Europaparlamentet
2024-2029

ANTAGNA TEXTER

P10_TA(2025)0168

Cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon

Europaparlamentets ändringar antagna den 9 september 2025 av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, om ändring av förordningarna (EU) 2018/858 och 2019/1020 och om upphävande av direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

[1] Ärendet återförvisades för interinstitutionella förhandlingar till de ansvariga utskotten, i enlighet med artikel 60.4 fjärde stycket i arbetsordningen (A10-0158/2025).

Ändring 1
Förslag till förordning
Skäl 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
(1) Meddelandet från kommissionen av den 11 december 2019 Den europeiska gröna given[37] (den europeiska gröna given) är Europas tillväxtstrategi som är inriktad på att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där det 2050 inte förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen. För att unionens produktpolitik ska bidra till att minska koldioxidutsläppen på global nivå måste det säkerställas att produkter som saluförs och säljs i unionen ***produceras av hållbara råmaterial samt tillverkas och tas om hand när de är uttjänta*** på ett hållbart sätt.	(1) Meddelandet från kommissionen av den 11 december 2019 Den europeiska gröna given[37] (den europeiska gröna given) är Europas tillväxtstrategi som är inriktad på att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där det ***senast*** 2050 inte förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen. För att unionens produktpolitik ska bidra till att minska koldioxidutsläppen på global nivå måste det säkerställas att produkter som saluförs och säljs i unionen ***anskaffas, tillverkas och, när de är uttjänta, tas om hand*** på ett hållbart sätt.
[37] Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Den europeiska gröna given (COM(2019) 640 slutlig).	[37] Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Den europeiska gröna given (COM(2019)0640).

Ändring 2
Förslag till förordning
Skäl 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
(2) Bilindustrin bidrar i hög grad till unionens användning av energi och materialresurser och därmed till att generera växthusgaser. Produktionen av fordon i tredjeländer som släpps ut på unionsmarknaden bidrar till att generera globala växthusgaser, vilket i sin tur försämrar miljön i unionen. Att gå över från fossila bränslen i fordon till utsläppsfri mobilitet, i enlighet med 55 %-paketet, är en av förutsättningarna för att till 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet. Det kommer att minska utsläppen av växthusgaser från bilindustrin under fordonens användningsfas. Bilindustrin är en av de största användarna av primäraluminium, primärstål och primärplast i samband med tillverkningen av nya fordon som släpps ut på unionsmarknaden. Användningen kan leda till en betydande miljöpåverkan, kopplad till den energi som krävs för utvinning och bearbetning av dessa material. Miljöavtrycket från tillverkningen av nya fordon skulle kunna öka i och med den pågående elektrifieringen av fordonsparken, samt på grund av ökad användning av elektronik i framtida modeller, vilket båda kräver en betydande mängd kritiska och strategiska råvaror och ädla metaller, såsom koppar och sällsynta jordartsmetaller. Resultatet av dessa förändringar är att produktionsfasen kan ha ett större miljöavtryck än fordonens användningsfas. Dessutom leder de nuvarande kraven i unionslagstiftningen om avfallshantering till otillräcklig återvinning av resurser från	(2) Bilindustrin bidrar i hög grad till unionens användning av energi och materialresurser och därmed till att generera växthusgaser. Produktionen av fordon i tredjeländer som släpps ut på unionsmarknaden bidrar till att generera globala växthusgaser, vilket i sin tur försämrar miljön i unionen. Att gå över från fossila bränslen i fordon till utsläppsfri mobilitet, i enlighet med 55 %-paketet, är en av förutsättningarna för att till 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet. Det kommer att minska utsläppen av växthusgaser från bilindustrin under fordonens användningsfas. Bilindustrin är en av de största användarna av primäraluminium, primärstål och primärplast i samband med tillverkningen av nya fordon som släpps ut på unionsmarknaden. Användningen kan leda till en betydande miljöpåverkan, kopplad till den energi som krävs för utvinning och bearbetning av dessa material. Miljöavtrycket från tillverkningen av nya fordon skulle kunna öka i och med den pågående elektrifieringen av fordonsparken, ***den pågående ökningen av fordonens storlek och vikt*** samt på grund av ökad användning av elektronik, ***och elektronikens ökade komplexitet***, i framtida modeller, vilket båda kräver en betydande mängd kritiska och strategiska råvaror och ädla metaller, såsom koppar och sällsynta jordartsmetaller. Resultatet av dessa förändringar är att produktionsfasen kan ha ett större miljöavtryck än fordonens användningsfas***, och att***

