klimaanlagen, die in Wärmemanagementsystemen verwendet werden, sollten auch getrennt von anderen Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und, wenn möglich, recycelt oder aufbereitet und wiederverwendet werden.*** Darüber hinaus sollten die Teile, Bauteile und Werkstoffe, die Blei, Cadmium, Quecksilber und sechswertiges Chrom enthalten, aus dem Altfahrzeug entfernt werden, um negative Auswirkungen auf Mensch oder Umwelt zu vermeiden.

Abänderung 49
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 54

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

Abänderung 50
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 55

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

und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII ***und zur Ergänzung dieser Verordnung durch die Festlegung von Qualitätsanforderungen für die Outputfraktionen des Schreddervorgangs*** zu erlassen.

Abänderung 51
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 57

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

Abänderung 52
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 58

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen ***Wirtschaftsteilnehmern*** Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus ***Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile***, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind.	(58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen ***Wirtschaftsakteuren*** Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass ***Teile und Bauteile, die*** aus ***einem Altfahrzeug oder während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs entfernt werden, einschließlich solcher, die während einer Reparatur- oder Wartungsmaßnahme entfernt werden***, ***und*** die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern***.*** ***Dahingegen sollten Teile und Bauteile, die nicht für die Wiederverwendung, Wiederaufbereitung oder Wiederaufarbeitung geeignet sind, als Abfall betrachtet werden, und ihre Ausfuhr sollte der Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates[1a] unterliegen.*** Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die

betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind.

_____

[1a] Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über die Verbringung von Abfällen, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1257/2013 und (EU) 2020/1056 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Abänderung 53
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 61

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

nationaler Ebene im Hinblick auf eine Überwachung der Wirksamkeit geteilt werden.	bewährte Verfahren in Bezug auf geschaffene Anreize auf nationaler Ebene im Hinblick auf eine Überwachung der Wirksamkeit geteilt werden. ***Der Datenaustausch sollte unverzüglich erfolgen.***

Abänderung 54
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 63

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

Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten.	Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten. ***Das Gewicht des recycelten Kunststoffs und das Gesamtgewicht der Kunststoffe sollte Elastomere sowie Duroplaste, ausgenommen Polyurethan-Schaumstoffe, ausschließen.***

Abänderung 55
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 64

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

Abänderung 56
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 66

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(66) Altfahrzeuge werden als gefährliche Abfälle eingestuft und können nicht in Nicht-OECD-Länder ausgeführt werden. Von Schadstoffen befreite Altfahrzeuge können außerhalb der Union behandelt werden, sofern die Verbringung dieser von	(66) Altfahrzeuge werden als gefährliche Abfälle eingestuft und können nicht in Nicht-OECD-Länder ausgeführt werden. Von Schadstoffen befreite Altfahrzeuge können außerhalb der Union behandelt werden, sofern die Verbringung dieser von

Schadstoffen befreiten Altfahrzeuge im Einklang mit der Verordnung (EU) ***1013/2006*** erfolgt.	Schadstoffen befreiten Altfahrzeuge im Einklang mit der Verordnung (EU) ***2024/1157*** erfolgt.

Abänderung 57
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 67

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) ***[neue Abfallverbringungsverordnung] weitgehend gleichwertig sind***.	(67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die ***als*** den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) ***2024/1157 gleichwertig angesehen werden. Um zwischen Verbringungen von Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen zu unterscheiden, sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Inspektionen durchführen können, wenn sie den Verdacht haben, dass es sich bei als gebraucht erklärten Fahrzeugen tatsächlich um Altfahrzeuge handelt. Bestätigen diese Inspektionen, dass es sich bei den betreffenden Fahrzeugen um Altfahrzeuge handelt, so können die Kosten der Inspektion und der damit verbundenen Lagerung dem für die Verbringung verantwortlichen Wirtschaftsakteur in***

Rechnung gestellt werden.

Abänderung 58
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 68

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(68) Um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ökologisch nachhaltig behandelt werden, muss Klarheit über den Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer geschaffen werden, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. ***Fahrzeugeigner, die*** das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen ***möchten***, ***sollten insbesondere nachweisen müssen***, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt***. Um den Status eines Gebrauchtfahrzeugs zu bewerten***, ***sollten der Fahrzeugeigner, andere Wirtschaftsteilnehmer und die zuständigen Behörden überprüfen***, ***ob bestimmte Kriterien erfüllt sind***, ***anhand derer festgestellt wird***, ***ob*** es sich bei dem ***betreffenden*** Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt. ***Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen***, ***sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden***, ***gemäß Artikel 290 des Vertrags über*** die ***Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang I*** zu ***erlassen***, ***um*** die Kriterien ***für die Einstufung eines Fahrzeugs als*** Altfahrzeug ***festzulegen***.	(68) Um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ökologisch nachhaltig behandelt werden, muss Klarheit über den Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer geschaffen werden, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. ***Wenn*** das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug ***von einem Wirtschaftsakteur innerhalb der Union*** übertragen ***wird***, ***sollte der Wirtschaftsakteur die erwerbende Person darüber informieren***, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt***, indem er eine Prüfbescheinigung vorlegt oder darüber informiert***, ***dass das Fahrzeug die festgelegten Kriterien hinsichtlich der Reparierbarkeit erfüllt. Fahrzeugeigner, die ein Gebrauchtfahrzeug aus der Union ausführen möchten, sollten die Dokumentation vorlegen müssen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Diese Dokumentation sollte entweder aus einer gültigen Prüfbescheinigung oder***, ***wenn eine solche Bescheinigung nicht vorliegt, aus einer Bewertung bestehen***, ***die von den für*** die ***Prüfbescheinigungen***

	zuständigen Behörden durchgeführt wird. Um den Status eines Gebrauchtfahrzeugs zu ***bewerten, sollten der Fahrzeugeigner***, ***andere Wirtschaftsakteure und*** die ***zuständigen Behörden überprüfen, ob bestimmte*** Kriterien ***erfüllt sind, anhand derer festgestellt wird, ob es sich bei dem betreffenden Fahrzeug um ein*** Altfahrzeug ***handelt***.

Abänderung 59
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 68 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(68a)Es ist auch wichtig, das Recht jedes Eigners auf freie Entscheidung über sein Eigentum zu wahren. Der Eigner eines Gebrauchtfahrzeugs sollte nach der Bewertung der vorläufigen Kriterien für Fahrzeuge frei entscheiden können, ob das Fahrzeug als Altfahrzeug eingestuft und an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben werden muss oder ob das Fahrzeug repariert werden sollte.

Abänderung 60
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 69

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“[59] wurde die	(69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“[59] wurde die

Notwendigkeit betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen müsse, um den externen ökologischen Fußabdruck der Union im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen anzugehen. Angesichts der Tatsache, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen – wie im Umweltprogramm der Vereinten Nationen[60] dokumentiert – erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit nach sich zieht und dass die Union der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen ist, müssen auf Unionsebene spezifische Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen [aus der Union] festgelegt werden. Diese Anforderungen sollten auf objektiven Kriterien beruhen, anhand derer sich entscheidet, ob ein Gebrauchtfahrzeug kein Altfahrzeug ist ***und*** gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[61] als verkehrssicher einzustufen ist. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nur Gebrauchtfahrzeuge, die in der Union als verkehrssicher gelten, in Drittländer ausgeführt werden können, sodass das Risiko verringert wird, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union zur Luftverschmutzung oder zu Verkehrsunfällen in Drittländern beiträgt. Damit die Zollbehörden überprüfen können, ob diese Anforderungen bei der Ausfuhr erfüllt sind, sollte jede Person, die Gebrauchtfahrzeuge ausführt, verpflichtet sein, den Behörden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und eine Erklärung vorzulegen, in der bestätigt wird, dass es sich bei

Notwendigkeit betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen müsse, um den externen ökologischen Fußabdruck der Union im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen anzugehen. Angesichts der Tatsache, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen – wie im Umweltprogramm der Vereinten Nationen[60] dokumentiert – erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit nach sich zieht und dass die Union der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen ist, müssen auf Unionsebene spezifische Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen [aus der Union] festgelegt werden. Diese Anforderungen sollten auf objektiven Kriterien beruhen, anhand derer sich entscheidet, ob ein Gebrauchtfahrzeug kein Altfahrzeug ist ***oder*** gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[61] als verkehrssicher einzustufen ist ***und in ein nationales Fahrzeugregister aufgenommen werden muss***. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nur Gebrauchtfahrzeuge, die in der Union als verkehrssicher gelten, in Drittländer ausgeführt werden können, sodass das Risiko verringert wird, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union zur Luftverschmutzung oder zu Verkehrsunfällen in Drittländern beiträgt. Damit die Zollbehörden überprüfen können, ob diese Anforderungen bei der Ausfuhr erfüllt sind, sollte jede Person, die Gebrauchtfahrzeuge ausführt, verpflichtet sein, den Behörden die Fahrzeug-

dem Gebrauchtfahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt ***und*** dass es als verkehrssicher gilt.	Identifizierungsnummer und eine Erklärung vorzulegen, in der bestätigt wird, dass es sich bei dem Gebrauchtfahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt ***oder*** dass es als verkehrssicher gilt.
_____	_____
[59] COM(2021)0400.	[59] COM(2021)0400.
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report.	[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report.
[61] Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).	[61] Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).

Abänderung 61
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 70

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(70) Es ist wichtig, einen Mechanismus einzurichten, mithilfe dessen die Einhaltung der Ausfuhranforderungen für Gebrauchtfahrzeuge wirksam überprüft werden kann, ohne den Handel zwischen der Union und Drittländern zu beeinträchtigen. Daher sollte die Kommission ein elektronisches System einrichten, mit dem die Behörden in den Mitgliedstaaten in Echtzeit Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Stand der technischen Überwachung zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge austauschen können. Angesichts seiner bestehenden Merkmale	(70) Es ist wichtig, einen Mechanismus einzurichten, mithilfe dessen die Einhaltung der Ausfuhranforderungen für Gebrauchtfahrzeuge wirksam überprüft werden kann, ohne den Handel zwischen der Union und Drittländern zu beeinträchtigen. Daher sollte die Kommission ein elektronisches System einrichten, mit dem die Behörden in den Mitgliedstaaten in Echtzeit Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Stand der technischen Überwachung zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge austauschen ***und überprüfen*** können. Angesichts seiner

und Funktionen im Zusammenhang mit dem Austausch von Informationen über in der Union zugelassene Fahrzeuge zwischen Zulassungsbehörden, hat die Kommission MOVE-HUB, eine Plattform für den Austausch von Nachrichten, entwickelt, um die nationalen elektronischen Register der Mitgliedstaaten miteinander zu vernetzen. Auf der Plattform sind derzeit die Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU), die Führerscheinregister (RESPER), die Berufskraftfahrerqualifikationsregister (ProDriveNet), die Meldung von Mängeln bei der Unterwegskontrolle von Fahrzeugen (RSI) und die Register der Fahrtenschreiberkarten (TACHOnet-System) zusammengeschaltet. Die Funktionen von MOVE-HUB sollten daher erweitert werden, um den Austausch von Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Stand der technischen Überwachung zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge zu ermöglichen. Um es den Zollbehörden zu ermöglichen, elektronisch und automatisch zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Ausfuhranforderungen erfüllt, sollte das von MOVE-HUB betriebene elektronische System mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll gemäß der Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates[62] vernetzt werden. Die genannte Verordnung sieht einen umfassenden Rahmen automatisierter Überprüfungen

bestehenden Merkmale und Funktionen im Zusammenhang mit dem Austausch von Informationen über in der Union zugelassene Fahrzeuge zwischen Zulassungsbehörden, hat die Kommission MOVE-HUB, eine Plattform für den Austausch von Nachrichten, entwickelt, um die nationalen elektronischen Register der Mitgliedstaaten miteinander zu vernetzen. ***Mitgliedstaaten sollten in der Lage sein, das Europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem (EUCARIS) zur Anbindung an das elektronische System MOVE-HUB zu nutzen.*** Auf der Plattform sind derzeit die Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU), die Führerscheinregister (RESPER), die Berufskraftfahrerqualifikationsregister (ProDriveNet), die Meldung von Mängeln bei der Unterwegskontrolle von Fahrzeugen (RSI) und die Register der Fahrtenschreiberkarten (TACHOnet-System) zusammengeschaltet. Die Funktionen von MOVE-HUB sollten daher erweitert werden, um den Austausch ***und die Überprüfung*** von Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Stand der technischen Überwachung zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge zu ermöglichen. Um es den Zollbehörden zu ermöglichen, elektronisch und automatisch zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Ausfuhranforderungen erfüllt, sollte das von MOVE-HUB betriebene elektronische System mit der Single-Window-

bei spezifischen Nichtzollformalitäten der Union vor. In der vorliegenden Verordnung sollten daher die wichtigsten zu überprüfenden Elemente festgelegt werden; die technischen Aspekte der Durchführung dieser Überprüfungen würden hingegen in der Verordnung (EU) 2022/2399 festgelegt.

Umgebung der EU für den Zoll gemäß der Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates[62] vernetzt werden. Die genannte Verordnung sieht einen umfassenden Rahmen automatisierter Überprüfungen bei spezifischen Nichtzollformalitäten der Union vor. In der vorliegenden Verordnung sollten daher die wichtigsten zu überprüfenden Elemente festgelegt werden; die technischen Aspekte der Durchführung dieser Überprüfungen würden hingegen in der Verordnung (EU) 2022/2399 festgelegt.

---

[62] Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 2022 zur Einrichtung der Single-Window-Umgebung der Europäischen Union für den Zoll und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 (ABl. L 317 vom 9.12.2022, S. 1).

[62] Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 2022 zur Einrichtung der Single-Window-Umgebung der Europäischen Union für den Zoll und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 (ABl. L 317 vom 9.12.2022, S. 1).

Abänderung 62
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 73

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(73) Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, Kontrollen an zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[63] vorzunehmen. Ein erheblicher Anteil der aus der Union ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge wird in Länder verbracht, in denen Einfuhranforderungen bestehen oder eingeführt werden könnten,	(73) Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, Kontrollen an zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates[63] vorzunehmen. Ein erheblicher Anteil der aus der Union ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge wird in Länder verbracht, in denen Einfuhranforderungen bestehen oder eingeführt werden könnten,

wie beispielsweise Anforderungen in Bezug auf das Alter des Fahrzeugs oder seine Emissionen. Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, elektronisch und automatisch über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug diese Anforderungen erfüllt, wenn die Informationen über diese Anforderungen der Kommission von den betreffenden Drittländern offiziell übermittelt werden. Um den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit in Drittländern zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Festlegung dieser Anforderungen zu erlassen.

---

63 Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

wie beispielsweise Anforderungen in Bezug auf das Alter des Fahrzeugs oder seine Emissionen. Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, elektronisch und automatisch über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug diese Anforderungen erfüllt, wenn die Informationen über diese Anforderungen der Kommission von den betreffenden Drittländern offiziell übermittelt werden. ***Um die Einhaltung der Vorschriften zu erleichtern, sollte die Kommission die gemeldeten spezifischen Bedingungen im Zusammenhang mit dem Umweltschutz oder der Verkehrssicherheit, die von Drittländern auferlegt werden, auf einem speziellen Online-Portal veröffentlichen und aktualisieren.*** Um den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit in Drittländern zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Festlegung dieser Anforderungen zu erlassen.

---

63 Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

Abänderung 63
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 76

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(76) Die Inspektionen sollten die Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen und die Behandlung von Altfahrzeugen umfassen. Die Inspektionen sollten sich in jedem Jahr auf mindestens 10 % der zugelassenen Verwertungsanlagen und Wirtschaftsteilnehmer erstrecken. Die Standorte der Reparatur- und Wartungsunternehmen sollten ebenfalls inspiziert werden. Es muss betont werden, dass die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Inspektionen die Inspektionen bei der Verbringung von Altfahrzeugen ergänzen sollten, die in der Verordnung ***[Amt für Veröffentlichungen: neue Abfallverbringungsverordnung]*** umfassend geregelt sind.	(76) ***Die Mitgliedstaaten sollten Inspektionspläne ausarbeiten, um die illegale Behandlung von Fahrzeugen zu überwachen.*** Die Inspektionen sollten die Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen und die Behandlung von Altfahrzeugen umfassen. Die Inspektionen sollten sich in jedem Jahr auf mindestens 10 % der zugelassenen Verwertungsanlagen und Wirtschaftsteilnehmer erstrecken. Die Standorte der Reparatur- und Wartungsunternehmen***, Sammelstellen und anderen Einrichtungen und Wirtschaftsakteuren, die Altfahrzeuge behandeln oder Gebrauchtfahrzeuge oder deren Ersatzteile und Bauteile verkaufen können,*** sollten ebenfalls inspiziert werden. Es muss betont werden, dass die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Inspektionen die Inspektionen bei der Verbringung von Altfahrzeugen ergänzen sollten, die in der Verordnung ***(EU) 2024/1157*** umfassend geregelt sind.

Abänderung 64
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 77

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(77) Die Mitgliedstaaten sollten Mechanismen zur Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene einrichten, damit die	(77) Die Mitgliedstaaten sollten Mechanismen zur Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene einrichten, damit die

Inspektionen effizient durchgeführt werden können. Diese Mechanismen sollten den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten ermöglichen, der für die Ortung der Fahrzeuge und die Überprüfung der ordnungsgemäßen Behandlung am Ende der Lebensdauer erforderlich ist.	Inspektionen effizient durchgeführt werden können***, um die Verhinderung und Erkennung der illegalen Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen zu erleichtern und das Problem der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib dauerhaft zu lösen***. Diese Mechanismen sollten den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten ermöglichen, der für die Ortung der Fahrzeuge und die Überprüfung der ordnungsgemäßen Behandlung am Ende der Lebensdauer erforderlich ist. ***Um die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern, sollte die Kommission ein spezielles Netz einrichten, um eine wirksame Koordinierung der nationalen Durchsetzungsmaßnahmen sicherzustellen.***

Abänderung 65
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 86

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(86) Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib wurden als eine der größten Herausforderungen bei der Durchführung der Richtlinie 2000/53/EG ermittelt. Das Fehlen eines effizienten Systems für den Echtzeit-Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über den Zulassungsstatus von Fahrzeugen beeinträchtigt die Rückverfolgbarkeit und wurde als ein Grund für die hohe Anzahl von „Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib“ in der Union ermittelt. Um hier Abhilfe zu schaffen,	(86) Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib wurden als eine der größten Herausforderungen bei der Durchführung der Richtlinie 2000/53/EG ermittelt. Das Fehlen eines effizienten Systems für den Echtzeit-Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über den Zulassungsstatus von Fahrzeugen beeinträchtigt die Rückverfolgbarkeit und wurde als ein Grund für die hohe Anzahl von „Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib“ in der Union ermittelt. Um hier Abhilfe zu schaffen,

sollte die Kommission eine Überarbeitung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge[67] ***vorschlagen***. Im Rahmen dieser Überarbeitung sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge Daten elektronisch zu erfassen, anhand derer die Gründe für eine Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs ordnungsgemäß dokumentiert werden können, insbesondere wenn ein Fahrzeug als Altfahrzeug in einer zugelassenen Verwertungsanlage behandelt, in einem anderen Mitgliedstaat neu zugelassen, in ein Drittland außerhalb der Union ausgeführt oder gestohlen wurde. Darüber hinaus sollten die Fahrzeugeigner verpflichtet werden, jegliche Änderung bezüglich des Eigentums unverzüglich an die nationale Zulassungsbehörde zu melden, um die illegale Demontage oder Ausfuhr von vorübergehend abgemeldeten Fahrzeugen zu verhindern. Diese Änderungen ergänzen die bestehenden Anforderungen an die Mitgliedstaaten, Daten über alle in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge elektronisch zu erfassen, und bauen auf ihnen auf.

---

[67] Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

schlug die Kommission eine Überarbeitung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge[67] ***vor***. Im Rahmen dieser Überarbeitung sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge Daten elektronisch zu erfassen, anhand derer die Gründe für eine Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs ordnungsgemäß dokumentiert werden können, insbesondere wenn ein Fahrzeug als Altfahrzeug in einer zugelassenen Verwertungsanlage behandelt, in einem anderen Mitgliedstaat neu zugelassen, in ein Drittland außerhalb der Union ausgeführt oder gestohlen wurde. Darüber hinaus sollten die Fahrzeugeigner verpflichtet werden, jegliche Änderung bezüglich des Eigentums unverzüglich an die nationale Zulassungsbehörde zu melden, um die illegale Demontage oder Ausfuhr von vorübergehend abgemeldeten Fahrzeugen zu verhindern. Diese Änderungen ergänzen die bestehenden Anforderungen an die Mitgliedstaaten, Daten über alle in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge elektronisch zu erfassen, und bauen auf ihnen auf.