uttjänta fordon, och det finns stor potential att öka mängden och kvaliteten på de delar, komponenter och material som ska återanvändas, återtillverkas, renoveras eller materialåtervinnas från uttjänta fordon. För att hantera dessa miljökonsekvenser och bidra till utfasningen av fossila bränslen i sektorn är det nödvändigt att förbättra den inre marknadens funktion och stärka bilindustrins övergång till en cirkulär ekonomi. Detta är i linje med kommissionens meddelande av den 11 mars 2020 En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin – För ett renare och mer konkurrenskraftigt Europa[38]. I det meddelandet efterlystes en översyn av de nuvarande reglerna för att främja mer cirkulära affärsmodeller genom att koppla designfrågor till hantering i slutet av livscykeln, överväga regler för obligatoriskt materialåtervunnet innehåll för vissa material i komponenter och göra materialåtervinningen effektivare. Rådet[39] och parlamentet[40] betonade också behovet av nya unionsbestämmelser i dessa frågor, som ersätter de befintliga reglerna om typgodkännande av fordon när det gäller återanvändningsbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet samt uttjänta fordon.

industrin kan bli alltmer beroende av importer av kritiska råvaror och sårbar för försörjningsavbrott, och därmed förlora konkurrenskraft. Dessutom leder de nuvarande kraven i unionslagstiftningen om avfallshantering till otillräcklig återvinning av resurser från uttjänta fordon, och det finns stor potential att öka mängden och kvaliteten på de delar, komponenter och material som ska ***repareras***, återanvändas, återtillverkas, renoveras, ***eftermonteras*** eller materialåtervinnas ***från fordon både under användningsfasen och när de är uttjänta***. För att hantera dessa miljökonsekvenser och bidra till utfasningen av fossila bränslen i sektorn ***och samtidigt stödja konkurrenskraften genom att öka bilindustrins resiliens*** är det nödvändigt att förbättra den inre marknadens funktion och stärka bilindustrins övergång till en cirkulär ekonomi. Detta är i linje med kommissionens meddelande av den 11 mars 2020 En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin – För ett renare och mer konkurrenskraftigt Europa[38]. I det meddelandet efterlystes en översyn av de nuvarande reglerna för att främja mer cirkulära affärsmodeller genom att koppla designfrågor till hantering i slutet av livscykeln, överväga regler för obligatoriskt materialåtervunnet innehåll för vissa material i komponenter och göra materialåtervinningen effektivare. ***Detta är också i linje med Europaparlamentets och rådets förordning (EU)***

2024/1252[38a]. Rådet[39] och parlamentet[40] betonade också behovet av nya unionsbestämmelser i dessa frågor, som ersätter de befintliga reglerna om typgodkännande av fordon när det gäller återanvändningsbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet samt uttjänta fordon.

---

[38] Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 11 mars 2020 – En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin – För ett renare och mer konkurrenskraftigt Europa (COM(2020) 98 final).

[38] Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 11 mars 2020 – En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin – För ett renare och mer konkurrenskraftigt Europa (COM(2020)0098).

[38a] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1252 av den 11 april 2024 om inrättande av en ram för säkerställande av trygg och hållbar försörjning av kritiska råmaterial och om ändring av förordningarna (EU) nr 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 och (EU) 2019/1020 (EUT L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

[39] Rådets slutsatser av den 17 december 2020, Att göra återhämtningen cirkulär och grön.

[39] Rådets slutsatser av den 17 december 2020, Att göra återhämtningen cirkulär och grön.

[40] Europaparlamentets resolution av den 10 februari 2021 om den nya handlingsplanen för den cirkulära ekonomin.

[40] Europaparlamentets resolution av den 10 februari 2021 om den nya handlingsplanen för den cirkulära ekonomin.