---

[67] Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

Abänderung 66
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 87

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(87) Angesichts der Notwendigkeit, ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten und dem wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf das Funktionieren des Binnenmarkts und auf die Umwelt vorlegen. Die Kommission sollte in ihren Bericht eine Bewertung der Bestimmungen über die Konstruktion neuer Fahrzeuge, einschließlich der Zielvorgaben für die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen einschließlich der Recyclingziele und über Sanktionen sowie eine Bewertung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer weiteren Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf bestimmte Fahrzeuge ***der Klasse L,*** schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger aufnehmen. Diese Bewertung sollte sich nicht nur auf Aspekte der Behandlung von Altfahrzeugen konzentrieren, sondern auch auf die Relevanz und den Mehrwert von Konstruktionsvorschriften.	(87) Angesichts der Notwendigkeit, ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten und dem wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf das Funktionieren des Binnenmarkts und auf die Umwelt vorlegen. Die Kommission sollte in ihren Bericht eine Bewertung der Bestimmungen über die Konstruktion neuer Fahrzeuge, einschließlich der Zielvorgaben für die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen einschließlich der Recyclingziele und über Sanktionen sowie eine Bewertung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer weiteren Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf bestimmte Fahrzeuge***, wie Wohnwagen, Mehrstufenfahrzeuge oder*** schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger aufnehmen. Diese Bewertung sollte sich nicht nur auf Aspekte der Behandlung von Altfahrzeugen konzentrieren, sondern auch auf die Relevanz und den Mehrwert von Konstruktionsvorschriften ***und die Auswirkungen von Maßnahmen in Bezug auf Vorschriften für Verfahren, die sich auf das hochwertige Recycling von Altfahrzeugen auswirken können, sowie auf Maßnahmen zur Lösung des Problems der „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ und***

	insbesondere der illegalen Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen sowie auf die Auswirkungen der Unterschiede zwischen den nationalen Kriterien für die Verkehrssicherheit, die für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen und für den Binnenmarkt gelten.

Abänderung 67
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 88

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(88) Der Bericht der Kommission sollte auch eine Bewertung der Maßnahmen zur Bereitstellung von Informationen über in den Fahrzeugen enthaltene besorgniserregende Stoffe und darüber enthalten, ob die Rückverfolgbarkeit solcher Stoffe verbessert werden muss. Die Kommission sollte auch bewerten, ob Maßnahmen in Bezug auf Stoffe eingeführt werden müssen, die sich auf die Behandlung von Altfahrzeugen auswirken können, um die Vorschriften besser mit der Verordnung (EU) ***[Ökodesign für nachhaltige Produkte]*** in Einklang zu bringen.	(88) Der Bericht der Kommission sollte auch eine Bewertung der Maßnahmen zur Bereitstellung von Informationen über in den Fahrzeugen enthaltene besorgniserregende Stoffe und darüber enthalten, ob die Rückverfolgbarkeit solcher Stoffe verbessert werden muss. Die Kommission sollte auch bewerten, ob Maßnahmen in Bezug auf Stoffe eingeführt werden müssen, die sich auf die Behandlung von Altfahrzeugen auswirken können, um die Vorschriften besser mit der Verordnung (EU) ***2024/1781*** in Einklang zu bringen.

Abänderung 68
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 88 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(88a)Die Kommission sollte ferner auf der Grundlage der Erklärungen der Hersteller bewerten, ob die Hersteller bei der Erfüllung der Zielvorgaben

für recycelten Kunststoff auf dem richtigen Weg sind. Bei der Bewertung sollten insbesondere die Verfügbarkeit geeigneter Kunststoffrecyclingtechnologien, die ausreichende Verfügbarkeit von recyceltem Kunststoff, das Qualitätsniveau des recycelten Kunststoffs im Vergleich zum erforderlichen Sicherheitsniveau sowie technische und wirtschaftliche Schwierigkeiten bei der Erreichung des Ziels beurteilt werden. Der Bewertung sollte gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag der Kommission zur Änderung der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung beigefügt werden.

Abänderung 69
Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 95

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(95) Alle Bestimmungen bezüglich Fahrzeugen der Klassen L***3e–L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 und O sollten erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten, um den ***Wirtschaftsteilnehmern*** genug Zeit für die Einhaltung der Anforderungen zu geben. Dies ist insbesondere für Genehmigungen für zugelassene Verwertungsanlagen wichtig, die die Befreiung von Schadstoffen und die weitere Behandlung solcher Fahrzeuge durchführen können.	(95) Alle Bestimmungen bezüglich Fahrzeugen der Klassen L, M_2, M_3, N_2, N_3 und O sollten erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten, um den ***Wirtschaftsakteuren*** genug Zeit für die Einhaltung der Anforderungen zu geben. Dies ist insbesondere für Genehmigungen für zugelassene Verwertungsanlagen wichtig, die die Befreiung von Schadstoffen und die weitere Behandlung solcher Fahrzeuge durchführen können.

Abänderung 70
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) ab [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 60 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen L_3***e, L_4e, L_5e, L_6e und L_7e*** gemäß Artikel 4 Absatz 2 ***Buchstaben c bis g*** der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.	c) ab [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 60 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klasse ***L*** gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

Abänderung 71
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ca) für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858, die von einem Kleinserienhersteller hergestellt wurden;

Abänderung 72
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe c b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	cb) für Kleinserienfahrzeuge der Klasse L gemäß Artikel 42 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;

Abänderung 73
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe c c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	cc) für Fahrzeuge, die gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2018/858 ausschließlich für den Einsatz durch die Streitkräfte konstruiert und gebaut oder dafür angepasst wurden;

Abänderung 74
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe c d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	cd) für Fahrzeuge, die im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zur Benutzung durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte und die medizinischen Notdienste ausgelegt und gebaut sind;

Abänderung 75
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe c e (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ce) für Räder der Klasse L1e-B, die für den Pedalantrieb ausgelegt sind, im Sinne von Anhang XIX Nummer 1.1.2. der delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014;

Abänderung 76
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) für Fahrzeuge von historischem Interesse im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie 2014/45/EU.	d) für Fahrzeuge von historischem Interesse im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie 2014/45/EU ***sowie für all ihre Teile, Bauteile und Ersatzteile, die für Wartungsarbeiten im Zusammenhang mit diesen Fahrzeugen erforderlich sind, um ihren historischen Status aufrechtzuerhalten;***

Abänderung 77
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	da) für Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse, sofern sie von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie zugelassen wurden, im Einklang mit den in Anhang Xa dieser Verordnung dargelegten Bedingungen offiziell als solche anerkannt wurden.

Abänderung 78
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstabe c gelten die folgenden Bestimmungen nicht für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der ***Klassen L_3e, L_4e, L_5e, L_6e und*** L_7e:	(4) Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstabe c gelten die folgenden Bestimmungen nicht für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der ***Klasse*** L:

Abänderung 79
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) in Absatz 3 aufgeführte Artikel;	***entfällt***

Abänderung 80
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) ***in Absatz 3 aufgeführte Artikel***;	a) ***Artikel 4 über die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen***;

Abänderung 81
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	aa) Artikel 5 über Anforderungen für Stoffe in Fahrzeugen;

Abänderung 82
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ab) Artikel 6 über den Mindestrezyklatanteil in Fahrzeugen;

Abänderung 83
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ac) Artikel 9 über eine Kreislauffähigkeitsstrategie;

Abänderung 84
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ad) Artikel 10 über die Erklärung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen;

Abänderung 85
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a e (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ae) Artikel 13 über den Kreislaufpass für Fahrzeuge;

Abänderung 86
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a f (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	af) Artikel 21 über die Gebührenanpassung;

Abänderung 87
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a g (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ag) Artikel 22 über den Kostenzuweisungsmechanismus für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden;

Abänderung 88
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a h (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ah) Artikel 28 über allgemeine Anforderungen an das Schreddern;

Abänderung 89
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a i (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ai) Artikel 34 über Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung;

Abänderung 90
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a j (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	aj) Artikel 35 über das Verbot der Deponierung von Nicht-Inertabfällen;

Abänderung 91
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 4 – Buchstabe a k (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ak) Artikel 36 über die Verbringung von Altfahrzeugen;

Abänderung 92
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 5 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Unbeschadet des Absatzes 2 Buchstabe a gelten für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung folgende Bestimmungen:	(5) Unbeschadet des Absatzes 2 Buchstabe a gelten für ***alle*** Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung***, mit Ausnahme von Wohnmobilen und Wohnanhängern im Sinne von Anhang I Teil A Nummern 5.1 und 5.6 der Verordnung (EU) 2018/858,*** folgende Bestimmungen:

Abänderung 93
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 6 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstaben b und c gelten die Artikel 16, 19, 20, 27 und 46 bis 49 für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen ***L_3, L_4,*** L_5***, L_6, L_7***, M_2, M_3, N_2, N_3 und O mit folgenden Änderungen:	(6) Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstaben b und c gelten die Artikel 16, 19, 20, 27 und 46 bis 49 für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen L, M_2, M_3, N_2, N_3 und O mit folgenden Änderungen:

Abänderung 94
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(6a) Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstabe c dieses Artikels gelten die Artikel 7 und 30 für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klasse L mit folgenden Änderungen:
	a) Artikel 7 gilt nur in Bezug auf Anhang VII Teil C Nummern 1, 3, 5, 8 und 9 für Fahrzeuge der Klasse L;
	b) Artikel 30 gilt nur in Bezug auf Anhang VII Teil C Nummern 1, 3, 5, 8 und 9 für

Fahrzeuge der Klasse L.

Abänderung 95
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. „Fahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2018/858 oder eines der in Artikel 4 Absatz 2 ***Buchstaben c bis g*** der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 aufgeführten Fahrzeuge;	1. „Fahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2018/858 oder eines der in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 aufgeführten Fahrzeuge;

Abänderung 96
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. „Altfahrzeug“ ein Fahrzeug, bei dem es sich um Abfall im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2008/98/EG handelt, oder Fahrzeuge, die gemäß den Kriterien in Anhang I Teil A ***Nummern*** 1 ***und 2*** nicht mehr reparierbar sind;	2. „Altfahrzeug“ ein Fahrzeug, bei dem es sich um Abfall im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2008/98/EG handelt, oder Fahrzeuge, die gemäß den Kriterien in Anhang I Teil A ***Nummer*** 1 ***dieser Verordnung*** nicht mehr reparierbar sind;

Abänderung 97
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	7a. „Aufbereitung“ die Behandlung einer rückgewonnenen Flüssigkeit aus Klimaanlagen, durch die sie unter Berücksichtigung ihres Verwendungszwecks Eigenschaften erreicht, die denen eines ungebrauchten Stoffs gleichwertig sind, in zugelassenen

	Aufbereitungseinrichtungen, die über für die Aufbereitung dieser Flüssigkeiten geeignete Anlagen und Abläufe verfügen und die die erforderliche Qualität bewerten und bescheinigen können;

Abänderung 98
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 9

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
9. „Kunststoff“ ein Polymer im Sinne von Artikel 3 ***Nummer 5*** der Verordnung (***EG***) Nr. ***1907/2006***, dem möglicherweise Zusatzstoffe oder andere Stoffe zugesetzt wurden;	9. „Kunststoff“ ein Polymer im Sinne von Artikel 3 ***Nummern 2 und 3*** der Verordnung (***EU***) Nr. ***10/2011 der Kommission***[1a], dem möglicherweise Zusatzstoffe oder andere Stoffe zugesetzt wurden ***und das als Hauptstrukturbestandteil von fertigen Materialien und Gegenständen dienen kann***;
	_____
	[1a] Verordnung (EU) Nr. 10/2011 der Kommission vom 14. Januar 2011 über Materialien und Gegenstände aus Kunststoff, die dazu bestimmt sind, mit Lebensmitteln in Berührung zu kommen (ABl. L 12 vom 15.1.2011, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Abänderung 99
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	9a. „recycelter Kunststoff“ Kunststoff, der vor dem Recycling im Sinne von Artikel 3 Nummer 17 der

	Richtlinie 2008/98/EG als Abfall galt und durch Recycling hergestellt wurde;

Abänderung 100
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	10a. „Produktionsabfälle“ Werkstoffe, die während eines Herstellungsprozesses aus dem Abfallstrom abgeleitet werden, mit Ausnahme der Wiederverwendung von Werkstoffen, etwa von aufbereiteten oder gemahlenen Abfällen oder von Ausschuss, die innerhalb desselben Prozesses, bei dem sie entstanden sind, zurückgewonnen werden können;

Abänderung 101
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	11a. „Verbraucher-Kunststoffabfallstrom“ einen Abfallstrom, der unter anderem Abfälle im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2008/98/EG aus Thermoplasten, Duroplasten und Elastomeren umfasst, die aus kunststoffhaltigen Produkten entstehen, nachdem sie in Verkehr gebracht wurden;

Abänderung 102
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 14

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
14. „Elektrofahrzeugbatterie“ eine Elektrofahrzeugbatterie im Sinne von Artikel 3 Nummer 14 der Verordnung (EU) 2023/ ***[Batterien und Altbatterien]***;	14. „Elektrofahrzeugbatterie“ eine Elektrofahrzeugbatterie im Sinne von Artikel 3 Nummer 14 der Verordnung (EU) 2023/***1542***;

Abänderung 103
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	14a. „Batterie für leichte Verkehrsmittel“ bzw. „LV-Batterie“ eine Batterie für leichte Verkehrsmittel im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2023/1542;

Abänderung 104
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
15. „zugelassene Verwertungsanlage“ eine Anlage oder ein Unternehmen, die/das gemäß der Richtlinie 2008/98/EG und der vorliegenden Verordnung zur Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen zugelassen ist;	15. „zugelassene Verwertungsanlage“ eine Anlage oder ein Unternehmen, die oder das gemäß der Richtlinie 2008/98/EG und der vorliegenden Verordnung ***entweder einzeln oder in Zusammenarbeit mit anderen Verwertungsanlagen*** zur Sammlung***, Lagerung*** und Behandlung von Altfahrzeugen ***oder ihren Teilen und Bauteilen*** zugelassen ist;

Abänderung 105
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
18. „Reparatur- und Wartungsunternehmen“ eine natürliche oder juristische Person, die ***im Zusammenhang mit ihrer gewerblichen***, ***geschäftlichen***, ***handwerklichen*** oder ***beruflichen Tätigkeit Reparatur-*** oder ***Wartungsdienstleistungen unabhängig vom Hersteller oder vertraglich*** an ***ihn gebunden erbringt***;	18. „Reparatur- und Wartungsunternehmen“ eine natürliche oder juristische Person, die ***direkt oder indirekt an der Reparatur und Wartung von Fahrzeugen beteiligt ist***, ***einschließlich Reparaturbetrieben***, ***Herstellern*** oder ***Händlern von Werkstattausrüstung, Werkzeugen*** oder ***Ersatzteilen, sowie Herausgebern von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdiensten, Anbietern von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Mechanikern, Herstellern und Reparaturkräften für Ausrüstungen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden; hierzu gehören auch Vertragswerkstätten und Händler, die zum Vertriebsnetz eines Fahrzeugherstellers gehören, sofern sie Reparatur- und Wartungsarbeiten*** an ***Fahrzeugen ausführen, die nicht von dem Hersteller stammen, zu dessen Vertriebsnetz sie gehören***;

Abänderung 106
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 21

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
21. „Abfallbewirtschafter“ eine natürliche oder juristische Person, die gewerbsmäßig	21. „Abfallbewirtschafter“ eine natürliche oder juristische Person, die gewerbsmäßig

Altfahrzeugen sammelt oder behandelt;	***Altfahrzeuge oder ihre Teile und Bauteile*** sammelt oder behandelt;

Abänderung 107
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 22

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
22. „Hersteller“ einen Erzeuger, Importeur oder Vertreiber, der unabhängig von der Verkaufsmethode, auch im Wege von Fernabsatzverträgen im Sinne von Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie 2011/83/EU, ein Fahrzeug erstmals in einem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für den Handel oder zur Verwendung gewerblich bereitstellt;	22. „Hersteller“ einen Erzeuger, Importeur oder Vertreiber, der unabhängig von der Verkaufsmethode, auch im Wege von Fernabsatzverträgen im Sinne von Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie 2011/83/EU, ein Fahrzeug erstmals in einem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für den Handel oder zur Verwendung gewerblich bereitstellt; ***bei Mehrstufenfahrzeugen gilt der Hersteller des Basisfahrzeugs als Hersteller;***

Abänderung 108
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 23

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
23. „Organisation für Herstellerverantwortung“ eine Rechtsperson, die finanziell oder finanziell und operativ für die Wahrnehmung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung im Namen mehrerer Hersteller sorgt;	23. „Organisation für Herstellerverantwortung“ eine Rechtsperson ***ohne Erwerbszweck***, die finanziell oder finanziell und operativ für die Wahrnehmung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung im Namen mehrerer Hersteller sorgt;

Abänderung 109
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 24

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
24. „***benannter Bevollmächtigter*** für die erweiterte Herstellerverantwortung“ eine natürliche oder juristische Person, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen ist, in dem der Hersteller Fahrzeuge erstmals auf dem Markt bereitstellt und der sich von dem Mitgliedstaat unterscheidet, in dem der Hersteller niedergelassen ist, und die vom Hersteller gemäß Artikel 8a Absatz 5 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2008/98/EG benannt wurde, um die Verpflichtungen dieses Herstellers gemäß Kapitel IV der vorliegenden Verordnung zu erfüllen;	24. „***Bevollmächtigter*** für die erweiterte Herstellerverantwortung“ eine natürliche oder juristische Person, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen ist, in dem der Hersteller Fahrzeuge erstmals auf dem Markt bereitstellt und der sich von dem Mitgliedstaat unterscheidet, in dem der Hersteller niedergelassen ist, und die vom Hersteller gemäß Artikel 8a Absatz 5 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2008/98/EG benannt wurde, um die Verpflichtungen dieses Herstellers gemäß Kapitel IV der vorliegenden Verordnung zu erfüllen;

Abänderung 110
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 27

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
27. „Post-Schredder-Technologie“ Techniken und Technologien, die eingesetzt werden, um Werkstoffe aus Altfahrzeugen nach dem Schreddern zur weiteren Verwertung zu verarbeiten;	27. „Post-Schredder-Technologie“ Techniken und Technologien, die eingesetzt werden, um Werkstoffe aus Altfahrzeugen nach dem Schreddern zur weiteren Verwertung ***und für das Recycling*** zu verarbeiten;

Abänderung 111
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 28

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
28. „Wiederaufarbeitung“ einen Vorgang, bei dem ein neues Teil oder Bauteil aus Teilen und	28. „Wiederaufarbeitung“ einen ***standardisierten und dokumentierten industriellen***

Bauteilen hergestellt wird, die entweder aus Fahrzeugen oder Altfahrzeugen entfernt wurden, und bei dem an dem Teil oder Bauteil mindestens eine Änderung vorgenommen wird, die sich auf seine Sicherheit, seine Leistung, seinen Zweck oder seinen Typ auswirkt;	Vorgang, bei dem ein neues Teil oder Bauteil***, dessen Zustand neuwertig oder besser ist,*** aus Teilen und Bauteilen hergestellt wird, die entweder aus Fahrzeugen oder Altfahrzeugen entfernt wurden, und bei dem an dem Teil oder Bauteil mindestens eine Änderung vorgenommen wird, die sich auf seine Sicherheit, seine Leistung, seinen Zweck oder seinen Typ auswirkt; ***das Verfahren steht im Einklang mit besonderen technischen Spezifikationen, einschließlich technischer Standards, Qualitätsnormen und Prüfstandards, und die gewonnenen Produkte unterliegen uneingeschränkt der Gewährleistung;***

Abänderung 112
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 29

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
29. „Überholung“ Tätigkeiten zur Vorbereitung, Reinigung, Prüfung und erforderlichenfalls Reparatur eines aus Fahrzeugen ***oder Altfahrzeugen*** entfernten Teils oder Bauteils mit dem Ziel, ***die*** Leistung oder Funktionalität ***dieses Teils oder Bauteils, die im Rahmen des in der Produktentwicklungsphase ursprünglich vorgesehenen Verwendungszwecks und Leitungsbereichs festgelegt wurde, zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens*** wiederherzustellen;	29. „Überholung“ Tätigkeiten zur Vorbereitung, Reinigung, Prüfung und erforderlichenfalls Reparatur eines aus Fahrzeugen entfernten Teils oder Bauteils mit dem Ziel, ***seine*** Leistung oder Funktionalität wiederherzustellen;

Abänderung 113
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 35

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
35. „***Wirtschaftsteilnehmer***“ Hersteller, Sammler, Kfz-Versicherungsunternehmen, Zulieferer, Reparatur- und Wartungsunternehmen, Abfallbewirtschafter und alle anderen Akteure, die an der Konstruktion von Fahrzeugen, dem Handel mit Gebrauchtfahrzeugen oder der Entsorgung von Altfahrzeugen beteiligt sind***.***	35. „***Wirtschaftsakteure***“ Hersteller, Sammler, ***Demontagebetriebe, Recyclingunternehmen,*** Kfz-Versicherungsunternehmen, Zulieferer, Reparatur- und Wartungsunternehmen***, Wiederaufarbeitungsstellen***, Abfallbewirtschafter und alle anderen Akteure, die an der Konstruktion von Fahrzeugen, dem Handel mit Gebrauchtfahrzeugen oder der Entsorgung von Altfahrzeugen ***und ihren Teilen, Bauteilen, Kernprodukten oder -teilen und Werkstoffen*** beteiligt sind***;***

Abänderung 114
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 35 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	35a. „Wiederaufarbeitungsstelle“ eine natürliche oder juristische Person bzw. eine Rechtsperson, die den Wiederaufarbeitungsprozess durchführt;

Abänderung 115
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 35 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	35b. „Nachrüstbetrieb“ jede juristische Person, die zur Herstellung eines Umbausatzes zur Umrüstung auf ein Elektrofahrzeug oder zur Umrüstung von Fahrzeugen mit

	Verbrennungsmotor auf batteriebetriebene Elektrofahrzeuge oder Brennstoffzellenfahrzeuge berechtigt ist;

Abänderung 116
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 35 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	35c. „Sammelstelle“ einen Wirtschaftsakteur, bei dem es sich nicht um eine zugelassene Verwertungsanlage handelt, der Altfahrzeuge vorübergehend lagert und die Übergabe von Altfahrzeugen an zugelassene Verwertungsanlagen vorbereitet;

Abänderung 117
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 35 d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	35d. „Zulassung“ eine Zulassung im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/37/EG; für Fahrzeuge der Klassen L1 und L2, die in einem bestimmten Mitgliedstaat nicht der behördlichen Zulassung gemäß der Richtlinie 1999/37/EG unterliegen, bedeutet „Zulassung“ die Erfassung von Fahrzeugen in einem System, das ihre Identifizierung ermöglicht, auch am Ort des Inverkehrbringens, während der Nutzung oder am Ende der Lebensdauer, sodass

	sichergestellt ist, dass diese Verordnung eingehalten wird;

Abänderung 118
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 35 e (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	35e. „Reparierbarkeit“ die Möglichkeit, Teile oder Bauteile aus Fahrzeugen zu reparieren.

Abänderung 119
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) „besorgniserregender Stoff“ und „Datenträger“ gemäß Artikel 2 Nummern ***28*** und ***30*** der Verordnung ***[Ökodesign für nachhaltige Produkte].***	e) „besorgniserregender Stoff“ und „Datenträger“ gemäß Artikel 2 Nummern ***27*** und ***29*** der Verordnung ***(EU) 2024/1781;***

Abänderung 120
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ea) „Kleinserienhersteller“ gemäß Artikel 3 Nummer 48 der Verordnung (EU) 2024/1257.

Abänderung 121
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Jedes Fahrzeug eines Fahrzeugtyps, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte	(1) Jedes Fahrzeug eines ***neuen*** Fahrzeugtyps, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte

Datum einfügen **=** erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, muss so konstruiert sein, dass ***er***	Datum einfügen **–** erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, muss so konstruiert sein, dass ***es***

Abänderung 122
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) Überprüfung der ***Richtigkeit und*** Vollständigkeit der von den Zulieferern erhaltenen Informationen;	c) Überprüfung der Vollständigkeit der von den Zulieferern erhaltenen Informationen;

Abänderung 123
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Die in Absatz 2 Buchstaben a und c genannte Verpflichtung setzt die Verfügbarkeit von Informationen und Daten entlang der Zulieferkette unter Berücksichtigung der Größe und der konkreten organisatorischen Merkmale von KMU voraus.

Abänderung 124
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Kommission wird bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]	Die Kommission wird bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]

einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung einer ***neuen*** Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten eines Fahrzeugs unter Berücksichtigung der in Anhang II aufgeführten Elemente erlassen.

einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung einer Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten eines Fahrzeugs unter Berücksichtigung der in Anhang II ***und in der ISO-Norm 22628:2002*** aufgeführten Elemente erlassen.

Abänderung 125
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Fahrzeugen sowie in ihren Teilen und Bauteilen ist so weit wie möglich zu minimieren.	(1) Das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Fahrzeugen sowie in ihren Teilen und Bauteilen ist so weit wie möglich auf das nötige Maß zu minimieren***, um schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt während ihrer Lebensdauer zu verhindern***. ***Die Kommission erstellt mit Unterstützung der mit der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 eingerichteten Europäischen Chemikalienagentur bis zum ... [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 18 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] einen Bericht über die in Fahrzeugen vorhandenen besorgniserregenden Stoffe, d. h. die Stoffe, die sich schädlich auf die Gesundheit oder die Umwelt auswirken oder die das Recycling zum Zwecke der Gewinnung unbedenklicher und***

	hochwertiger Sekundärrohstoffe erschweren. Die Kommission übermittelt diesen Bericht, in dem sie ihre Ergebnisse darlegt, dem Europäischen Parlament und dem Rat und prüft den Erlass delegierter Rechtsakte zur Festlegung einer Liste besorgniserregender Stoffe, die speziell auf Fahrzeuge Anwendung findet, sowie geeigneter Folgemaßnahmen.
	Der in Absatz 2 genannte Bericht erstreckt sich nicht auf Fahrzeugteile und -bauteile, für die bereits durch andere Rechtsvorschriften der Union eine Identifizierung oder Bewertung vorgeschrieben ist.

Abänderung 126
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) ***Zusätzlich zu den Beschränkungen gemäß Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 und gegebenenfalls gemäß den Anhängen I und II der Verordnung (EU) 2019/1021 sowie der Verordnung (EU) 2023/[Amt für Veröffentlichungen: Batterien] darf kein*** Fahrzeugtyp, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, Blei, Quecksilber, Cadmium oder	(2) ***Kein neuer*** Fahrzeugtyp, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, ***und kein neues Teil oder Bauteil, das für ein solches Fahrzeug in Verkehr gebracht wird, darf*** Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten.

sechswertiges Chrom enthalten.

Abänderung 127
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Auf Ersuchen der Kommission erstellt die Europäische Chemikalienagentur (im Folgenden „Agentur“) innerhalb von ***12*** Monaten nach dem Ersuchen einen Bericht über die technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit von Alternativen im Zusammenhang mit den in Anhang III aufgeführten bestehenden Ausnahmen und macht auf der Grundlage einer solchen Bewertung einen begründeten Vorschlag für die spezifische Änderung der Ausnahme.	(5) Auf Ersuchen der Kommission erstellt die Europäische Chemikalienagentur (im Folgenden „Agentur“) innerhalb von ***zwölf*** Monaten nach dem Ersuchen ***auf der Grundlage von Konsultationen mit Interessenträgern und Sachverständigen aus der Industrie*** einen Bericht über die technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit von Alternativen im Zusammenhang mit den in Anhang III aufgeführten bestehenden Ausnahmen und macht auf der Grundlage einer solchen Bewertung einen begründeten Vorschlag für die spezifische Änderung der Ausnahme.

Abänderung 128
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Sobald das Ersuchen der Kommission bei der Agentur eingeht, veröffentlicht sie auf ihrer Website eine Bekanntmachung, dass ein Bericht über eine mögliche Änderung einer Ausnahme in Anhang III erstellt wird, und fordert alle interessierten Parteien auf, innerhalb von ***acht*** Wochen nach Veröffentlichung der Bekanntmachung Stellung zu nehmen. Die Agentur	(6) Sobald das Ersuchen der Kommission bei der Agentur eingeht, veröffentlicht sie auf ihrer Website eine Bekanntmachung, dass ein Bericht über eine mögliche Änderung einer Ausnahme in Anhang III erstellt wird, und fordert alle interessierten Parteien auf, innerhalb von ***zwölf*** Wochen nach Veröffentlichung der Bekanntmachung Stellung zu

veröffentlicht auf ihrer Website alle von den interessierten Kreisen eingegangenen Stellungnahmen.	nehmen. Die Agentur veröffentlicht auf ihrer Website alle von den interessierten Kreisen eingegangenen Stellungnahmen.

Abänderung 129
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 5 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Spätestens ***neun*** Monate nach Vorlage des in Absatz 5 genannten Berichts bei der Kommission gibt der gemäß Artikel 76 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 eingesetzte Ausschuss für sozioökonomische Analyse der Agentur eine Stellungnahme zu dem Bericht und den vorgeschlagenen spezifischen Änderungen ab. Die Agentur übermittelt diese Stellungnahme unverzüglich der Kommission.	(7) Spätestens ***zwölf*** Monate nach Vorlage des in Absatz 5 genannten Berichts bei der Kommission gibt der gemäß Artikel 76 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 eingesetzte Ausschuss für sozioökonomische Analyse der Agentur eine Stellungnahme zu dem Bericht und den vorgeschlagenen spezifischen Änderungen ab. Die Agentur übermittelt diese Stellungnahme unverzüglich der Kommission.

Abänderung 130
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Der in jedem Fahrzeug eines ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen **=** erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigten Fahrzeugtyps enthaltene Kunststoff muss mindestens ***25*** Gewichtsprozent recycelten Kunststoff aus ***Verbraucher-Kunststoffabfällen*** enthalten.	Der in jedem ***neuen*** Fahrzeug eines ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen **–** erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigten Fahrzeugtyps enthaltene Kunststoff muss mindestens ***20*** Gewichtsprozent recycelten Kunststoff aus ***Verbraucher-Kunststoffabfallströmen, der über eine Produktkette gemäß***

der ISO-Norm 22095:2020 zugeordnet wurde, enthalten.

Abänderung 131
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Alle Altfahrzeugteile und -bauteile, die während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs zwecks Ersetzung entfernt werden, sind dem Verbraucher-Kunststoffabfallstrom als Ausgangsmaterial für recycelte Kunststoffe zuzurechnen.

Abänderung 132
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Bei dem Gewicht des recycelten Kunststoffs und dem Gesamtgewicht der in Unterabsatz 1 genannten Kunststoffe werden Elastomere und Duroplaste mit Ausnahme von Polyurethan-Schaumstoffen ausgeschlossen.

Abänderung 133
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Bei jedem neuen Fahrzeug eines ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 120 Monate nach

	dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] typgenehmigten Fahrzeugtyps muss die Zielvorgabe, das in Absatz 1 Unterabsatz 1 festgelegte Ziel um mindestens fünf Prozentpunkte zu übertreffen, erfüllt werden, es sei denn, die Einhaltung dieser Zielvorgabe wird durch die mangelnde Verfügbarkeit oder durch übermäßige Preise bestimmter recycelter Kunststoffe übermäßig erschwert.

Abänderung 134
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1b) Die Hersteller können bis zu 50 % der in Absatz 1 Unterabsatz 1 und Absatz 1a festgelegten Ziele durch die Verwendung von Produktionsabfällen erreichen.

Abänderung 135
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 1 c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1c) Mindestens 15 % der in Absatz 1 Unterabsatz 1 und in Absatz 1a vorgegebenen Ziele müssen erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden.

Abänderung 136
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte das Datum einfügen – letzter Tag des Monats ***23*** Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] erlässt die Kommission gemäß Artikel ***51 Absatz 2 einen Durchführungsrechtsakt*** zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung – für die Zwecke von Absatz 1 dieses Artikels – des Anteils ***von*** Kunststoffen, der aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen zurückgewonnen ***und in dem*** Fahrzeugtyp ***enthalten ist und verbaut*** wird.	(2) Bis zum ***....*** [Amt für Veröffentlichungen: Bitte das Datum einfügen – letzter Tag des Monats ***15*** Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] erlässt die Kommission gemäß Artikel ***50 einen delegierten Rechtsakt*** zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung – für die Zwecke von Absatz 1 dieses Artikels – des Anteils ***an*** Kunststoffen, der aus ***Produktions- und*** Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen zurückgewonnen ***wird, um den*** Fahrzeugtyp ***herzustellen, wobei die beste verfügbare Recyclingtechnologie berücksichtigt*** wird.

Abänderung 137
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Der Kommission ***wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte*** zur Ergänzung dieser Verordnung ***durch*** Festlegung eines Mindestanteils an recyceltem Stahl aus ***Verbraucherabfällen zu erlassen***, ***der*** in Fahrzeugtypen enthalten ***sein*** und verbaut werden ***muss***, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt werden müssen.	***Die*** Kommission ***erlässt bis zum ... [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] einen delegierten Rechtsakt*** gemäß Artikel 50 zur Ergänzung dieser Verordnung ***zur*** Festlegung eines Mindestanteils an recyceltem Stahl aus ***Eisenschrott und eines Mindestanteils an recyceltem Aluminium und***

	seinen Legierungen, ***die*** in Fahrzeugtypen enthalten und verbaut werden ***müssen***, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt werden müssen. ***In diesem delegierten Rechtsakt wird auch der Geltungsbeginn der Verpflichtung festgelegt, einen Mindestrezyklatanteil zu haben. Stahl, der als Verstärkungsmaterial in Reifen verwendet wird, gilt nicht als in den Anwendungsbereich dieses delegierten Rechtsakts fallend.***

Abänderung 138
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Der Mindestanteil an recyceltem Stahl gemäß Unterabsatz 1 beruht auf einer von der Kommission durchgeführten Machbarkeitsstudie. Die Studie muss bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats ***23*** Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] abgeschlossen werden und insbesondere die folgenden Aspekte betrachten:	Der Mindestanteil an recyceltem Stahl ***und an Aluminium und seinen Legierungen*** gemäß Unterabsatz 1 beruht auf einer von der Kommission durchgeführten Machbarkeitsstudie. Die Studie muss bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats ***zwölf*** Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] abgeschlossen werden und insbesondere die folgenden Aspekte betrachten:

Abänderung 139
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) aktuelle und prognostizierte	a) aktuelle und prognostizierte

Verfügbarkeit von aus ***Verbraucherabfall-Quellen recyceltem Stahl***;	Verfügbarkeit von ***Eisenschrott, einschließlich der Produktfamilien der Flach- und Langerzeugnisse*** aus ***Kohlenstoffstahl und Edelstahl***;

Abänderung 140
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) derzeitiger Anteil von ***Verbraucherabfällen*** in verschiedenem Stahlhalbzeug und ***entsprechenden*** Zwischenprodukten, die in Fahrzeugen ***verwendet werden***;	b) derzeitiger Anteil von ***Eisenschrott*** in verschiedenem Stahlhalbzeug und Zwischenprodukten, die ***mit den*** in Fahrzeugen ***verwendeten Stahlfamilien zusammenhängen, und die erwarteten Veränderungen im Zusammenhang mit dem Wandel der Automobilindustrie***;

Abänderung 141
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) mögliche Nutzung von ***recyceltem Stahl aus Verbraucherabfällen*** durch die Hersteller in Fahrzeugen, die in Zukunft typgenehmigt werden sollen;	c) mögliche Nutzung von ***Eisenschrott*** durch die Hersteller in Fahrzeugen, die in Zukunft typgenehmigt werden sollen***, wobei die verschiedenen Einschränkungen aufgrund der Zusammensetzung im Hinblick auf jede Produktfamilie von Stahlerzeugnissen zu berücksichtigen sind***;

Abänderung 142
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) relative Nachfrage der Automobilindustrie im Vergleich zur Nachfrage nach ***Stahl aus Verbraucherabfällen*** in anderen Sektoren;	d) relative Nachfrage der Automobilindustrie im Vergleich zur Nachfrage nach ***Eisenschrott*** in anderen Sektoren***, wobei zu berücksichtigen ist, inwieweit ein gewisser Kupfergehalt und andere unbeabsichtigte Fremdeinschlüsse hinnehmbar sind***;

Abänderung 143
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie technischer und wissenschaftlicher Fortschritt, einschließlich Änderungen bei der Verfügbarkeit von Recyclingtechnologien in Bezug auf die Stahlrecyclingquoten;	e) wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie technischer und wissenschaftlicher Fortschritt, einschließlich Änderungen bei der Verfügbarkeit von Recyclingtechnologien in Bezug auf die Stahlrecyclingquoten***, sowie bestehender Beitrag des Recyclings von Produktionsabfällen***;

Abänderung 144
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
f) Beitrag eines Mindestrezyklatanteils von Stahl in Fahrzeugen zu den offenen strategischen ***Autonomie-***, ***Klima-*** und ***Umweltzielen der Union***;	f) Beitrag eines Mindestrezyklatanteils von Stahl***, CO_2-armem Stahl und Aluminium und seinen Legierungen*** in Fahrzeugen zu den offenen strategischen ***Zielen der Union in den Bereichen Autonomie***, ***Klima, Umwelt*** und ***Industrie, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung von Leitmärkten***;

Abänderung 145
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
g) Notwendigkeit, unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen zu vermeiden; ***und***	g) Notwendigkeit, unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen zu vermeiden;

Abänderung 146
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
h) Einfluss auf die Gesamtkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie***.***	h) Einfluss auf die Gesamtkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie ***sowie auf die gesamte Wertschöpfungskette;***

Abänderung 147
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ha) aktuelle und prognostizierte Verfügbarkeit von aus Produktions- und Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen;

Abänderung 148
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe h b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	hb) aktuelle Anteile von Rezyklat aus

	Verbraucherabfällen in Aluminium und seinen Legierungen in den in Verkehr gebrachten Fahrzeugen; und

Abänderung 149
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 – Buchstabe h c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	hc) mögliche Auswirkungen auf die Funktionsweise von Fahrzeugen, wenn der Rezyklatanteil des Aluminiums und seiner Legierungen in Fahrzeugteilen und -bauteilen verbaut wird;

Abänderung 150
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Kommission ***kann*** einen ***Durchführungsrechtsakt*** zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von recyceltem ***Stahl*** aus ***Verbraucherabfällen***, der in Fahrzeugtypen enthalten ist und verbaut wird***, erlassen***.	***Bis zum … [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] erlässt*** die Kommission einen ***delegierten Rechtsakt*** zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von recyceltem ***Aluminium und seinen Legierungen, des Anteils von*** aus ***Eisenschrott gewonnenem Stahl und gegebenenfalls des Anteils von CO_2-armem Stahl***, der in Fahrzeugtypen enthalten ist und verbaut wird.

Abänderung 151
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 3 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Diese ***Durchführungsrechtsakte*** werden ***gemäß*** dem in Artikel ***51 Absatz 2*** genannten Prüfverfahren erlassen.	Diese ***delegierten Rechtsakte*** werden ***nach*** dem in Artikel ***50*** genannten Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 152
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats ***35*** Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] ***bewertet*** die Kommission***, ob es machbar ist***, ***eine Anforderung an*** den Mindestanteil für die folgenden Werkstoffe ***festzulegen***:	Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats ***36*** Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] ***erlässt*** die Kommission ***einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 50 zur Ergänzung dieser Verordnung***, ***indem sie*** den Mindestanteil für die folgenden Werkstoffe ***festlegt***:

Abänderung 153
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) ***Aluminium und seine Legierungen sowie*** Magnesium und seine Legierungen, die aus Verbraucherabfällen recycelt und in Fahrzeugtypen verbaut werden;	a) Magnesium und seine Legierungen, die aus ***Produktions- und*** Verbraucherabfällen recycelt und in Fahrzeugtypen verbaut werden;

Abänderung 154
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) Neodym, Dysprosium,	b) Neodym, Dysprosium,

Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor, die aus Verbraucherabfällen recycelt und in Dauermagneten in Elektroantriebsmotoren verbaut werden.	Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor, die aus ***Produktions- und*** Verbraucherabfällen recycelt und in Dauermagneten in Elektroantriebsmotoren verbaut werden.

Abänderung 155
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Nach Abschluss der Bewertung gemäß Unterabsatz 1 ***wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor zu erlassen,*** der ***in Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss, die gemäß*** der ***vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt werden müssen***.	***In dem in*** Unterabsatz 1 ***genannten delegierten Rechtsakt wird auch*** der ***Geltungsbeginn*** der ***Verpflichtung festgelegt, einen Mindestrezyklatanteil zu haben***.