Ändring 3
Förslag till förordning
Skäl 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
(6) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858[44] infördes ett omfattande system för typgodkännande och marknadstillsyn för motorfordon och släpfordon samt för system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon i syfte att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl och för att erbjuda en hög miljöprestandanivå. Det behövs en separat regleringsakt för det EU-typgodkännandeförfarande som fastställs i bilaga II till förordning (EU) 2018/858. Det är nödvändigt att fastställa bestämmelser och krav för fordonens cirkularitet i samband med EU-typgodkännande. För att säkerställa att fordonen uppfyller dessa krav är det nödvändigt att säkerställa att detta verifieras i EU-typgodkännandeförfarandet. De administrativa bestämmelserna i förordning (EU) 2018/858, inbegripet bestämmelserna om marknadskontroll, korrigerande åtgärder och sanktioner, gäller för typgodkännanden som utfärdas enligt den här förordningen. De administrativa bestämmelserna i förordning (EU) 2018/858, inbegripet bestämmelserna om marknadskontroll, korrigerande åtgärder och sanktioner, gäller för typgodkännanden som utfärdas enligt den här förordningen.	(6) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858[44] infördes ett omfattande system för typgodkännande och marknadstillsyn för motorfordon och släpfordon samt för system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon i syfte att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl och för att erbjuda en hög miljöprestandanivå. Det behövs en separat regleringsakt för det EU-typgodkännandeförfarande som fastställs i bilaga II till förordning (EU) 2018/858. Det är nödvändigt att fastställa bestämmelser och krav för fordonens cirkularitet i samband med EU-typgodkännande. För att säkerställa att fordonen uppfyller dessa krav är det nödvändigt att säkerställa att detta verifieras i EU-typgodkännandeförfarandet. De administrativa bestämmelserna i förordning (EU) 2018/858, inbegripet bestämmelserna om marknadskontroll, korrigerande åtgärder och sanktioner, gäller för typgodkännanden som utfärdas enligt den här förordningen. De administrativa bestämmelserna i förordning (EU) 2018/858, inbegripet bestämmelserna om marknadskontroll, korrigerande åtgärder, ***skyddsklausuler*** och sanktioner, gäller för typgodkännanden som utfärdas enligt den här förordningen.

[44] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).	[44] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

Ändring 4
Förslag till förordning
Skäl 6a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(6a) För att undvika retroaktiv tillämpning av kraven är det viktigt att skilja mellan ändrade typgodkännanden och nya typgodkännanden. Det bör därför klargöras att ändringar inte systematiskt kräver ett nytt typgodkännande enligt förordning (EU) 2018/858.

Ändring 5
Förslag till förordning
Skäl 7

Kommissionens förslag	*Ändring*
(7) För att förbättra den inre marknadens funktion och samtidigt säkerställa en hög miljöskyddsnivå är det viktigt att harmonisera villkoren för typgodkännande av fordon när det gäller möjligheter till återanvändning,	(7) För att förbättra den inre marknadens funktion och samtidigt säkerställa en hög miljöskyddsnivå är det viktigt att harmonisera villkoren för typgodkännande av fordon när det gäller möjligheter till återanvändning,

materialåtervinning och återvinning samt villkoren för avfallshantering inom bilindustrin. Det finns nära kopplingar mellan tillverkningsfasen och hanteringen av uttjänta fordon, eftersom miljöriktig behandling av uttjänta fordon till stor del är beroende av hur fordonen konstrueras och tillverkas. Det effektivaste sättet att underlätta bilindustrins övergång till en cirkulär ekonomi är därför att inrätta ett enhetligt regelverk på unionsnivå som på ett integrerat och konsekvent sätt omfattar konstruktion, tillverkning och utsläppande på marknaden i unionen av fordon samt behandling av uttjänta fordon. Detta är också avgörande för utvecklingen av unionsmarknaden för returråvaror som ingår i nya fordon som släpps ut på marknaden, samt för att undvika handelshinder och snedvridning av konkurrensen, säkerställa rättslig klarhet och förbättra miljöprestanda hos alla ekonomiska aktörer som är involverade i konstruktion, tillverkning och behandling av uttjänta fordon. För att uppnå dessa mål och mot bakgrund av behovet av enhetliga regler för den inre marknaden som drivs av miljöhänsyn, och i linje med den övergripande unionslagstiftningen om typgodkännande av motorfordon, bör direktiv 2000/53/EG och direktiv 2005/64/EG ersättas med en förordning som grundar sig på artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