Abänderung 156
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 3 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Der Mindestrezyklatanteil der in Unterabsatz ***2*** genannten Werkstoffe beruht auf der ***in Unterabsatz 1 genannten Machbarkeitsstudie, in der***	Der Mindestrezyklatanteil der in Unterabsatz ***1*** genannten Werkstoffe beruht auf ***einer von*** der ***Kommission durchgeführten***

Folgendes berücksichtigt wird:	***Machbarkeitsstudie. Die Studie muss bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] abgeschlossen werden und insbesondere die folgenden Aspekte betrachten***:

Abänderung 157
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) aktuelle und prognostizierte Verfügbarkeit der in Unterabsatz 2 aufgeführten aus Verbraucherabfällen recycelten Werkstoffe;	a) aktuelle und prognostizierte Verfügbarkeit der in Unterabsatz 2 aufgeführten aus ***Produktions- und*** Verbraucherabfällen recycelten Werkstoffe;

Abänderung 158
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Kommission ***kann*** einen ***Durchführungsrechtsakt*** zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von recycelten Werkstoffen aus Verbraucherabfällen in Fahrzeugtypen ***erlassen***.	***Bis zum … [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 36 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erlässt*** die Kommission einen ***delegierten Rechtsakt*** zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von recycelten Werkstoffen aus ***Produktions- und*** Verbraucherabfällen in Fahrzeugtypen ***gemäß dem vorliegenden Absatz***.

Abänderung 159
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 6 – Absatz 4 – Unterabsatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Dieser ***Durchführungsrechtsakt*** wird gemäß dem in Artikel ***51 Absatz 2*** genannten Prüfverfahren erlassen.	Dieser ***delegierte Rechtsakt*** wird gemäß dem in Artikel ***50*** genannten Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 160
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Jedes Fahrzeug eines Fahrzeugtyps, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] typgenehmigt wird, ist so zu konstruieren, dass die Entfernung der in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile aus dem betreffenden Fahrzeug während seiner Abfallphase durch zugelassene Verwertungsanlagen ***nicht behindert*** wird.	(1) Jedes Fahrzeug eines ***neuen*** Fahrzeugtyps, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] typgenehmigt wird, ist so zu konstruieren, dass die ***einfache*** Entfernung der in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile aus dem betreffenden Fahrzeug während seiner Abfallphase durch zugelassene Verwertungsanlagen ***im Hinblick auf Ersetzung, Wiederverwendung, Recycling, Wiederaufarbeitung oder Überholung, sofern technisch umsetzbar, ermöglicht*** wird.

Abänderung 161
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Jedes Fahrzeug eines Fahrzeugtyps, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des	(2) Jedes Fahrzeug eines ***neuen*** Fahrzeugtyps, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des

Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, ist in Bezug auf Verbindungs-, Befestigungs- und Dichtungselemente so zu konzipieren, dass Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren in der Nutzungsphase und in der Abfallphase des Fahrzeugs durch zugelassene Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen einfach und zerstörungsfrei aus dem Fahrzeug entfernt und ersetzt werden können.	Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, ist ***unter anderem*** in Bezug auf Verbindungs-, Befestigungs- und Dichtungselemente so zu konzipieren, dass Elektrofahrzeugbatterien ***sowie ihre Batteriesätze*** und Elektroantriebsmotoren in der Nutzungsphase und in der Abfallphase des Fahrzeugs durch zugelassene Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen einfach und zerstörungsfrei aus dem Fahrzeug entfernt und ersetzt werden können.

Abänderung 162
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Die Hersteller dürfen das Entfernen und den Austausch von Teilen und Bauteilen in Fahrzeugen durch Softwareaktualisierungen nicht behindern. Die Hersteller sorgen für den Zugang zu der Softwaredokumentation und den Diagnosewerkzeugen, die erforderlich sind.

Abänderung 163
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Hersteller weisen nach, dass von ihnen hergestellte und in Verkehr gebrachte	(1) Die Hersteller weisen nach, dass von ihnen hergestellte und in Verkehr gebrachte ***neue***

Neufahrzeuge gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/858 und der vorliegenden Verordnung typgenehmigt sind.	***Fahrzeugtypen*** gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/858***, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013*** und der vorliegenden Verordnung typgenehmigt sind.

Abänderung 164
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen ***der Artikel*** 4, 5, 6 oder 7 gelten, legt der Hersteller die Dokumentation vor, aus der die Einhaltung dieser Anforderungen hervorgeht, und	(2) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen ***des Artikels*** 4, ***Artikels*** 5 ***Absätze 1 und 2***, ***Artikels*** 6 oder ***Artikels*** 7 gelten, legt der Hersteller die Dokumentation vor, aus der die Einhaltung dieser Anforderungen hervorgeht, und

Abänderung 165
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) nimmt diese in die Beschreibungsmappe gemäß Artikel 24 der Verordnung (EU) 2018/858 auf; und	a) nimmt diese in die Beschreibungsmappe gemäß Artikel 24 der Verordnung (EU) 2018/858 ***oder gegebenenfalls Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013*** auf; und

Abänderung 166
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) übermittelt diese gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2018/858 der Typgenehmigungsbehörde.	b) übermittelt diese gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2018/858 ***oder gegebenenfalls Artikel 26 der Verordnung***

	(EU) Nr. 168/2013 der Typgenehmigungsbehörde.

Abänderung 167
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderung des Artikels 9 gilt, legt der Hersteller der Typgenehmigungsbehörde die Kreislauffähigkeitsstrategie zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2018/858 vor.	***entfällt***

Abänderung 168
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen des Artikels 10 gelten, stellt der Hersteller die in Artikel 10 Absatz 1 genannten Informationen zusammen und reicht sie gemäß Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858 zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 23 der genannten Verordnung bei der Typgenehmigungsbehörde ein.	(4) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen des Artikels 10 gelten, stellt der Hersteller die in Artikel 10 Absatz 1 genannten Informationen zusammen und reicht sie gemäß Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858 zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 23 der genannten Verordnung ***oder gemäß Artikel 27 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 26 der Verordnung***

(EU) Nr. 168/2013 bei der Typgenehmigungsbehörde ein.

Abänderung 169
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen des Artikels 11 gelten, reicht der Hersteller eine Erklärung zur Bestätigung der Einhaltung der Anforderungen des Artikels 11 Absatz 1 gemäß Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858 zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 23 der genannten Verordnung bei der Typgenehmigungsbehörde ein.	(5) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen des Artikels 11 gelten, reicht der Hersteller eine Erklärung zur Bestätigung der Einhaltung der Anforderungen des Artikels 11 Absatz 1 gemäß Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858 zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 23 der genannten Verordnung ***oder gemäß Artikel 27 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013*** bei der Typgenehmigungsbehörde ein.

Abänderung 170
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) ***Für jeden Fahrzeugtyp, der*** ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] ***gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, erstellt*** der ***Hersteller*** eine	(1) ***Die Fahrzeughersteller erstellen*** ab dem ***…*** [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] ***eine Kreislauffähigkeitsstrategie auf Herstellerebene und übermitteln*** der ***Kommission***

Kreislauffähigkeitsstrategie.	eine ***Kopie***. ***Ungeachtet des Unterabsatzes 1 können die Hersteller auch eine Kreislauffähigkeitsstrategie auf Fahrzeugklassenebene ausarbeiten.***

Abänderung 171
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) In der Kreislauffähigkeitsstrategie wird beschrieben, welche Maßnahmen die Hersteller ergreifen werden, um ihren Pflichten nachzukommen und sicherzustellen, dass die ***in den Typgenehmigungsverfahren überprüften und für den betreffenden Fahrzeugtyp geltenden*** Anforderungen an die Kreislauffähigkeit in Kapitel II erfüllt werden.	(2) In der Kreislauffähigkeitsstrategie wird beschrieben, welche Maßnahmen die Hersteller ergreifen werden, um ihren Pflichten nachzukommen und sicherzustellen, dass die Anforderungen an die Kreislauffähigkeit in Kapitel II erfüllt werden***. Die Kreislauffähigkeitsstrategie muss die tatsächlich verfügbaren Kapazitäten und Informationen der Zulieferer, insbesondere der KMU, berücksichtigen***.

Abänderung 172
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Der Hersteller übermittelt der Kommission innerhalb von 30 Tagen nach Erteilung der Typgenehmigung für den betreffenden Fahrzeugtyp eine Kopie der Kreislauffähigkeitsstrategie.	***entfällt***

Abänderung 173
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Der Hersteller überwacht und verfolgt die in der Kreislauffähigkeitsstrategie enthaltenen Maßnahmen und aktualisiert die Strategie alle fünf Jahre gemäß Anhang IV Teil B. ***Die aktualisierte Kreislauffähigkeitsstrategie ist der Typgenehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung für den Fahrzeugtyp erteilt hat, und der Kommission vorzulegen.***	(5) Der Hersteller überwacht und verfolgt die in der Kreislauffähigkeitsstrategie enthaltenen Maßnahmen und aktualisiert die Strategie ***unter Angabe der relevanten neuen Änderungen der Kreislauffähigkeitsstrategie*** alle fünf Jahre gemäß Anhang IV Teil B.

Abänderung 174
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang IV Teil B zu erlassen, um die Anforderungen an den Inhalt der Kreislauffähigkeitsstrategie und deren Aktualisierungen an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt bei der Fahrzeugherstellung und der Entsorgung von Altfahrzeugen, an Marktentwicklungen in der Automobilindustrie und an regulatorische Änderungen anzupassen.	***entfällt***

Abänderung 175
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 9 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(8) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 83 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] und danach alle ***sechs*** Jahre erstellt und veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie. Der Bericht stützt sich insbesondere auf Strategien für die Kreislauffähigkeit und deren Aktualisierungen.	(8) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 83 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] und danach alle ***fünf*** Jahre erstellt und veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie. Der Bericht stützt sich insbesondere auf Strategien für die Kreislauffähigkeit und deren Aktualisierungen.

Abänderung 176
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Hersteller melden für jeden Fahrzeugtyp, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen = erster Tag des Monats ***36*** Monate nach dem Datum des ***Inkrafttretens dieser Verordnung***] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, den jeweiligen Rezyklatanteil von	Die Hersteller melden für jeden ***neuen*** Fahrzeugtyp, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen = erster Tag des Monats ***zwölf*** Monate nach dem Datum ***der Annahme der delegierten Rechtsakte zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung*** des ***Rezyklatanteils in Fahrzeugen nach Artikel 6***] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, den jeweiligen Rezyklatanteil von

Abänderung 177
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) Stahl***.***	d) Stahl ***und seinen Legierungen;***

Abänderung 178
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	da) Kunststoff.

Abänderung 179
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Erklärung bezieht sich auf den Rezyklatanteil dieser im Fahrzeugtyp enthaltenen Werkstoffe und gibt für jeden Werkstoffanteil an, ob der Werkstoff aus Produktions- oder Verbraucherabfällen recycelt wurde.	Die Erklärung bezieht sich auf den Rezyklatanteil dieser im Fahrzeugtyp enthaltenen Werkstoffe und gibt für jeden Werkstoffanteil ***und für Kunststoffkomponenten mit einem Gewicht von mehr als 100 Gramm*** an, ob der Werkstoff aus Produktions- oder Verbraucherabfällen recycelt wurde.

Abänderung 180
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Abweichend von Absatz 1 gilt die Anforderung, den Rezyklatanteil eines bestimmten Werkstoffs anzugeben, nicht, wenn für diesen Werkstoff ein Zielwert gemäß Artikel 6 Absatz 3 oder 4 festgelegt wurde.	(3) Abweichend von Absatz 1 gilt die Anforderung, den Rezyklatanteil eines bestimmten Werkstoffs anzugeben, nicht, wenn für diesen Werkstoff ein Zielwert gemäß Artikel 6 Absatz ***1,*** 3 oder 4 festgelegt wurde.

Abänderung 181
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen = erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gewähren die Hersteller Abfallbewirtschaftern ***sowie*** Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und nicht diskriminierenden Zugriff auf die in Anhang V aufgeführten Informationen, die den Zugang zu sowie die sichere Entfernung und Ersetzung von Folgendem ermöglichen:	(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gewähren die Hersteller Abfallbewirtschaftern ***und*** Reparatur- und Wartungsunternehmen ***sowie Notdiensten für neue genehmigte Fahrzeugtypen beispielsweise mit vorhandenen, von der Automobilindustrie verwendeten Werkzeugen*** uneingeschränkten, standardisierten und nicht diskriminierenden Zugriff auf die in Anhang V aufgeführten Informationen, die den Zugang zu sowie die sichere Entfernung und Ersetzung von Folgendem ermöglichen:

Abänderung 182
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) im Fahrzeug verbaute Elektrofahrzeugbatterien;	a) im Fahrzeug verbaute Elektrofahrzeugbatterien ***und ihre Batteriesätze***;

Abänderung 183
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) Teile und Bauteile, die zum Zeitpunkt der Typgenehmigung des Fahrzeugs die kritischen Rohstoffe gemäß Artikel ***27*** Absatz 1 Buchstabe b der	e) Teile und Bauteile, die zum Zeitpunkt der Typgenehmigung des Fahrzeugs die kritischen Rohstoffe gemäß Artikel ***28*** Absatz 1 Buchstabe b der

Verordnung (EU) ***[Verordnung zu kritischen Rohstoffen]*** enthalten;	Verordnung (EU) ***2024/1252*** enthalten;

Abänderung 184
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Die Hersteller legen Leitlinien für Rettungs- und Notfallmaßnahmen vor.

Abänderung 185
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Hersteller sorgen für die Zusammenarbeit mit den zugelassenen Verwertungs- sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen, indem sie die erforderlichen Kommunikationsplattformen einrichten, um die in Absatz 1 genannten und die in Anhang V aufgeführten Informationen bereitzustellen und auf dem neuesten Stand zu halten.	Die Hersteller sorgen für die Zusammenarbeit mit den zugelassenen Verwertungs-***, Nachrüst-*** sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen, indem sie die erforderlichen Kommunikationsplattformen einrichten, um die in Absatz 1 genannten und die in Anhang V aufgeführten Informationen bereitzustellen und auf dem neuesten Stand zu halten.

Abänderung 186
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Hersteller stellen die in Unterabsatz 1 genannten Informationen kostenlos zur Verfügung. Die Hersteller können von Abfallbewirtschaftern sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen Gebühren in ***Höhe des Betrags*** erheben,	Die Hersteller stellen die in Unterabsatz 1 genannten Informationen kostenlos zur Verfügung. Die Hersteller können von Abfallbewirtschaftern sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen ***zumutbare und***

der zur Deckung der ***Verwaltungskosten*** für die Bereitstellung der erforderlichen Informationen über Kommunikationsplattformen erforderlich ist.	***verhältnismäßige*** Gebühren ***nur*** in ***dem Umfang*** erheben, der zur Deckung der ***tatsächlich*** für die Bereitstellung der erforderlichen Informationen über Kommunikationsplattformen ***angefallenen Verwaltungskosten*** erforderlich ist.

Abänderung 187
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen, um die Liste der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Fahrzeugen und den Umfang der von den Herstellern bereitzustellenden Informationen zu überarbeiten.	***entfällt***

Abänderung 188
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Hersteller ***stellen*** sicher, dass ***Elektroantriebsmotoren***, die Dauermagnete enthalten, ein gut sichtbares, gut lesbares und unverwischbares Etikett mit den ***in Anhang VI Nummer 4 aufgeführten Informationen*** tragen.	(2) ***Ab dem … [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] stellen*** die Hersteller sicher, dass ***Fahrzeugteile und -bauteile***, die Dauermagnete enthalten, ein gut sichtbares, gut lesbares und unverwischbares Etikett mit den ***Informationen gemäß Artikel 28 der Verordnung (EU) 2024/1252*** tragen.

Abänderung 189
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Überschrift

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Kreislaufpass für Fahrzeuge	***Digitaler*** Kreislaufpass für Fahrzeuge

Abänderung 190
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats ***84*** Monate nach Inkrafttreten der Verordnung] verfügt jedes in Verkehr gebrachte Fahrzeug über einen Kreislaufpass, der an andere fahrzeugbezogene Umweltpässe nach Unionsrecht angepasst und nach Möglichkeit in diese integriert ist.	(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats ***72*** Monate nach Inkrafttreten der Verordnung] verfügt jedes in Verkehr gebrachte Fahrzeug über einen ***digitalen*** Kreislaufpass, der an andere fahrzeugbezogene Umweltpässe nach Unionsrecht angepasst und ***mit ihnen interoperabel und*** nach Möglichkeit in diese integriert ist.

Abänderung 191
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Der Kreislaufpass enthält die in Artikel 11 dieser Verordnung genannten Informationen in digitaler Form und ist kostenlos zugänglich.	(2) Der Kreislaufpass enthält die in Artikel ***5 Absätze 2 und 3, Artikel 10 und Artikel*** 11 dieser Verordnung genannten Informationen in digitaler Form und ist kostenlos zugänglich.

Abänderung 192
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Der Hersteller***, der das Fahrzeug in Verkehr bringt, stellt*** sicher, dass die Angaben im Kreislaufpass richtig, vollständig und auf dem neuesten Stand sind.	(3) Der Hersteller ***stellt zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Fahrzeugs*** sicher, dass die Angaben im Kreislaufpass richtig, vollständig und auf dem neuesten Stand sind.

Abänderung 193
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Der Kreislaufpass eines Fahrzeugs, das zum Altfahrzeug geworden ist, wird frühestens sechs Monate nach Ausstellung des Verwertungsnachweises dieses Altfahrzeugs gelöscht.	(5) Der Kreislaufpass eines Fahrzeugs, das zum Altfahrzeug geworden ist, wird frühestens sechs Monate nach Ausstellung ***der Ausfuhrlizenz oder*** des Verwertungsnachweises dieses Altfahrzeugs gelöscht.

Abänderung 194
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften zu Folgendem:	***Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – spätestens erster Tag des Monats 60 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung]*** erlässt ***die Kommission*** Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften zu Folgendem:

Abänderung 195
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) Art und ***technische Spezifikation*** der Lösung, die für den Zugang zum Kreislaufpass zu verwenden ist;	a) Art und ***Grundanforderungen*** der ***technischen*** Lösung, die für den Zugang zum Kreislaufpass zu verwenden ist***, ohne dass dadurch eine bestimmte technologische Lösung ausgeschlossen wird***;

Abänderung 196
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b – Ziffer i

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
i) die ***Interoperabilität*** des Kreislaufpasses ***mit anderen*** nach dem Unionsrecht ***vorgeschriebenen Pässen***;	i) die ***Anpassung und Angleichung*** des Kreislaufpasses ***an andere*** nach dem Unionsrecht ***vorgeschriebene Pässe***;

Abänderung 197
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 6 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ca) die Bedingungen für den Zugriff auf den Kreislaufpass für Fahrzeuge, einschließlich des Zugangsrechts und der einschlägigen Vorschriften zum Datenschutz und zum Schutz der Rechte des geistigen Eigentums;

Abänderung 198
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Die Mitgliedstaaten können die erforderlichen Maßnahmen treffen, um die

	Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung zu verpflichten, mit zugelassenen Verwertungsanlagen Verträge zu schließen, um ihren Verpflichtungen im Rahmen der Herstellerverantwortung nachzukommen.

Abänderung 199
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Die Kommission erlässt bis zum … [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der auf die in Absatz 3a genannten Verträge anwendbaren genauen Anforderungen, um faire, transparente und nicht diskriminierende Bedingungen sicherzustellen. Der Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 200
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]	*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

haben die Hersteller eine erweiterte Herstellerverantwortung für Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellen. Das von den Herstellern zur Wahrnehmung dieser Verantwortung eingerichtete System muss mit den Artikeln 8 und 8a der Richtlinie 2008/98/EG in Einklang stehen und die Anforderungen dieses Kapitels erfüllen.	

Abänderung 201
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] richten die Mitgliedstaaten ein Herstellerregister ein, das dazu dient, die Einhaltung der Anforderungen dieses Kapitels durch die Hersteller zu überwachen.	Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] richten die Mitgliedstaaten ein Herstellerregister ein ***oder nutzen ein bestehendes Herstellerregister***, das dazu dient, die Einhaltung der Anforderungen dieses Kapitels durch die Hersteller zu überwachen.

Abänderung 202
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Das Register enthält Links zu Websites anderer nationaler Herstellerregister, um die Registrierung von Herstellern oder ***benannten*** Bevollmächtigten für die erweiterte	Das Register enthält Links zu Websites anderer nationaler Herstellerregister, um die Registrierung von Herstellern oder Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung in allen

Herstellerverantwortung in allen Mitgliedstaaten zu erleichtern.	Mitgliedstaaten zu erleichtern.

Abänderung 203
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Bis zum … [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] ein einheitliches Portal ein, das die Links zu allen nationalen Registern enthält, um die Registrierung von Herstellern in allen Mitgliedstaaten zu erleichtern.

Abänderung 204
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 2 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Hersteller stellen Fahrzeuge auf dem Markt eines Mitgliedstaats nur bereit, wenn sie oder – im Falle einer Vollmacht – ***die von ihnen benannten*** Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung in diesem Mitgliedstaat registriert sind.	Die Hersteller stellen Fahrzeuge auf dem Markt eines Mitgliedstaats nur bereit, wenn sie oder – im Falle einer Vollmacht – ***ihre*** Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung in diesem Mitgliedstaat registriert sind.

Abänderung 205
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Die Pflichten gemäß diesem Artikel können im Namen des Herstellers von einem	(6) Die Pflichten gemäß diesem Artikel können im Namen des Herstellers von einem

benannten Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung wahrgenommen werden.	Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung wahrgenommen werden. ***Ist mehr als ein Hersteller in dem Land durch einen Bevollmächtigten vertreten, so muss dieser Bevollmächtigte den Namen und die Kontaktdaten für jeden der vertretenen Hersteller getrennt angeben.***

Abänderung 206
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(11) Der Hersteller oder gegebenenfalls der ***vom Hersteller benannte Bevollmächtigte*** für die erweiterte Herstellerverantwortung oder die im Namen der durch sie vertretenen Hersteller benannte Organisation für Herstellerverantwortung meldet der zuständigen Behörde unverzüglich alle Änderungen der in der Registrierung enthaltenen Informationen und die endgültige Einstellung der Bereitstellung der in der Registrierung genannten Fahrzeuge auf dem Markt im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats.	(11) Der Hersteller oder gegebenenfalls der ***Bevollmächtigte des Herstellers*** für die erweiterte Herstellerverantwortung oder die im Namen der durch sie vertretenen Hersteller benannte Organisation für Herstellerverantwortung meldet der zuständigen Behörde unverzüglich alle Änderungen der in der Registrierung enthaltenen Informationen und die endgültige Einstellung der Bereitstellung der in der Registrierung genannten Fahrzeuge auf dem Markt im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats.

Abänderung 207
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 12

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(12) Der Hersteller oder gegebenenfalls der ***vom Hersteller benannte***	(12) Der Hersteller oder gegebenenfalls der ***Bevollmächtigte des***

Bevollmächtigte für die erweiterte Herstellerverantwortung oder die Organisation für Herstellerverantwortung meldet der für das Register zuständigen Behörde die Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung.	***Herstellers*** für die erweiterte Herstellerverantwortung oder die Organisation für Herstellerverantwortung meldet der für das Register zuständigen Behörde die Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung. ***Sind die im Herstellerregister enthaltenen Informationen nicht öffentlich zugänglich, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Anbieter von Online-Plattformen, über die Verbraucher Fernabsatzverträge mit Herstellern abschließen können, kostenlos Zugang zu diesen Informationen erhalten.***

Abänderung 208
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Organisationen für Herstellerverantwortung gewährleisten die Vertraulichkeit der in ihrem Besitz befindlichen Daten in Bezug auf proprietäre Informationen oder Informationen, die einzelnen Herstellern oder ihren ***benannten*** Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung unmittelbar zuzuordnen sind.	(2) Organisationen für Herstellerverantwortung gewährleisten die Vertraulichkeit der in ihrem Besitz befindlichen Daten in Bezug auf proprietäre Informationen oder Informationen, die einzelnen Herstellern oder ihren Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung unmittelbar zuzuordnen sind.

Abänderung 209
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Zusätzlich zu den in	(3) Zusätzlich zu den in

Artikel 8a Absatz 3 Buchstabe e der Richtlinie 2008/98/EG genannten Informationen veröffentlichen Organisationen für Herstellerverantwortung mindestens einmal jährlich auf ihren Websites unter Wahrung der Vertraulichkeit von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen die Informationen über die Sammlung von Altfahrzeugen und die Erreichung der Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling, die Wiederverwendung und die Verwertung sowie das Recycling von Kunststoffen durch die Hersteller, die eine Organisation für Herstellerverantwortung beauftragt haben.	Artikel 8a Absatz 3 Buchstabe e der Richtlinie 2008/98/EG genannten Informationen veröffentlichen Organisationen für Herstellerverantwortung ***oder einzelne Hersteller*** mindestens einmal jährlich auf ihren Websites unter Wahrung der Vertraulichkeit von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen die Informationen über die Sammlung von Altfahrzeugen und die Erreichung der Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling, die Wiederverwendung und die Verwertung sowie das Recycling von Kunststoffen durch die Hersteller, die eine Organisation für Herstellerverantwortung beauftragt haben***, oder durch den Hersteller, der seine Verpflichtungen selbst erfüllt***.

Abänderung 210
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Neben den in Absatz 3 genannten Informationen veröffentlichen Organisationen für Herstellerverantwortung Informationen über das in Absatz 4a genannte Verfahren zur Auswahl von Abfallbewirtschaftern.

Abänderung 211
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Die Organisationen für Herstellerverantwortung stellen	(4) Die Organisationen für Herstellerverantwortung stellen

sicher, dass Hersteller und Abfallbewirtschafter in ihren Leitungsgremien ***angemessen*** vertreten sind.	sicher, dass Hersteller und Abfallbewirtschafter***, die in der Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen tätig sind,*** in ihren Leitungsgremien***, einschließlich der Geschäftsleitung und des Beirats, verhältnismäßig*** vertreten sind.

Abänderung 212
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(4a) Abfallbewirtschafter werden einem diskriminierungsfreien Auswahlverfahren unterzogen, das auf transparenten Zuschlagskriterien beruht, von Herstellern oder Organisationen für Herstellerverantwortung durchgeführt wird und kleine und mittlere Unternehmen nicht übermäßig belastet.

Abänderung 213
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) die Kosten der Sammlung von Altfahrzeugen, die zur Erfüllung der Anforderungen der Artikel 23 bis 26 erforderlich ist, und die Kosten der Behandlung von Altfahrzeugen, die zur Erfüllung der Anforderungen der Artikel 27 bis 30, 34 und 35 erforderlich ist, ***sofern sie nicht durch*** Einnahmen der Abfallbewirtschafter ***im Zusammenhang mit*** dem Verkauf von gebrauchten	a) die Kosten der Sammlung von Altfahrzeugen, die zur Erfüllung der Anforderungen der Artikel 23 bis 26 erforderlich ist, und die Kosten der Behandlung von Altfahrzeugen, die zur Erfüllung der Anforderungen der Artikel 27 bis 30, 34 und 35 erforderlich ist, ***wobei etwaige*** Einnahmen der Abfallbewirtschafter ***aus*** dem Verkauf von gebrauchten Ersatzteilen und gebrauchten

Ersatzteilen und gebrauchten Ersatzbauteilen, von von Schadstoffen befreiten Altfahrzeugen oder von Sekundärrohstoffen, die aus Altfahrzeugen recycelt wurden, ***gedeckt sind***;	Ersatzbauteilen, von von Schadstoffen befreiten Altfahrzeugen oder von Sekundärrohstoffen, die aus Altfahrzeugen recycelt wurden, ***berücksichtigt werden***;

Abänderung 214
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) die Kosten der Durchführung von Sensibilisierungskampagnen zur Verbesserung der Sammlung von Altfahrzeugen;	b) die Kosten der Durchführung von Sensibilisierungskampagnen zur ***Aufklärung der Öffentlichkeit und zur*** Verbesserung der Sammlung von Altfahrzeugen;

Abänderung 215
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) die Kosten der Einrichtung eines Meldesystems gemäß Artikel 25;	***entfällt***

Abänderung 216
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) die Kosten der Datenerhebung und der Berichterstattung an die zuständigen Behörden.	d) die ***administrativen*** Kosten ***der Bereitstellung von Daten,*** der Datenerhebung und der Berichterstattung an die zuständigen Behörden.

Abänderung 217
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 20 – Absatz 1 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	da) die Durchschnittskosten für den Transport der Altfahrzeuge zu den nächstgelegenen Sammelstellen oder zugelassenen Verwertungsanlagen.

Abänderung 218
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 20 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Im Falle der individuellen Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung ***stellen*** die Hersteller eine Garantie für Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellen. Diese Garantie stellt sicher, dass die Tätigkeiten nach Absatz 1 in Bezug auf diese Fahrzeuge finanziert werden.	Im Falle der individuellen Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung ***bieten*** die Hersteller eine Garantie für Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellen. Diese Garantie stellt sicher, dass die Tätigkeiten nach Absatz 1 in Bezug auf diese Fahrzeuge finanziert werden***, auch bei dauerhafter Beendigung der Tätigkeit oder Insolvenz***.

Abänderung 219
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Im Falle einer kollektiven Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung stellen die Organisationen für Herstellerverantwortung sicher,	(1) Im Falle einer kollektiven Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung stellen die Organisationen für Herstellerverantwortung sicher,

dass die von den Herstellern an sie gezahlten Finanzbeiträge unter Berücksichtigung der folgenden Elemente angepasst werden:	dass die von den Herstellern an sie gezahlten Finanzbeiträge ***mindestens*** unter Berücksichtigung der folgenden Elemente angepasst werden:

Abänderung 220
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) Gewicht des Fahrzeugs;	a) Gewicht des Fahrzeugs***, ohne Elektrofahrzeugbatterien***;

Abänderung 221
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) Art des Antriebs;	***entfällt***

Abänderung 222
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) Anteil der Werkstoffe und Stoffe, die ein hochwertiges Recyclingverfahren verhindern***, wie Klebstoffe, Verbundkunststoffe oder carbonverstärkte Werkstoffe***;	e) Anteil der Werkstoffe und Stoffe, die ein hochwertiges Recyclingverfahren verhindern;

Abänderung 223
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 22 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) benennt durch einen schriftlichen Auftrag einen Bevollmächtigten für die	a) benennt durch einen schriftlichen Auftrag einen Bevollmächtigten***, der in dessen***

erweiterte Herstellerverantwortung in jedem Mitgliedstaat;	***bzw. deren Namen bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit den Verpflichtungen des Herstellers in Bezug auf*** die erweiterte Herstellerverantwortung in jedem Mitgliedstaat ***wahrnimmt***;

Abänderung 224
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 22 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Ein Hersteller, der Fahrzeuge im Wege von Fernabsatzverträgen an Endnutzer verkauft und in einem Drittland niedergelassen ist, benennt in jedem Mitgliedstaat, in dem er Fahrzeuge in Verkehr bringt, einen Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung. Diese Benennung erfolgt im Wege eines schriftlichen Auftrags.

Abänderung 225
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 1 – Unterabsatz -1 (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die Hersteller stellen sicher, dass alle Fahrzeuge, die sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats in Verkehr gebracht haben, gesammelt werden, wenn sie zu Altfahrzeugen werden.

Abänderung 226
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung richten ***für alle Altfahrzeuge, die zu den Fahrzeugklassen gehören, die sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erstmals auf dem Markt bereitgestellt haben,*** Sammelsysteme, einschließlich Sammelstellen, ein oder beteiligen sich an deren Einrichtung.	Die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung richten ***zu diesem Zweck*** Sammelsysteme, einschließlich Sammelstellen, ein oder beteiligen sich an deren Einrichtung.

Abänderung 227
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) eine angemessene Verfügbarkeit zugelassener Verwertungsanlagen unter Berücksichtigung der Bevölkerungsgröße und -dichte und der erwarteten Menge von Altfahrzeugen gewährleisten, sodass sie nicht auf Gebiete beschränkt sind, in denen die Sammlung und die anschließende Bewirtschaftung am rentabelsten sind;	b) eine angemessene Verfügbarkeit zugelassener Verwertungsanlagen ***und Sammelstellen*** unter Berücksichtigung der Bevölkerungsgröße und -dichte und der erwarteten Menge von Altfahrzeugen gewährleisten, sodass sie nicht auf Gebiete beschränkt sind, in denen die Sammlung und die anschließende Bewirtschaftung am rentabelsten sind;

Abänderung 228
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) die Sammlung von Abfallteilen aus Reparaturen von Fahrzeugen sicherstellen;	***entfällt***

Abänderung 229
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) die Sammlung von Altfahrzeugen ***aller Marken*** unabhängig von ihrer Herkunft gewährleisten;	d) die Sammlung von Altfahrzeugen***, die sie auf dem Markt bereitgestellt haben,*** unabhängig von ihrer Herkunft gewährleisten;

Abänderung 230
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) die kostenlose Übergabe aller Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen gemäß Artikel 24 Absatz 2 ermöglichen.	e) die kostenlose Übergabe aller Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen ***oder Sammelstellen*** gemäß Artikel 24 Absatz 2 ermöglichen.

Abänderung 231
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung führen Aufklärungskampagnen durch, mit denen das Sammelsystem für Altfahrzeuge beworben und über die Umweltauswirkungen einer unsachgemäßen Sammlung und Handhabung von Altfahrzeugen informiert wird.	(3) Die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung ***veröffentlichen die Liste der Sammelstellen und zugelassenen Verwertungsanlagen auf ihren Websites und aktualisieren diese regelmäßig und*** führen Aufklärungskampagnen durch, mit denen das Sammelsystem für Altfahrzeuge beworben und über die Umweltauswirkungen einer unsachgemäßen Sammlung und Handhabung von Altfahrzeugen informiert wird.

Abänderung 232
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Mitgliedstaaten können anderen Abfallbewirtschaftern als zugelassenen Verwertungsanlagen ***gestatten, Sammelstellen für*** Altfahrzeuge ***einzurichten***.	***Andere Sammelstellen*** als zugelassene Verwertungsanlagen ***können*** Altfahrzeuge ***sammeln***.

Abänderung 233
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ba) besitzt eine Genehmigung gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2008/98/EG;

Abänderung 234
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 – Buchstabe b b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	bb) übergibt die gesammelten Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen;

Abänderung 235
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) gewährleistet, dass alle gesammelten Altfahrzeuge innerhalb ***eines Jahres*** nach Erhalt des Altfahrzeugs in eine zugelassene Verwertungsanlage verbracht werden; und	c) gewährleistet, dass alle gesammelten Altfahrzeuge innerhalb ***von sechs Monaten*** nach Erhalt des Altfahrzeugs in eine zugelassene Verwertungsanlage verbracht

werden; und

Abänderung 236
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Die ***Abfallbewirtschafter, einschließlich zugelassener*** Verwertungsanlagen**,** stellen dem Fahrzeugeigner ein Dokument in elektronischer Form aus, mit dem der Erhalt eines Altfahrzeugs bestätigt wird, und übermitteln es den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, einschließlich der gemäß Artikel 14 benannten zuständigen Behörden, im Wege eines gemäß Artikel 25 Absatz 2 festgelegten elektronischen Meldeverfahrens.	(5) Die ***Sammelstellen oder die zugelassenen*** Verwertungsanlagen stellen dem Fahrzeugeigner ein Dokument in elektronischer Form aus, mit dem der Erhalt eines Altfahrzeugs bestätigt wird, und übermitteln es den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, einschließlich der gemäß Artikel 14 benannten zuständigen Behörden, im Wege eines gemäß Artikel 25 Absatz 2 festgelegten elektronischen Meldeverfahrens.

Abänderung 237
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 23 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5a) Die Mitgliedstaaten können Maßnahmen erlassen, um vorzuschreiben, dass die Sammelstellen mit den Herstellern oder, sofern sie gemäß Artikel 18 Absatz 1 benannt wurden, mit Organisationen für Herstellerverantwortung zusammenarbeiten.

Abänderung 238
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 24 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Übergabe eines	(2) Die Übergabe eines

Altfahrzeugs an eine zugelassene Verwertungsanlage ist für den letzten Eigner eines Fahrzeugs kostenlos, es sei denn, dem Altfahrzeug fehlen wesentliche Fahrzeugteile oder -bauteile***, mit Ausnahme der Elektrofahrzeugbatterie,*** oder es enthält Abfälle, die dem Altfahrzeug hinzugefügt wurden.	Altfahrzeugs an eine zugelassene Verwertungsanlage ***oder eine Sammelstelle*** ist für den letzten Eigner eines Fahrzeugs kostenlos, es sei denn, dem Altfahrzeug fehlen wesentliche Fahrzeugteile oder -bauteile oder es enthält Abfälle, die dem Altfahrzeug hinzugefügt wurden.

Abänderung 239
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 24 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Im Falle einer fehlenden Elektrofahrzeugbatterie bleibt die Übergabe des Altfahrzeugs kostenlos, wenn der letzte Eigner des Fahrzeugs Dokumentation vorlegt, mit der belegt wird, dass die Elektrofahrzeugbatterie von einem Unternehmer gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde.

Abänderung 240
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 25 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(5a) Mitgliedstaaten, die in ihren nationalen Rechtsvorschriften die Möglichkeit einer vorübergehenden Abmeldung von Fahrzeugen vorsehen, müssen
	a) eine Höchstdauer für die Gewährung einer solchen Abmeldung festlegen, die jedoch vier Jahre nicht

	überschreiten darf;
	b) sicherstellen, dass Verlängerungen der vorübergehenden Abmeldung nur für einen bestimmten und begrenzten Zeitraum und nur dann gewährt werden, wenn festgestellt werden kann, dass das abgemeldete Fahrzeug noch existiert.

Abänderung 241
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) das Altfahrzeug unverzüglich an eine zugelassene Verwertungsanlage oder – in den in Artikel 23 Absatz 4 genannten Fällen – an eine Sammelstelle übergeben, nachdem ihm mitgeteilt wurde, dass das Fahrzeug eines der in Anhang I Teil A ***Nummern 1 und 2*** festgelegten Kriterien für die Irreparabilität erfüllt;	a) das Altfahrzeug unverzüglich an eine zugelassene Verwertungsanlage oder – in den in Artikel 23 Absatz 4 genannten Fällen – an eine Sammelstelle übergeben, nachdem ihm mitgeteilt wurde, dass das Fahrzeug eines der in Anhang I Teil A ***Nummer 1*** festgelegten Kriterien für die Irreparabilität erfüllt;

Abänderung 242
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 26 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) der zuständigen Zulassungsbehörde einen Verwertungsnachweis vorlegen.	b) der zuständigen Zulassungsbehörde einen Verwertungsnachweis vorlegen***, außer in Fällen, in denen ein Online-Verfahren für die Übermittlung oder Bearbeitung der Abmeldung des Altfahrzeugs bei den zugelassenen Verwertungsanlagen besteht***.

Abänderung 243
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 26 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Wird das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug von einem Wirtschaftsakteur übertragen, weist dieser die erwerbende Person darauf hin, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug gemäß Anhang I Teil A handelt, oder legt eine Prüfbescheinigung vor.

Abänderung 244
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 26 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Handelt es sich um Altfahrzeuge, stellt der Wirtschaftsakteur sicher, dass diese Fahrzeuge ausschließlich in zugelassene Verwertungsanlagen verbracht werden.

Abänderung 245
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 27 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Zugelassene Verwertungsanlagen stellen sicher, dass jede Behandlung von Altfahrzeugen mindestens den Artikeln 28, 29, 30, 31, ***34 und 35*** sowie Anhang VII dieser Verordnung entspricht, und wenden die besten verfügbaren Techniken im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Richtlinie 2010/75/EU an.	(2) Zugelassene Verwertungsanlagen stellen sicher, dass jede Behandlung von Altfahrzeugen mindestens den Artikeln 28, 29, 30, 31, ***32, 34, 35 und 36*** sowie Anhang VII dieser Verordnung entspricht, und wenden die besten verfügbaren Techniken im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Richtlinie 2010/75/EU an.

Abänderung 246
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 27 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) entfernen die in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile, die Wiederverwendungs-, Wiederaufarbeitungs- und Überholungspotenzial aufweisen, vor dem Schreddern oder der Verdichtung durch manuelle Demontage oder (halb-)automatische Zerlegung zerstörungsfrei aus dem Altfahrzeug;	c) entfernen die in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile, die ***gemäß den Artikeln 30 und 31*** Wiederverwendungs-, Wiederaufarbeitungs- und Überholungspotenzial aufweisen, vor dem Schreddern oder der Verdichtung durch manuelle Demontage oder (halb-)automatische Zerlegung zerstörungsfrei aus dem Altfahrzeug***, unter Berücksichtigung des Marktpotenzials für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung dieser Teile und Bauteile und der hohen Qualitätsanforderungen für den Schrott***;

Abänderung 247
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 27 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) behandeln alle Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe im Einklang mit der Abfallhierarchie und den allgemeinen Anforderungen des Artikels 4 der Richtlinie 2008/98/EG ***sowie der Artikel 32, 34, 35 und 36 dieser Verordnung.***	d) behandeln alle Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe im Einklang mit der Abfallhierarchie und den allgemeinen Anforderungen des Artikels 4 der Richtlinie 2008/98/EG***;***

Abänderung 248
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 27 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	da) übergeben alle Altfahrzeuge nach der Befreiung von Schadstoffen und dem Entfernen von Teilen einer Schredderanlage.