materialåtervinning och återvinning samt villkoren för avfallshantering inom bilindustrin ***och export av begagnade fordon***. Det finns nära kopplingar mellan tillverkningsfasen och hanteringen av uttjänta fordon, eftersom miljöriktig behandling av uttjänta fordon till stor del är beroende av hur fordonen konstrueras och tillverkas. Det effektivaste sättet att underlätta bilindustrins övergång till en cirkulär ekonomi är därför att inrätta ett enhetligt regelverk på unionsnivå som på ett integrerat och konsekvent sätt omfattar konstruktion, tillverkning och utsläppande på marknaden i unionen av fordon samt behandling av uttjänta fordon. Detta är också avgörande för utvecklingen av unionsmarknaden för returråvaror som ingår i nya fordon som släpps ut på marknaden, samt för att undvika handelshinder och snedvridning av konkurrensen, säkerställa rättslig klarhet och förbättra miljöprestanda hos alla ekonomiska aktörer som är involverade i konstruktion, tillverkning och behandling av uttjänta fordon. För att uppnå dessa mål och mot bakgrund av behovet av enhetliga regler för den inre marknaden som drivs av miljöhänsyn, och i linje med den övergripande unionslagstiftningen om typgodkännande av motorfordon, bör direktiv 2000/53/EG och direktiv 2005/64/EG ersättas med en förordning som grundar sig på artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Ändring 6
Förslag till förordning
Skäl 8

Kommissionens förslag	*Ändring*
(8) Direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG gäller endast personbilar (M1) och lätta kommersiella fordon (N1), som utgör cirka 85% av alla registrerade fordon i unionen. De återstående fordonen, nämligen två- och trehjuliga fordon, lastbilar, bussar och släpvagnar, omfattas inte av någon unionslagstiftning om ekodesign och hanteringen av dem när de är uttjänta. För att skapa ett ramverk för cirkulära frågor för alla fordon registrerade i unionen, även deras miljömässigt sunda hantering, och för att förhindra att den inre marknaden fragmenteras, bör denna förordning inte bara gälla fordon i kategorierna M1 och N1 utan delvis även vissa fordon i kategori L (L3e–L7e), tunga fordon och släpfordon till dessa (M2, M3, N2, N3, O). Det saknas omfattande information om behandling av sådana uttjänta fordon i unionen, vilket omöjliggör användning av samma system som för fordon i kategorierna M1 och N1 när denna förordning träder i kraft. Kraven i fråga om insamling av uttjänta fordon, deras obligatoriska avlämning till auktoriserade behandlingsanläggningar samt deras sanering bör dock gälla fordon i kategori L (L3e–L7e) samt tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon (M2, M3, N2, N3, O). För att underlätta behandlingen av dessa uttjänta fordon bör tillverkarna vara skyldiga att tillhandahålla	(8) Direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG gäller endast personbilar (M1) och lätta kommersiella fordon (N1), som utgör cirka 85% av alla registrerade fordon i unionen. De återstående fordonen, nämligen två- och trehjuliga fordon, lastbilar, bussar och släpvagnar, omfattas inte av någon unionslagstiftning om ekodesign och hanteringen av dem när de är uttjänta. För att skapa ett ramverk för cirkulära frågor för alla fordon registrerade i unionen, även deras miljömässigt sunda hantering, och för att förhindra att den inre marknaden fragmenteras, bör denna förordning inte bara gälla fordon i kategorierna M1 och N1 utan delvis även vissa fordon i kategori L (L3e–L7e), tunga fordon och släpfordon till dessa (M2, M3, N2, N3, O). Det saknas omfattande information om behandling av sådana uttjänta fordon i unionen, vilket omöjliggör användning av samma system som för fordon i kategorierna M1 och N1 när denna förordning träder i kraft. Kraven i fråga om insamling av uttjänta fordon, deras obligatoriska avlämning till auktoriserade behandlingsanläggningar samt deras sanering bör dock gälla ***både*** fordon i kategori L (L3e–L7e) samt tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon (M2, M3, N2, N3, O). För att underlätta behandlingen av dessa uttjänta fordon bör tillverkarna vara skyldiga att tillhandahålla

information om avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material från sådana fordon. Bestämmelserna om utökat producentansvar bör också gälla för dessa fordonskategorier och täcka kostnaderna för insamling och sanering av fordonen när de är uttjänta.	information om avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material från sådana fordon. Bestämmelserna om utökat producentansvar bör också gälla för dessa fordonskategorier och täcka kostnaderna för insamling och sanering av fordonen när de är uttjänta. ***Dessutom bör ytterligare krav gälla för fordon i kategori L, såsom märkning, obligatoriskt avlägsnande eller återanvändning, återtillverkning och renovering.***