Abänderung 249
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 27 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe d b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	db) behandeln das erhaltene Altfahrzeug innerhalb von sechs Monaten nach dem Übergabedatum.

Abänderung 250
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 27 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VII zu erlassen, um die Mindestanforderungen an die Verwertung von Altfahrzeugen an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen***.***	(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VII zu erlassen, um die Mindestanforderungen an die Verwertung von Altfahrzeugen an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt ***bei Behandlungstechnologien*** anzupassen***, unter anderem durch***
	a) die Hinzufügung, Streichung oder Änderung der in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile;
	b) die Änderung oder

	Ergänzung der in Anhang VII Teil G aufgeführten Anforderungen.

Abänderung 251
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 27 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Die Mitgliedstaaten regen zugelassene Verwertungsanlagen dazu an, ***zertifizierte Umweltmanagementsysteme*** gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 einzuführen.	(5) Die Mitgliedstaaten regen zugelassene Verwertungsanlagen dazu an, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 ***zertifizierte Umweltmanagementsysteme*** einzuführen ***und Prüfungen durchzuführen***.

Abänderung 252
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 28 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] verlangen zugelassene Verwertungsanlagen und andere Abfallbewirtschafter, dass ***den*** ihnen zum Schreddern übergebenen ***Altfahrzeugen*** Folgendes beigefügt wird:	(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] verlangen zugelassene Verwertungsanlagen und andere Abfallbewirtschafter, dass ***die*** ihnen zum Schreddern übergebenen ***Altfahrzeuge gemäß Artikel 29 von Schadstoffen befreit sind und gemäß Artikel 30 Teile und Bauteile entfernt wurden und dass diesen Fahrzeugen*** Folgendes beigefügt wird:

Abänderung 253
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 28 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Abfallbewirtschafter, die Altfahrzeuge schreddern, ***dürfen*** Altfahrzeuge, ***ihre*** Teile, Bauteile und Werkstoffe ***nicht*** mit Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten vermischen.	(3) ***Zugelassene Verwertungsanlagen und*** Abfallbewirtschafter, die Altfahrzeuge schreddern, ***haben die Möglichkeit,*** Altfahrzeuge, ***deren*** Teile, Bauteile und Werkstoffe mit Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten ***zu*** vermischen***, sofern die Kriterien und Grenzwerte von Anhang VII Teil G erfüllt sind und die Rückverfolgbarkeit im Zusammenhang mit der Berichterstattung sichergestellt wird, das Schreddern die Qualität der Abfallströme im Vergleich zu einer getrennten Behandlung nicht mindert und der Output hohen Qualitätsstandards entspricht***.

Abänderung 254
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 28 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Die Abfallbewirtschafter müssen beim Schreddern sicherstellen, dass die Stahl-, Aluminium- und Kupferfraktionen den hohen Qualitätsstandards entsprechen, die in dem in Absatz 3b (neu) genannten delegierten Rechtsakt festgelegt sind.

Abänderung 255
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 28 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3b) Die Kommission erlässt bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 12 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 50 zur Ergänzung dieser Verordnung durch die Festlegung von Qualitätsanforderungen für die Outputfraktionen der Schredderanlage, unter anderem in Bezug auf
	a) den Gesamtkupfergehalt der Hauptstahlfraktion;
	b) die Aluminiumgusslegierungsfraktion und -knetlegierungsfraktion;
	c) die erforderlichen Trennungsverfahren und die Rückstandsfraktion dieser Verfahren.

Abänderung 256
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 29 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) ***So bald wie möglich*** nach der Übergabe eines Altfahrzeugs an die zugelassene Verwertungsanlage befreit diese die Fahrzeuge, bevor sie weiterbehandelt werden, von Schadstoffen, wobei die Mindestanforderungen gemäß Anhang VII Teil B einzuhalten sind.	(1) ***Innerhalb von 30 Tagen*** nach der Übergabe eines Altfahrzeugs an die zugelassene Verwertungsanlage befreit diese die Fahrzeuge, bevor sie weiterbehandelt werden, von Schadstoffen, wobei die Mindestanforderungen gemäß Anhang VII Teil B einzuhalten sind.

Abänderung 257
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 29 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die in Anhang VII Teil B aufgeführten Fluide und Flüssigkeiten werden gemäß den Anforderungen in Anhang VII Teil A getrennt gesammelt und gelagert. Altöl wird getrennt von anderen Fluiden und Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und gemäß Artikel 21 der Richtlinie 2008/98/EG behandelt.	(2) Die in Anhang VII Teil B aufgeführten Fluide und Flüssigkeiten werden gemäß den Anforderungen in Anhang VII Teil A getrennt gesammelt und gelagert. Altöl wird getrennt von anderen Fluiden und Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und gemäß Artikel 21 der Richtlinie 2008/98/EG behandelt. ***Flüssigkeiten aus Klimaanlagen, die in Wärmemanagementsystemen verwendet werden, sind getrennt von anderen Flüssigkeiten zu sammeln und zu lagern und gemäß der Verordnung (EU) 2024/573 des Europäischen Parlaments und des Rates[1a] rückzugewinnen und, soweit technisch und wirtschaftlich durchführbar, zu recyceln oder aufzubereiten und wiederzuverwenden.***
	_____
	[1a] Verordnung (EU) 2024/573 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Februar 2024 über fluorierte Treibhausgase, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2019/1937 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 517/2014 (ABl. L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

Abänderung 258
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 30 – Überschrift

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Obligatorische Entfernung von Teilen und Bauteilen zur Wiederverwendung und zum Recycling vor dem Schreddern	Obligatorische Entfernung von Teilen und Bauteilen zur Wiederverwendung***, Wiederaufarbeitung, Reparatur*** und zum Recycling vor dem Schreddern

Abänderung 259
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 30 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] stellen die zugelassenen Verwertungsanlagen sicher, dass die in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile vor dem Schreddern aus einem Altfahrzeug entfernt werden, nachdem die in Artikel 29 genannten Maßnahmen zur Befreiung des Fahrzeugs von Schadstoffen abgeschlossen sind.	(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] stellen die zugelassenen Verwertungsanlagen sicher, dass die in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile vor dem Schreddern aus einem Altfahrzeug entfernt werden***. Um ihr Marktpotenzial für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Reparatur zu überprüfen, werden diese Teile vor der Demontage gemäß Artikel 31 bewertet. Diese Bewertung wird durchgeführt***, nachdem die in Artikel 29 genannten Maßnahmen zur Befreiung des Fahrzeugs von Schadstoffen abgeschlossen sind.

Abänderung 260
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 30 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(1a) Zugelassene Verwertungsanlagen stellen

	sicher, dass die gemäß Absatz 1 entfernten Teile und Bauteile, die kein Marktpotenzial für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Reparatur aufweisen, gemäß den Behandlungsanforderungen in Anhang VII Teil F dem Recycling zugeführt werden.

Abänderung 261
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 30 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Absatz 1 gilt nicht, wenn eine zugelassene Verwertungsanlage nachweist, dass die Post-Schredder-Technologie Werkstoffe von den in Anhang VII Teil C Nummern 13 bis 19 aufgeführten Teilen und Bauteilen ebenso effizient trennt wie manuelle Demontage- oder halbautomatische Zerlegungsverfahren.	***Wenn Teile und Bauteile kein Marktpotenzial für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Reparatur haben, besteht keine Verpflichtung, sie vor dem Schreddern zu entfernen***, wenn eine zugelassene Verwertungsanlage nachweist, dass die Post-Schredder-Technologie Werkstoffe von den in Anhang VII Teil C Nummern ***6 und*** 13 bis 19 aufgeführten Teilen und Bauteilen ebenso effizient trennt ***und gleichwertige Recyclingmaterialien liefert*** wie manuelle Demontage- oder halbautomatische Zerlegungsverfahren.

Abänderung 262
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 30 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Für die Zwecke von Unterabsatz 1 ***stellt*** die zugelassene Verwertungsanlage	Für die Zwecke von Unterabsatz 1 ***erfüllt*** die zugelassene Verwertungsanlage

die in Anhang VII Teil G aufgeführten Informationen bereit.	***die Anforderungen für hochwertige Schredderfraktionen gemäß dem in Artikel 28 Absatz 4 genannten delegierten Rechtsakt und stellt*** die in Anhang VII Teil G aufgeführten Informationen bereit.

Abänderung 263
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 31 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Teile und Bauteile, die während eines Reparatur- und Wartungsvorgangs entfernt wurden, mit Ausnahme der in Anhang VII Teil E aufgeführten Teile und Bauteile, gelten nicht als Abfall und werden dahingehend bewertet, ob sie für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind.

Abänderung 264
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 32 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] muss ***jede Person***, ***die mit gebrauchten***, ***wiederaufgearbeiteten*** oder ***überholten Ersatzteilen*** und ***-bauteilen handelt***, ***an der Verkaufsstelle***	Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] muss ***jeder Wirtschaftsakteur***, ***der gebrauchte***, ***wiederaufgearbeitete*** oder ***überholte Ersatzteile*** und ***-bauteile verkauft***,

Abänderung 265
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 32 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ba) nachweisen, dass die Teile und Bauteile von einem zugelassenen Wirtschaftsakteur bezogen wurden.

Abänderung 266
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 32 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die Anforderungen an Wirtschaftsakteure gelten unabhängig von der verwendeten Handelstechnik, einschließlich Online-Verkäufen.

Abänderung 267
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 33 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gewähren die Mitgliedstaaten die erforderlichen Anreize, um die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu fördern, unabhängig davon, ob sie während der Nutzungsphase oder am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs entfernt wurden.	Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gewähren die Mitgliedstaaten die erforderlichen Anreize, um die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung***, Nachrüstung*** und Überholung von Teilen und Bauteilen zu fördern, unabhängig davon, ob sie während der Nutzungsphase oder am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs entfernt wurden.

Abänderung 268
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 33 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) die Nutzung wirtschaftlicher Anreize, ***einschließlich der Einführung eines ermäßigten Mehrwertsteuersatzes für gebrauchte***, ***wiederaufgearbeitete*** oder ***überholte Ersatzteile*** und ***-bauteile***.	b) die Nutzung wirtschaftlicher Anreize ***zur Belohnung von Herstellern***, ***die die Mindeststandards übertreffen, um die Verwendung von gebrauchten***, ***wiederaufgearbeiteten*** oder ***überholten Ersatzteilen*** und ***Bauteilen weiter zu fördern***.

Abänderung 269
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 33 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über die gemäß diesem Artikel eingeführten Anreize.

Abänderung 270
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 34 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Kalenderjahres 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung] ***stellen*** die Mitgliedstaaten ***sicher***, dass die Abfallbewirtschafter die folgenden Zielvorgaben einhalten:	(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Kalenderjahres 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung] ***ergreifen*** die Mitgliedstaaten ***die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen***, dass die Abfallbewirtschafter die folgenden Zielvorgaben einhalten:

Abänderung 271
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 34 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Kalenderjahres 60 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung] stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Abfallbewirtschafter eine jährliche Zielvorgabe für das Recycling von Kunststoffen von mindestens 30 % des Gesamtgewichts der in ***den an die Abfallbewirtschafter übergebenen Fahrzeuge*** enthaltenen Kunststoffe erreichen.	(2) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Kalenderjahres 60 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung] stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Abfallbewirtschafter eine jährliche Zielvorgabe für das Recycling von Kunststoffen von mindestens 30 % des Gesamtgewichts der in ***Altfahrzeugen*** enthaltenen Kunststoffe erreichen.

Abänderung 272
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 34 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Bei dem Gewicht des recycelten Kunststoffs und dem Gesamtgewicht der Kunststoffe gemäß den Absätzen 1 und 2 werden Elastomere sowie andere Duroplaste als Polyurethan-Schaumstoffe ausgeschlossen.

Abänderung 273
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 36 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Behandlung von Altfahrzeugen kann außerhalb der Union erfolgen, sofern die Verbringung von Altfahrzeugen	(1) Die Behandlung von Altfahrzeugen kann außerhalb der Union erfolgen, sofern die Verbringung von Altfahrzeugen

im Einklang mit der Verordnung ***(EG) Nr. 1013/2006*** erfolgt.	im Einklang mit der Verordnung ***(EU) 2024/1157*** erfolgt.

Abänderung 274
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 36 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Verbringungen von Altfahrzeugen aus der Union in ein Drittland gemäß Absatz 1 werden nur dann auf die Erfüllung der Pflichten und Zielvorgaben gemäß Artikel 34 angerechnet, wenn der Exporteur der Altfahrzeuge von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegt, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt ist, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt ***weitgehend*** gleichwertig ***sind***.	(2) Die Verbringungen von Altfahrzeugen aus der Union in ein Drittland gemäß Absatz 1 werden nur dann auf die Erfüllung der Pflichten und Zielvorgaben gemäß Artikel 34 angerechnet, wenn der Exporteur der Altfahrzeuge von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegt, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt ist, die ***als*** den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt gleichwertig ***angesehen werden***.

Abänderung 275
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 36 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Um zwischen Lieferungen von Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen zu unterscheiden, können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Kontrollen durchführen und überprüfen, ob Gebrauchtfahrzeuge, bei denen es sich vermutlich um Altfahrzeuge handelt, den in Anhang I festgelegten

	Mindestanforderungen entsprechen.
	Bestätigen die Kontrollen, dass es sich bei den betreffenden Fahrzeugen um Altfahrzeuge handelt, so können die Kosten der Kontrolle und der damit verbundenen Lagerung dem für die Verbringung verantwortlichen Wirtschaftsakteur in Rechnung gestellt werden.

Abänderung 276
Vorschlag für eine Verordnung
Kapitel V – Abschnitt 1 – Titel

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
ABSCHNITT 1	***entfällt***
Status von Gebrauchtfahrzeugen	

Abänderung 277
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 37 – Überschrift

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen	Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen ***zum Zwecke der Ausfuhr***

Abänderung 278
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 37 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Für die Zwecke der ***Übertragung des Eigentums an einem Gebrauchtfahrzeug*** muss der Fahrzeugeigner ***gegenüber*** jeder natürlichen	***Zum*** Zwecke der ***Ausfuhr eines Gebrauchtfahrzeugs*** muss der Fahrzeugeigner ***den Zollbehörden und*** jeder natürlichen oder juristischen

oder juristischen Person, die ***am Erwerb des Eigentums an dem*** betreffenden ***Fahrzeug*** interessiert ist, ***oder gegenüber den zuständigen Behörden nachweisen können***, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. ***Bei der Bewertung des Status eines Gebrauchtfahrzeugs überprüfen der Fahrzeugeigner***, ***andere Wirtschaftsteilnehmer und*** die zuständigen Behörden***, ob die Kriterien des Anhangs*** I ***erfüllt sind***, um ***festzustellen***, ***ob*** es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt.	Person, die ***an der Einfuhr des*** betreffenden ***Fahrzeugs*** interessiert ist, ***die Dokumentation vorlegen können, aus der hervorgeht***, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. ***Diese Dokumentation besteht aus einer gültigen Prüfbescheinigung oder, wenn eine solche Bescheinigung nicht vorliegt, aus einer Bewertung***, ***die von den für*** die ***Prüfbescheinigungen*** zuständigen Behörden ***auf der Grundlage der in Anhang*** I ***festgelegten Kriterien durchgeführt wird. Bei Zweifeln***, ***ob es sich bei dem Gebrauchtfahrzeug vielleicht doch*** um ***ein Altfahrzeug handelt, können die zuständigen Behörden vom Fahrzeugeigner weitere Dokumentation verlangen***, ***aus der hervorgeht, dass*** es sich ***bei dem betreffenden Fahrzeug*** nicht um ein Altfahrzeug handelt. ***Die Mitgliedstaaten veröffentlichen bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum des Geltungsbeginns dieser Verordnung einfügen] eine Liste mit einer oder mehreren zuständigen Behörden, die die in Absatz 1 genannte Bewertung vornehmen können.***

Abänderung 279
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 38 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats ***36*** Monate nach dem Datum des	(1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats ***24*** Monate nach dem Datum des

Inkrafttretens dieser Verordnung] unterliegen zur Ausfuhr bestimmte Gebrauchtfahrzeuge den Kontrollen und Anforderungen gemäß diesem Abschnitt.	Inkrafttretens dieser Verordnung] unterliegen zur Ausfuhr bestimmte Gebrauchtfahrzeuge den Kontrollen und Anforderungen gemäß diesem Abschnitt.

Abänderung 280
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 38 – Absatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) keine Altfahrzeuge ***auf der Grundlage der in Anhang I aufgeführten Kriterien*** sind;	a) keine Altfahrzeuge ***gemäß Artikel 37*** sind;

Abänderung 281
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 38 – Absatz 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben a und b und Artikel 8 der Richtlinie 2014/45/EU in dem Mitgliedstaat, in dem die Fahrzeuge zuletzt zugelassen waren, als verkehrssicher gelten.	***entfällt***

Abänderung 282
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 38 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung der in Anhang I aufgeführten Kriterien zu erlassen, anhand derer bestimmt wird, ob ein Gebrauchtfahrzeug ein	***entfällt***

Altfahrzeug ist.

Abänderung 283
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 39 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Vor der Überlassung von Gebrauchtfahrzeugen zur Ausfuhr überprüfen die Zollbehörden elektronisch und automatisch über die in Artikel 45 genannten elektronischen Systeme, ob das Fahrzeug auf der Grundlage der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und der Angaben zum Mitgliedstaat der letzten Zulassung gemäß Artikel ***38 Absatz 3 Buchstabe b*** als verkehrssicher ***gilt***.	(1) Vor der Überlassung von Gebrauchtfahrzeugen zur Ausfuhr überprüfen die Zollbehörden elektronisch und automatisch über die in Artikel 45 genannten elektronischen Systeme, ob das Fahrzeug auf der Grundlage der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und der Angaben zum Mitgliedstaat der letzten Zulassung gemäß Artikel ***37*** verkehrssicher ***bzw. kein Altfahrzeug ist***.

Abänderung 284
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 39 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Entsprechen die den Zollbehörden übermittelten oder zur Verfügung gestellten Informationen nicht den Angaben in den nationalen Fahrzeugregistern und den nationalen elektronischen Systemen für die technische Überwachung gemäß Absatz 1, so überlassen die Zollbehörden das Fahrzeug nicht zur Ausfuhr und setzen ***den betroffenen Wirtschaftsteilnehmer*** über diese Systeme davon in Kenntnis.	(2) Entsprechen die den Zollbehörden übermittelten oder zur Verfügung gestellten Informationen nicht den Angaben in den nationalen Fahrzeugregistern und den nationalen elektronischen Systemen für die technische Überwachung gemäß Absatz 1, so überlassen die Zollbehörden das Fahrzeug nicht zur Ausfuhr und setzen ***die betroffene natürliche oder juristische Person*** über diese Systeme davon in Kenntnis.

Abänderung 285
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 40 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch Festlegung der in Absatz 2 genannten Konformitätsbedingungen zu ergänzen, ***einschließlich spezifischer*** Bedingungen für die Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durch das Einfuhrdrittland im Zusammenhang mit dem Schutz der Umwelt und der Straßenverkehrssicherheit, wenn das betreffende Drittland der Kommission solche Bedingungen mitgeteilt hat. Diese Bedingungen müssen anhand der in den elektronischen Systemen gemäß Artikel 45 Absatz 1 verfügbaren Informationen überprüfbar sein.	(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch Festlegung der in Absatz 2 genannten Konformitätsbedingungen zu ergänzen, ***die sich auf spezifische*** Bedingungen für die Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durch das Einfuhrdrittland im Zusammenhang mit dem Schutz der Umwelt und der Straßenverkehrssicherheit ***beziehen***, wenn das betreffende Drittland der Kommission solche Bedingungen mitgeteilt hat. Diese Bedingungen müssen anhand der in den elektronischen Systemen gemäß Artikel 45 Absatz 1 verfügbaren Informationen überprüfbar sein.

Abänderung 286
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 40 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Gemäß Absatz 3 veröffentlicht die Kommission die gemeldeten spezifischen Bedingungen im Zusammenhang mit dem Umweltschutz oder der Verkehrssicherheit, die von Drittländern auferlegt werden, auf einem speziellen Online-Portal und aktualisiert diese regelmäßig.

Abänderung 287
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 41 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) ***Besteht Grund*** zu der Annahme, dass ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Anforderungen dieses Abschnitts möglicherweise nicht erfüllt, setzen ***die Zollbehörden*** die Überlassung dieses Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr aus. Sie unterrichten ferner unverzüglich die zuständigen Behörden über die Aussetzung und übermitteln alle einschlägigen Informationen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob das Gebrauchtfahrzeug den Anforderungen dieser Verordnung entspricht und zur Ausfuhr überlassen werden kann.	(1) ***Haben die Zollbehörden Grund*** zu der Annahme, dass ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Anforderungen dieses Abschnitts möglicherweise nicht erfüllt, setzen ***sie*** die Überlassung dieses Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr ***unverzüglich*** aus***, bis sie alle erforderlichen Informationen für eine endgültige Entscheidung erhalten haben***. Sie unterrichten ferner unverzüglich die zuständigen Behörden über die Aussetzung und übermitteln alle einschlägigen Informationen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob das Gebrauchtfahrzeug den Anforderungen dieser Verordnung entspricht und zur Ausfuhr überlassen werden kann.

Abänderung 288
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 42 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Nach jeder Überlassung eines Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr melden die Zollbehörden die Überlassung zur Ausfuhr der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das betreffende Fahrzeug zum Zeitpunkt der Ausfuhr zugelassen war.	(3) Nach jeder Überlassung eines Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr melden die Zollbehörden die Überlassung zur Ausfuhr der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das betreffende Fahrzeug zum Zeitpunkt der Ausfuhr zugelassen war. ***Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats trägt diese Information in ihr nationales Fahrzeugregister ein.***

Abänderung 289
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 45 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Das von der Kommission entwickelte elektronische System MOVE-HUB wird für den Austausch der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und von Informationen über die Fahrzeugzulassung und den Stand der technischen Überwachung zwischen den nationalen Fahrzeugregistern und den elektronischen Systemen der Mitgliedstaaten für die technische Überwachung sowie für die Zusammenschaltung mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll verwendet, sofern dies für die in diesem Abschnitt festgelegten Kontrollen und Anforderungen erforderlich ist.	(1) Das von der Kommission entwickelte elektronische System MOVE-HUB wird für den Austausch ***und die Überprüfung*** der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und von Informationen über die Fahrzeugzulassung und den Stand der technischen Überwachung zwischen den nationalen Fahrzeugregistern und den elektronischen Systemen der Mitgliedstaaten für die technische Überwachung sowie für die Zusammenschaltung mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll verwendet, sofern dies für die in diesem Abschnitt festgelegten Kontrollen und Anforderungen erforderlich ist.

Abänderung 290
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 45 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Die in Absatz 1 festgelegte Verpflichtung ist erfüllt, wenn Mitgliedstaaten das Europäische Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem (EUCARIS) zur Anbindung an das elektronische System MOVE-HUB nutzen.

Abänderung 291
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 45 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorkehrungen für die Umsetzung der in Absatz 2 genannten Funktionen von MOVE-HUB, einschließlich der technischen Aspekte, die für die Verbindung der nationalen elektronischen Systeme mit MOVE-HUB erforderlich sind, der Bedingungen für die Anbindung an MOVE-HUB, der von den nationalen Systemen zu übermittelnden Daten und des Formats für die Übermittlung dieser Daten über die miteinander verbundenen nationalen Systeme.	Die Kommission erlässt ***bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 18 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]*** Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorkehrungen für die Umsetzung der in Absatz 2 genannten Funktionen von MOVE-HUB, einschließlich der technischen Aspekte, die für die Verbindung der nationalen elektronischen Systeme mit MOVE-HUB erforderlich sind, der Bedingungen für die Anbindung an MOVE-HUB, der von den nationalen Systemen zu übermittelnden Daten und des Formats für die Übermittlung dieser Daten über die miteinander verbundenen nationalen Systeme.

Abänderung 292
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 46 – Absatz 1 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	aa) Sammelstellen;

Abänderung 293
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 46 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) sonstige Anlagen und ***Wirtschaftsteilnehmer***, die Altfahrzeuge behandeln.	c) sonstige Anlagen und ***Wirtschaftsakteure***, die Altfahrzeuge behandeln ***oder gebrauchte Ersatzteile und Bauteile verkaufen, die aus***

	Altfahrzeugen entfernt wurden.

Abänderung 294
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 46 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Die Mitgliedstaaten führen auch Inspektionen im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durch, um die Einhaltung von Artikel 38 zu überprüfen.	(3) Die Mitgliedstaaten führen auch ***regelmäßige*** Inspektionen im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durch, um die Einhaltung von Artikel 38 zu überprüfen.

Abänderung 295
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 46 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Die Mitgliedstaaten stellen einen Inspektionsplan auf, um die illegale Behandlung von Altfahrzeugen zu ermitteln und zu überwachen.

Abänderung 296
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 47 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Die Mitgliedstaaten richten für alle einschlägigen, an der Durchsetzung dieser Verordnung beteiligten zuständigen Behörden wirksame Mechanismen ein, die ihnen im Inland die Zusammenarbeit und Koordinierung bei der Entwicklung und Umsetzung von Durchsetzungsmaßnahmen und Tätigkeiten zur Überwachung der	(1) Die Mitgliedstaaten richten für alle einschlägigen, an der Durchsetzung dieser Verordnung beteiligten zuständigen Behörden wirksame Mechanismen ein, die ihnen im Inland die Zusammenarbeit und Koordinierung bei der Entwicklung und Umsetzung von Durchsetzungsmaßnahmen und Tätigkeiten zur Überwachung der

Zulassung und Abmeldung von Fahrzeugen, der Aussetzung und Aufhebung der Zulassung sowie zur Verhinderung der illegalen Behandlung von Altfahrzeugen ermöglichen.	Zulassung und Abmeldung von Fahrzeugen, der Aussetzung und Aufhebung der Zulassung***, der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib, der Verwertungsnachweise, der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen*** sowie zur Verhinderung der illegalen Behandlung ***und Ausfuhr*** von Altfahrzeugen ermöglichen.

Abänderung 297
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 47 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Mitgliedstaaten erleichtern die Verhinderung und Erkennung der illegalen Behandlung von Altfahrzeugen durch bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit. Sie tauschen über das in Artikel 45 genannte elektronische Austauschsystem einschlägige Informationen über die Zulassung und Abmeldung von Fahrzeugen sowie die Aussetzung und Aufhebung der Zulassung aus. Ferner tauschen sie einschlägige Informationen über zugelassene Verwertungsanlagen, über Reparatur- und Wartungsunternehmen, die nicht als zugelassene Verwertungsanlagen zugelassen sind, sowie über andere Anlagen und ***Wirtschaftsteilnehmer***, die möglicherweise Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Behandlung von Altfahrzeugen durchführen. Sie tauschen Erfahrungen und Wissen über Durchsetzungsmaßnahmen innerhalb bestehender Strukturen aus.	Die Mitgliedstaaten erleichtern die Verhinderung und Erkennung der illegalen Behandlung ***und Ausfuhr*** von Altfahrzeugen ***sowie die Bewältigung des Problems von Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib*** durch bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit. Sie tauschen über das in Artikel 45 genannte elektronische Austauschsystem einschlägige Informationen über die Zulassung und Abmeldung von Fahrzeugen sowie die Aussetzung und Aufhebung der Zulassung aus. Ferner tauschen sie einschlägige Informationen über zugelassene Verwertungsanlagen, über Reparatur- und Wartungsunternehmen, die nicht als zugelassene Verwertungsanlagen zugelassen sind, sowie über andere Anlagen und ***Wirtschaftsakteure***, die möglicherweise Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Behandlung von Altfahrzeugen durchführen***, aus***. Sie tauschen Erfahrungen und Wissen über Durchsetzungsmaßnahmen

innerhalb bestehender Strukturen aus.

Abänderung 298
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 47 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3a) Für die Zwecke dieses Artikels und um die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern, richtet die Kommission ein Koordinierungsnetz ein, um eine wirksame Koordinierung der nationalen Durchsetzungsmaßnahmen sicherzustellen, und überwacht dieses. Das Koordinierungsnetz setzt sich aus Vertretern jedes Mitgliedstaats und der Kommission zusammen.

Abänderung 299
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 47 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(3b) Das Koordinierungsnetz fördert den Austausch über bewährte Verfahren, erleichtert die einheitliche Auslegung und Durchsetzung dieser Verordnung, tauscht Informationen über die Durchsetzungsmaßnahmen aus, entwickelt ein Verfahren für den elektronischen Informationsaustausch und leitet gemeinsame Durchsetzungsmaßnahmen ein.

Abänderung 300
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 49 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ea) Anzahl und Gewicht der zur Weiterbehandlung aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland eingeführten oder verbrachten Altfahrzeuge;

Abänderung 301
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 49 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe e b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	eb) Anzahl der zur Ausfuhr in ein Drittland überlassenen oder aus einem Drittland eingeführten Gebrauchtfahrzeuge;

Abänderung 302
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 49 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe m a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ma) Menge der aus Altfahrzeugen entfernten und zurückgewonnenen kritischen Rohstoffe

Abänderung 303
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 49 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) Anreize zur Förderung der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen gemäß Artikel 33;	a) Anreize zur Förderung der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen gemäß Artikel 33 ***sowie***

	ihre Auswirkungen;

Abänderung 304
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 49 – Absatz 3 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die Kommission überprüft die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Berichte und erstellt ***gegebenenfalls*** Berichte über die erhaltenen Informationen, um den Austausch von Informationen über die in den Mitgliedstaaten angewandten bewährten Verfahren zu erleichtern.	Die Kommission überprüft die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Berichte und erstellt ***und veröffentlicht*** Berichte über die erhaltenen Informationen, um ***die Durchführung dieser Verordnung in den Mitgliedstaaten zu bewerten und*** den Austausch von Informationen über die in den Mitgliedstaaten angewandten bewährten Verfahren zu erleichtern.

Abänderung 305
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 49 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a – Ziffer i

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
i) der Methode zur Bestimmung der Menge und des Gewichts der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die für die in Absatz 1 Buchstaben g, h und ***i*** genannten Zwecke entfernt wurden,	i) der Methode zur Bestimmung der Menge und des Gewichts der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die für die in Absatz 1 Buchstaben g, h***, i*** und ***ma*** genannten Zwecke entfernt wurden,

Abänderung 306
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 49 – Absatz 5 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) das Format der Berichterstattung an die Kommission gemäß ***Absatz*** 1 sowie das Format des Qualitätskontrollberichts.	b) das Format der Berichterstattung an die Kommission gemäß ***der Absätze*** 1***, 2 und 3*** sowie das Format des

	Qualitätskontrollberichts.

Abänderung 307
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 49 – Absatz 5 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.	Diese Durchführungsrechtsakte werden ***bis zum … [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]*** gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 308
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 49 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Die Hersteller, Organisationen für Herstellerverantwortung, Abfallbewirtschafter und sonstige einschlägige Wirtschaftsteilnehmer übermitteln den zuständigen Behörden genaue und zuverlässige Daten, die es den Mitgliedstaaten ermöglichen, ihren Berichterstattungspflichten nach diesem Artikel nachzukommen.	*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

Abänderung 309
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 50 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6	(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6

Absätze 3 und 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4, Artikel 38 Absatz 7 und Artikel 40 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.	Absätze ***2,*** 3 und 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4, Artikel 38 Absatz 7 und Artikel 40 Absatz 3 ***[endgültige Liste wird nach Abschluss der Verhandlungen aktualisiert]*** wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Abänderung 310
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 50 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Die in Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absätze 3 und 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4, Artikel 38 Absatz 7 und Artikel 40 Absatz 3 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen	(3) Die in Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absätze ***2,*** 3 und 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4, Artikel 38 Absatz 7 und Artikel 40 Absatz 3 ***[endgültige Liste wird nach Abschluss der Verhandlungen aktualisiert]*** genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den

Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.	Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

Abänderung 311
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 50 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absätze 3 und 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4, Artikel 38 Absatz 7 und Artikel 40 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben hat oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.	(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absätze ***2,*** 3 und 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4, Artikel 38 Absatz 7 und Artikel 40 Absatz 3 ***[endgültige Liste wird nach Abschluss der Verhandlungen aktualisiert]*** erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben hat oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Abänderung 312
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 55 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(1) Bis zum 31. Dezember 203* [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Jahres 95 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] überprüft die Kommission die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf die Umwelt, die menschliche Gesundheit und das Funktionieren des Binnenmarkts und erstellt einen Bericht darüber, den sie dem Europäischen Parlament und dem Rat vorlegt.	(1) Bis zum 31. Dezember 203* [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Jahres 95 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] überprüft die Kommission die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf die Umwelt, die menschliche Gesundheit und das Funktionieren des Binnenmarkts und erstellt einen Bericht darüber, den sie dem Europäischen Parlament und dem Rat vorlegt. ***Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Legislativvorschlag zur Änderung der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung beigefügt.***

Abänderung 313
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 55 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) Notwendigkeit, den Anwendungsbereich dieser Verordnung, insbesondere der Bestimmungen der Kapitel II und III sowie des Kapitels IV Abschnitt II, auf Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e, L6e und L7e gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben c bis g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und auf Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 auszuweiten;	a) Notwendigkeit, den Anwendungsbereich dieser Verordnung, insbesondere der Bestimmungen der Kapitel II und III sowie des Kapitels IV Abschnitt II, auf Fahrzeuge der Klassen ***L1e, L2e,*** L3e, L4e, L5e, L6e und L7e gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben c bis g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und auf Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 auszuweiten;

Abänderung 314
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 55 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	aa) die Notwendigkeit, den Anwendungsbereich dieser Verordnung auf im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigte Fahrzeuge sowie auf Wohnmobile und Wohnanhänger auszuweiten;

Abänderung 315
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 55 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ea) die Auswirkungen der Maßnahmen in Bezug auf die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen gemäß Kapitel V und der Umfang, in dem das Problem der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib gelöst wurde, einschließlich Schätzungen zur Zahl der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib;

Abänderung 316
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 55 – Absatz 2 – Buchstabe e b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	eb) Maßnahmen in Bezug auf Bestimmungen über Verfahren, die ein hochwertiges Recycling von Fahrzeugen am Ende ihrer Lebensdauer beeinträchtigen können;

Abänderung 317
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 55 – Absatz 2 – Buchstabe e c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ec) die Auswirkungen unterschiedlicher nationaler Kriterien für die technische Überwachung auf die Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen und den Binnenmarkt.

Abänderung 318
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 55 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	(2a) Bis zum ... [60 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] führt die Kommission eine Bewertung durch, um auf der Grundlage der gemäß Artikel 10 abgegebenen Erklärungen zu beurteilen, ob die Hersteller auf einem gutem Weg sind, die Zielvorgaben für recycelten Kunststoff gemäß Artikel 6 Absatz 1 zu erreichen. Bei der Bewertung wird insbesondere Folgendes beurteilt: ***a) die Verfügbarkeit geeigneter Kunststoffrecyclingtechnologien,*** ***b) die ausreichende Verfügbarkeit von recyceltem Kunststoff,*** ***c) das Qualitätsniveau des recycelten Kunststoffs im Vergleich zum erforderlichen Sicherheitsniveau und*** ***d) technische und wirtschaftliche Schwierigkeiten bei der***

	Erreichung des Zielwerts.
	Auf der Grundlage der Bewertung kann die Kommission gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Legislativvorschlag zur Änderung der in Artikel 6 Absatz 1 festgelegten Zielvorgaben vorlegen, um Abweichungen in Bezug auf den Anwendungsbereich, den Zeitplan oder der Höhe der darin festgelegten Mindestprozentsätze zu ermöglichen.

Abänderung 319
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Ein Fahrzeug ist ***technisch*** nicht reparierbar, wenn es eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllt:	1. Ein Fahrzeug ist nicht reparierbar, wenn es eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllt:

Abänderung 320
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) Es wurde in Einzelteile zerlegt oder ***ausgeschlachtet***;	a) Es wurde in Einzelteile zerlegt oder ***zur Wiederverwendung seiner Teile demontiert oder es wird nicht mehr als Fahrzeug verwendet***;

Abänderung 321
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) es wurde zugeschweißt oder mit Isolierschaum verschlossen;	***entfällt***

Abänderung 322
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) es wurde in solchem Maße verbrannt, dass der Motorraum oder der Fahrgastraum zerstört ist;	c) es wurde in solchem Maße verbrannt, dass der Motorraum oder der Fahrgastraum ***vollständig*** zerstört ist;

Abänderung 323
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) es befand sich bis oberhalb des Armaturenbretts unter Wasser;	*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

Abänderung 324
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 1 – Buchstabe e – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) eines oder mehrere der folgenden Bauteile des Fahrzeugs können ***nicht*** repariert ***oder*** ausgetauscht werden:	e) eines oder mehrere der folgenden Bauteile des Fahrzeugs können ***aus technischer Sicht weder*** repariert ***noch*** ausgetauscht werden:

Abänderung 325
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
f) seine Struktur- und Sicherheitsbauteile weisen technische Defekte auf, die unumkehrbar sind und ***dazu führen***, dass ***diese Bauteile nicht ausgewechselt werden können, z. B. Metallalterung***, ***mehrere Risse in der Grundierung*** oder ***übermäßige perforierende Korrosion***;	f) seine Struktur- und Sicherheitsbauteile weisen technische Defekte auf, die unumkehrbar sind***,*** und ***der Schaden ist so groß***, dass ***eine Reparatur oder ein Austausch technisch nicht machbar ist***, ***ohne die dauerhafte strukturelle Integrität des Fahrzeugs*** oder ***die Verkehrssicherheit zu gefährden***;

Abänderung 326
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
g) seine Reparatur erfordert den Austausch des Motors, des Getriebes, der Karosserie oder des Fahrgestells, was zum Verlust der ursprünglichen Identität des Fahrzeugs führt.	***entfällt***

Abänderung 327
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Die Reparatur des Fahrzeugs ergibt aus wirtschaftlicher Sicht keinen Sinn, wenn sein Marktwert niedriger ist als die Kosten der erforderlichen Reparaturen, um es innerhalb der Union in einen technischen Zustand zu versetzen, der ausreichen würde, um eine Prüfbescheinigung in dem Mitgliedstaat zu erhalten, in dem das Fahrzeug vor der	***entfällt***

Reparatur zugelassen war.

Abänderung 328
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil A – Nummer 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
3. Ein Fahrzeug kann als technisch nicht reparierbar angesehen werden, wenn	***entfällt***
a) es sich bis unterhalb des Armaturenbretts unter Wasser befand und der Motor oder das elektrische System beschädigt ist;	
b) die Türen nicht an ihm befestigt sind;	
c) Kraftstoff oder Kraftstoffdämpfe austreten und eine Brand- und Explosionsgefahr darstellen;	
d) Gas aus seinem Flüssiggassystem ausgetreten ist, weshalb eine Brand- und Explosionsgefahr besteht;	
e) Betriebsflüssigkeiten (Kraftstoff, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Batteriesäure, Kühlflüssigkeit) ausgetreten sind, wodurch Wasserverschmutzung riskiert wird; oder	
f) die Bremsen und Lenkungsbauteile außerordentlich abgenutzt sind.	
Ist eine dieser Bedingungen erfüllt, wird eine individuelle technische Bewertung durchgeführt, um festzustellen, ob der technische Zustand des Fahrzeugs ausreichen würde, um eine Prüfbescheinigung in dem Mitgliedstaat zu erhalten,	

in dem das Fahrzeug vor der Reparatur zugelassen wurde.

Abänderung 329
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Die folgenden Kriterien können auch als zusätzliche Faktoren herangezogen werden, um festzustellen, ob es sich bei einem gebrauchten Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt:	Die folgenden Kriterien können ***bei einer individuellen Bewertung*** auch als zusätzliche Faktoren herangezogen werden, um festzustellen, ob es sich bei einem gebrauchten Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt:

Abänderung 330
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) der Fahrzeugeigner ist ***unbekannt***;	b) ***es ist unmöglich festzustellen, wer*** der Fahrzeugeigner ist;

Abänderung 331
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) es wurde für mehr als zwei Jahre seit dem Zeitpunkt, zu dem diese zuletzt erforderlich war, keiner nationalen technischen Überwachung unterzogen;	***entfällt***

Abänderung 332
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) das Fahrzeug ist nicht angemessen vor Beschädigungen während der Lagerung, des Transports sowie des Be- und Entladens geschützt; ***oder***	d) das Fahrzeug ist nicht angemessen vor Beschädigungen während der Lagerung, des Transports sowie des Be- und Entladens geschützt;

Abänderung 333
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
e) es wurde zur Behandlung an eine zugelassene Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben***.***	e) es wurde zur Behandlung an eine zugelassene Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben***;***

Abänderung 334
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ea) es sich bis unterhalb des Armaturenbretts unter Wasser befand und der Motor oder das elektrische System beschädigt ist;

Abänderung 335
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Absatz 1 – Buchstabe e b (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	eb) Kraftstoff oder Kraftstoffdämpfe austreten und eine Brand- und Explosionsgefahr darstellen; oder

Abänderung 336
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Absatz 1 – Buchstabe e c (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ec) Gas aus seinem Flüssiggassystem ausgetreten ist, weshalb eine Brand- und Explosionsgefahr besteht;

Abänderung 337
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Absatz 1 – Buchstabe e d (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ed) Betriebsflüssigkeiten (Kraftstoff, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Batteriesäure, Kühlflüssigkeit) ausgetreten sind, wodurch Wasserverschmutzung riskiert wird.

Abänderung 338
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Eine nichttechnische Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die ***zum Fahrzeugtyp gehörenden*** Fahrzeuge während ihrer gesamten Produktion die in den Artikeln 4 bis 7 genannten rechtlichen Anforderungen erfüllen.	1. Eine nichttechnische Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die Fahrzeuge während ihrer gesamten Produktion die in den Artikeln 4 bis 7 genannten rechtlichen Anforderungen erfüllen.

Abänderung 339
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) ***Kontrolle und Überprüfung*** der von den Zulieferern erhaltenen Informationen;	b) ***Überprüfung der Vollständigkeit*** der von den Zulieferern erhaltenen Informationen;

Abänderung 340
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) angemessenen Reaktion, wenn die von den Zulieferern erhaltenen Daten darauf hinweisen, dass die Anforderungen gemäß Artikel 4, 5 oder 6 nicht eingehalten worden sind.	***entfällt***

Abänderung 341
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(3) Informationen über die Annahmen zu bestehenden Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen, zum einschlägigen technologischen Fortschritt bei Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen und die Kapazitätsinvestitionen in solche Technologien ***ab der Einreichung des Antrags auf Typgenehmigung, die der Hersteller zur Berechnung der Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit des Fahrzeugtyps gemäß Artikel 4 herangezogen hat.***	(3) Informationen über die Annahmen zu bestehenden Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen, zum einschlägigen technologischen Fortschritt bei Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen und die Kapazitätsinvestitionen in solche Technologien***;***

Abänderung 342
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 5 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
(5) Eine Liste der Maßnahmen, zu denen sich der Hersteller verpflichtet, um sicherzustellen, dass die Behandlung von Altfahrzeugen ***des betreffenden Typs*** im Einklang mit dieser Verordnung erfolgt, mit besonderem Schwerpunkt auf	(5) Eine Liste der Maßnahmen, zu denen sich der Hersteller verpflichtet, um sicherzustellen, dass die Behandlung von Altfahrzeugen im Einklang mit dieser Verordnung erfolgt, mit besonderem Schwerpunkt auf

Abänderung 343
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 5 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) Maßnahmen zur Erleichterung ***der*** Entfernung von Teilen gemäß Anhang VII Teil C;	a) Maßnahmen zur Erleichterung ***einer zerstörungsfreien*** Entfernung von Teilen gemäß Anhang VII Teil C;

Abänderung 344
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 5 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) Maßnahmen, die zur Entwicklung von Recyclingtechnologien für in Fahrzeugen verwendete Werkstoffe beitragen, für die diese Technologien ***zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags auf Typgenehmigung*** noch nicht in gewerbsmäßigem Umfang verfügbar sind;	b) ***in Zusammenarbeit mit Abfallbewirtschaftern oder Forschungsinstituten*** Maßnahmen, die zur Entwicklung von Recyclingtechnologien für in Fahrzeugen verwendete Werkstoffe ***und Bauteile*** beitragen, für die diese Technologien noch nicht in gewerbsmäßigem Umfang verfügbar sind;

Abänderung 345
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 5 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) die Überwachung dessen, wie Teile, Bauteile und Werkstoffe, die in Fahrzeugen des Fahrzeugtyps enthalten sind, in der Praxis wiederverwendet, recycelt und verwertet werden;	***entfällt***

Abänderung 346
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 5 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
d) Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen, die sich aus der Verwendung von Werkstoffen und Techniken ergeben, die eine einfache Demontage behindern oder das Recycling maßgeblich erschweren***, z. B. Klebstoffe oder faserverstärkte Werkstoffe***;	d) Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen, die sich aus der Verwendung von Werkstoffen und Techniken ergeben, die eine einfache Demontage behindern oder das Recycling maßgeblich erschweren;

Abänderung 347
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 5 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ea) Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zur Umsetzung der unter den Buchstaben a bis e genannten Maßnahmen.

Abänderung 348
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 6

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
6. Eine Beschreibung der Art und Form der unter Nummer 5 genannten Maßnahmen, z. B. Investitionen in Forschung und Entwicklung, Investitionen in die Entwicklung von Recyclingtechnologien oder -infrastrukturen, und der Zusammenarbeit mit Abfallbewirtschaftern, die an der Wiederverwendung, dem Recycling und der Verwertung von Fahrzeugen und der Entfernung ihrer Teile beteiligt sind.	***entfällt***

Abänderung 349
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Eine Beschreibung der Art und Weise, wie die Wirksamkeit der unter Nummer 6 genannten Maßnahmen bewertet wird.	***entfällt***

Abänderung 350
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil A – Nummer 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
Bevor die Artikel 4 bis 7 anwendbar werden, muss in der Kreislauffähigkeitsstrategie erläutert werden, wie der Hersteller die in der Richtlinie 2005/64/EG festgelegten Anforderungen an die Kreislauffähigkeit erfüllt***, die während des***	Bevor die Artikel 4 bis 7 anwendbar werden, muss in der Kreislauffähigkeitsstrategie erläutert werden, wie der Hersteller die in der Richtlinie 2005/64/EG festgelegten Anforderungen an die Kreislauffähigkeit erfüllt***.***

Typgenehmigungsverfahrens überprüft wurden; insbesondere Artikel 5 der genannten Richtlinie und die in der Richtlinie 2000/53/EG festgelegten Anforderungen, insbesondere in Artikel 4 Absatz 2 der genannten Richtlinie.

Abänderung 351
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil B – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Die Hersteller legen ***mindestens*** alle fünf Jahre eine Aktualisierung der Kreislauffähigkeitsstrategie vor.	1. Die Hersteller legen alle fünf Jahre eine Aktualisierung der Kreislauffähigkeitsstrategie vor.

Abänderung 352
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil B – Nummer 2 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Die aktualisierte Kreislauffähigkeitsstrategie umfasst Folgendes:	2. Die aktualisierte Kreislauffähigkeitsstrategie umfasst ***die einschlägigen neuen Änderungen und insbesondere*** Folgendes:

Abänderung 353
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil B – Nummer 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) eine Beschreibung, wie die in Teil A ***Nummer 6*** genannten Maßnahmen durchgeführt wurden, und, falls eine oder mehrere der in der Strategie genannten Maßnahmen nicht durchgeführt wurden, eine Erläuterung der entsprechenden	a) eine Beschreibung, wie die in Teil A genannten Maßnahmen durchgeführt wurden, und, falls eine oder mehrere der in der Strategie genannten Maßnahmen nicht durchgeführt wurden, eine Erläuterung der entsprechenden Gründe;

Gründe;

Abänderung 354
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil B – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) eine Bewertung der Wirksamkeit der in Teil A ***Nummer 6*** genannten Maßnahmen;	b) eine Bewertung der Wirksamkeit der in Teil A genannten Maßnahmen;

Abänderung 355
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil B – Nummer 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) ***eine Beschreibung, wie*** die ***in Teil A Nummer 6 genannten Maßnahmen bei*** der ***Konstruktion neuer Fahrzeugtypen berücksichtigt wurden oder werden***.	c) ***Angaben über*** die ***wesentlichen Änderungen der Konstruktion und Produktion, die*** der ***Hersteller zur Verbesserung der Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen vorgenommen hat***.

Abänderung 356
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV – Teil B – Nummer 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
3. Bei wesentlichen Änderungen der Konstruktion und Produktion des Fahrzeugtyps liegt der Schwerpunkt der aktualisierten Kreislauffähigkeitsstrategie auf folgenden Aspekten:	***entfällt***
a) Änderungen bei der Verwendung von Teilen und Bauteilen in Neufahrzeugen, die leicht für die Wiederverwendung oder für	

hochwertiges Recycling demontiert werden können;

b) Änderungen bei der Verwendung von Werkstoffen in Neufahrzeugen, die leicht zu recyceln sind;

c) Einführung von Konstruktionsmerkmalen zur Bewältigung der Herausforderungen, die sich aus der Verwendung von Werkstoffen und Techniken ergeben, die eine einfache Entfernung oder das Recycling maßgeblich erschweren, z. B. Klebstoffe, Verbundkunststoffe oder faserverstärkte Werkstoffe;

d) Änderungen bei der Verwendung recycelter Materialien in Neufahrzeugen, wiederaufgearbeiteter oder überholter Teile und Bauteile in Fahrzeugen und der Kompatibilität von Teilen und Bauteilen aus anderen Fahrzeugtypen; und

e) Änderungen bei der Verwendung der in Artikel 5 genannten Stoffe in Neufahrzeugen.

Abänderung 357
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang V – Nummer 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. In das Fahrzeug eingebaute Elektrofahrzeugbatterien:	1. In das Fahrzeug eingebaute Elektrofahrzeugbatterien ***und Batterien für leichte Verkehrsmittel***:

Abänderung 358
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang V – Nummer 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) ***Anzahl***;	a) ***Erstausrüstungsnummer***;

Abänderung 359
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang V – Nummer 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ga) Angaben über den Alterungszustand und die voraussichtliche Lebensdauer von Batterien im Sinne von Artikel 14 und Anhang VII der Verordnung (EU) 2023/1542.

Abänderung 360
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang V – Nummer 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) ***Anzahl***;	a) ***Erstausrüstungsnummer***;

Abänderung 361
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang V – Nummer 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) ***Anzahl***;	b) ***Erstausrüstungsnummer***;

Abänderung 362
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang V – Nummer 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
a) ***Anzahl***;	a) ***Erstausrüstungsnummer***;

Abänderung 363
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang V – Nummer 4 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	ca) Angaben, Spezifikationen, Werkzeuge und Verfahren, einschließlich Softwareaktualisierungen, die für die Wiederaufarbeitung und Überholung erforderlich sind;

Abänderung 364
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang V – Nummer 5 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
c) technische Anweisungen für den Zugang, das Entfernen und Ersetzen, einschließlich der ***Codierung und*** der Software, die für die Aktivierung von Ersatzteilen und Bauteilen für den Betrieb in einem anderen Fahrzeug erforderlich sind;	c) technische Anweisungen für den Zugang, das Entfernen und Ersetzen, einschließlich der ***Möglichkeit, ein Teil aus*** der ***Fahrzeug-Identifizierungsnummer eines Altfahrzeugs zu entfernen oder zu entkoppeln und es gegebenenfalls erneut im Informationssystem des Fahrzeugherstellers zu registrieren, um den Einbau in ein anderes Fahrzeug zu ermöglichen; - Codierung und*** Software, die für die Aktivierung von Ersatzteilen und Bauteilen für den Betrieb in einem anderen Fahrzeug erforderlich sind***, gegebenenfalls unter Verwendung von Mehrmarkendiagnosesystemen und des Back-End-Servers des Fahrzeugherstellers für das reparierte Fahrzeug***;

Abänderung 365
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VI – Nummer 4

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
4. Informationen auf dem Etikett von Elektromotoren, die Dauermagnetmaterialien enthalten:	***entfällt***
a) Angabe, ob diese Produkte einen oder mehrere Dauermagnete enthalten;	
b) Angabe, ob diese Magnete zu einem der folgenden Typen gehören:	
i) Neodym-Eisen-Bor;	
ii) Samarium-Kobalt;	
iii) Aluminium-Nickel-Kobalt;	
iv) Ferrit;	
c) für Dauermagnete der unter Nummer 3 Buchstabe b Ziffern i und ii genannten Typen einen Datenträger, der mit einer eindeutigen Produktkennung verbunden ist, die Zugriff auf Folgendes ermöglicht:	
i) Name, eingetragener Handelsname oder eingetragene Handelsmarke und Postanschrift der verantwortlichen natürlichen oder juristischen Person und gegebenenfalls elektronische Kommunikationsmittel, unter denen sie kontaktiert werden können;	
ii) Angaben über Gewicht, Position und Typ aller einzelnen im Produkt enthaltenen Dauermagnete sowie über das Vorhandensein und die Art der Magnetbeschichtungen, Klebstoffe und eventuell verwendeten Zusatzstoffe;	
iii) unbeschadet des	

Artikels 15 Absatz 1 der Richtlinie 2012/19/EU Informationen, die den Zugang zu allen und die Entfernung aller im Produkt enthaltenen Dauermagnete ermöglichen, zumindest einschließlich der Abfolge aller Entfernungsschritte, Werkzeuge oder Technologien, die für den Zugang zum Dauermagnet und dessen Entfernung erforderlich sind.

Abänderung 366
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil B – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) Klimaanlagen und Kältemittel werden gemäß der Verordnung (EU) Nr. ***517/2014*** behandelt;	b) Klimaanlagen und Kältemittel werden gemäß der Verordnung (EU) Nr. ***2024/573*** behandelt;

Abänderung 367
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil C – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Elektrofahrzeugbatterien;	1. Elektrofahrzeugbatterien ***im Sinne von Artikel 3 Nummer 14 der vorliegenden Verordnung und Batterien für leichte Verkehrsmittel im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2023/1542, darunter ihre Batteriemanagementsysteme, in Elektrofahrzeugen eingebaute Ladegeräte, Gehäuse oder Verkleidungen, falls vorhanden***;

Abänderung 368
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil C – Nummer 3

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
3. Starterbatterien im Sinne von Artikel 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2023/**** ***[über Batterien*** und ***Altbatterien]***;	3. Starterbatterien im Sinne von Artikel 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2023/***1542*** und ***Gerätebatterien im Sinne von Artikel 3 Nummer 9 der Verordnung (EU) 2023/1542***;

Abänderung 369
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil C – Nummer 10

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
10. Armaturenbretter;	***entfällt***

Abänderung 370
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil C – Nummer 11

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
11. direkt zugängliche Teile des Infotainment-Systems***, einschließlich Ton-, Navigations- und Multimedia-Steuerungselemente, darunter Anzeigen mit einer Oberfläche von mehr als 100 Quadratzentimetern***;	11. direkt zugängliche Teile des Infotainment-Systems;

Abänderung 371
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil C – Nummer 13

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
13. Kabelbäume;	***entfällt***

Abänderung 372
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil C – Nummer 15

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
15. ***Flüssigkeitsbehälter***;	15. ***Kraftstoffbehälter***;

Abänderung 373
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil C – Nummer 17

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
17. jegliche andere Monomaterial-Metallbauteile mit einem Gewicht von mehr als 10 kg;	***entfällt***

Abänderung 374
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil C – Nummer 18

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
18. jegliche andere Monomaterial-Kunststoffbauteile mit einem Gewicht von mehr als 10 kg;	***entfällt***

Abänderung 375
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil C – Nummer 19 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) Leiterplatten mit einer Oberfläche von mehr als 10 cm²;	***entfällt***

Abänderung 376
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil D – Nummer 1 – Buchstabe b – Ziffer i

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
i) Das Teil oder das Bauteil ***ist vollständig***;	i) Das Teil oder das Bauteil ***enthält alle maßgeblichen Teile***;

Abänderung 377
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil D – Nummer 1 – Buchstabe b – Ziffer ii

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
ii) eine Bewertung des Schadens, der eingeschränkten Funktionalität oder Leistung und der Reparaturen, die für die Wiederherstellung eines Zustands erforderlich sind, in dem das Teil oder Bauteil ***verwendet*** werden kann;	ii) eine Bewertung des Schadens, der eingeschränkten Funktionalität oder Leistung und der Reparaturen, die für die Wiederherstellung eines Zustands erforderlich sind, in dem das Teil oder Bauteil ***potenziell wiederaufbereitet oder überholt*** werden kann;

Abänderung 378
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil D – Nummer 1 – Buchstabe b – Ziffer iii

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
iii) ***es gibt keine starke*** Korrosion.	iii) ***eine Sichtprüfung zeigt, dass die*** Korrosion ***die Funktionalität des Teils oder Bauteils nicht beeinträchtigt***.

Abänderung 379
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil D – Nummer 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
b) Verweis auf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) des Fahrzeugs, aus dem das Teil oder Bauteil entfernt wurde; und	***entfällt***

Abänderung 380
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil E – Nummer 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Systeme zur Abgasnachbehandlung (z. B. Katalysatoren, Partikelfilter).	2. Systeme zur Abgasnachbehandlung (z. B. Katalysatoren, Partikelfilter)***, wenn diese Teile nicht von einer Garantie abgedeckt sind, die besagt, dass das Teil die entsprechende technische Prüfung gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/45/EU bestanden hat***.

Abänderung 381
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil F – Nummer 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Elektrofahrzeugbatterien werden gemäß Artikel 70 der Verordnung (EU) 2023/**** ***[über Batterien und Altbatterien]*** behandelt.	2. Elektrofahrzeugbatterien werden gemäß Artikel 70 der Verordnung (EU) 2023/***1542*** behandelt.

Abänderung 382
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil G – Nummer 1

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. ***Eine Kopie des schriftlichen Vertrags zwischen*** der ***zugelassenen Verwertungsanlage und der Anlage***, ***die Schredderarbeiten durchführt und Post-Schredder-Technologien einsetzt, einschließlich der Spezifikationen der Qualität der Sekundärmaterialien und der technischen Spezifikationen für die Verarbeitung der***	1. ***Um Artikel 28 Absatz 3*** der ***vorliegenden Verordnung zu entsprechen***, ***dürfen Altfahrzeuge nur dann zusammen mit anderen Abfällen geschreddert werden, wenn***

Behandlungsfraktionen von Altfahrzeugen.

a) Elektro- und Elektronik-Altgeräte gemäß Anhang VII der Richtlinie 2012/19/EU behandelt wurden,

b) alle Batterien gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 entfernt wurden,

c) Kunststoffverpackungen gemäß der Verordnung (EU) 2025/40 von Verpackungsabfällen und Metallverpackungsabfällen entfernt wurden,

d) das kombinierte Schredderverfahren nicht zu einer Verschlechterung der Qualität der Abfallströme im Vergleich zur getrennten Behandlung führt und

e) bei den spezifischen Beiträgen der einzelnen gemischten Abfallströme zu den Outputfraktionen eine Erfüllung der jeweiligen Berichterstattungspflichten gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542, der Verordnung (EU) 2025/40, der Richtlinie 2012/19/EU und der Richtlinie 2008/98/EG festgestellt werden kann.

Abänderung 383
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VII – Teil G – Nummer 2

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
2. Einen Bericht über die Probenanalyse zu Qualität und Quantität der Behandlungsfraktionen (Output) für eine repräsentative Behandlungskonfiguration, die von einer unabhängigen Stelle	2. Einen Bericht über die ***Massenbilanz der*** Probenanalyse zu Qualität und Quantität der Behandlungsfraktionen (Output) für eine repräsentative Behandlungskonfiguration, die

zur Verfügung gestellt wird.	von einer unabhängigen Stelle zur Verfügung gestellt wird.

Abänderung 384
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang VIII – Nummer 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
1. Vom Hersteller oder seinem ***benannten*** Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung vorzulegende Informationen:	1. Vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung vorzulegende Informationen:

Abänderung 385
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IX – Nummer 7

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
7. Name***, Anschrift*** und ***Staatsangehörigkeit*** des Halters oder Eigners des übergebenen Fahrzeugs.	7. Name und ***Anschrift*** des Halters oder Eigners des übergebenen Fahrzeugs.

Abänderung 386
Vorschlag für eine Verordnung
Anhang X a (neu)

Vorschlag der Kommission	*Geänderter Text*
	Anhang Xa
	KRITERIEN FÜR DIE AUSNAHME VON FAHRZEUGEN VON BESONDEREM KULTURELLEM INTERESSE
	Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem ein Fahrzeug zugelassen ist, kann ein Fahrzeug als Fahrzeug von besonderem kulturellem Interesse anerkennen, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) der einzigartige historische oder kulturelle Wert oder Status des Fahrzeugs wurde entweder vom Fahrzeughalter oder von den zuständigen Behörden des Zulassungsmitgliedstaats dokumentiert oder es handelt sich bei dem Fahrzeug um ein einziges geändertes Fahrzeug oder um ein kundenspezifisches Fahrzeug,

b) der Eigner des Fahrzeugs ist bekannt und kann ermittelt werden und

c) das Fahrzeug kann anhand einer Fahrzeug-Identifizierungsnummer, der Seriennummer oder einer anderen vom Hersteller bereitgestellten oder von einer zuständigen Behörde zugewiesenen amtlichen Kennzeichnung eindeutig identifiziert werden.