Ändring 7
Förslag till förordning
Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(8a) För att säkerställa en enhetlig lagstiftning och undvika fragmentering på den inre marknaden är det nödvändigt att utvidga denna förordnings tillämpningsområde till fordon som omfattas av kategorierna L1 och L2 enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013[1a]. Fordon i kategorierna L1e och L2e omfattas inte på ett enhetligt sätt av administrativ registrering enligt rådets direktiv 1999/37/EG[1b] i medlemsstaterna, trots att de typgodkänns i enlighet med förordning (EU) nr 168/2013. Denna regleringsmässiga inkonsekvens riskerar att skapa fragmenterade nationella tillvägagångssätt, medföra oproportionerliga

bördor för tillverkarna och undergräva industrins konkurrenskraft. För att säkerställa regleringsmässig enhetlighet och harmonisering, bör denna förordning fastställa att det, när dessa fordon inte omfattas av administrativ registrering, bör finnas ett alternativt system för registrering av deras identifieringsuppgifter, bland annat när de släpps ut på marknaden, under användning och när de är uttjänta. Detta tillvägagångssätt bör förhindra olikabehandling av liknande fordon, och anpassa skyldigheterna för alla fordon i kategori L och därigenom främja en enhetlig ram för efterlevnaden av denna förordning.

[1a] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj)

[1b] Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

Ändring 8
Förslag till förordning
Skäl 9a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(9a) Fordon som utformats och tillverkats eller anpassats för användning endast av försvarsmakten samt fordon som utformats och tillverkats för att användas av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret, ordningsmakten och akutsjukvården bör undantas från denna förordnings tillämpningsområde. Dessa fordon har specialiserade driftsfunktioner och omfattas av särskilda tekniska krav och deras utformning, konstruktion och användning skiljer sig avsevärt från dem som gäller för fordon avsedda för allmänna vägtransporter. På sådana fordon skulle det därför inte vara lämpligt att tillämpa allmänna cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, och det är förenligt med den särskilda karaktären hos deras funktioner att undanta dem från denna förordnings tillämpningsområde.

Ändring 9
Förslag till förordning
Skäl 9b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(9b) För att bevara Europas kulturarv bör fordon av historiskt intresse undantas från denna förordnings tillämpningsområde. Fordon av särskilt kulturellt intresse bör också kunna undantas

	från denna förordnings tillämpningsområde, förutsatt att de är officiellt erkända som sådana av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där de är registrerade, i enlighet med särskilda kriterier. Detta undantag bör inte undanta sådana fordon från att förvaras och hanteras på ett miljöriktigt sätt, i enlighet med tillämplig unionsrätt eller nationell rätt. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att alla fordon som omfattas av ett sådant undantag förvaltas i enlighet med detta.

Ändring 10
Förslag till förordning
Skäl 9c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(9c) För att säkerställa att denna förordnings tillämpningsområde anpassas till verkligheten på marknaden bör även andra typer av fordon, såsom fordon i kategori L som tillverkas i små serier eller vissa pedalassisterade cyklar, undantas från denna förordning.

Ändring 11
Förslag till förordning
Skäl 10

Kommissionens förslag	*Ändring*
(10) Fordon avsedda för särskilda ändamål utformas för att fylla en viss funktion och	(10) Fordon avsedda för särskilda ändamål utformas för att fylla en viss funktion och

kräver montering av särskilda karosser, vilket producenten inte har fullständig kontroll över. Det är därför inte möjligt att beräkna graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning på ett korrekt sätt. För sådana fordon bör endast bestämmelserna om insamling, sanering och obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter gälla. Kostnaderna för att bedriva sådan verksamhet bör täckas av producenterna inom ramen för systemet för utökat producentansvar. Bestämmelser om ämnen i fordon bör också tillämpas på fordon avsedda för särskilda ändamål, i enlighet med direktiv 2000/53/EG. Den andra etappens producent av fordon som har typgodkänts genom etappvis typgodkännande har inte möjlighet att beräkna graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning för etappvis färdigbyggda fordon. Det är därför rimligt att kräva att endast grundfordonet måste uppfylla kraven i denna förordning.

kräver montering av särskilda karosser, vilket producenten inte har fullständig kontroll över. Det är därför inte möjligt att beräkna graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning på ett korrekt sätt. För sådana fordon bör endast bestämmelserna om insamling, sanering och obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter gälla. Kostnaderna för att bedriva sådan verksamhet bör täckas av producenterna inom ramen för systemet för utökat producentansvar. Bestämmelser om ämnen i fordon bör också tillämpas på fordon avsedda för särskilda ändamål, i enlighet med direktiv 2000/53/EG. ***Fordon för särskilda ändamål som tillverkas av tillverkare av små serier bör dock helt undantas från denna förordnings tillämpningsområde.*** Den andra etappens producent***, t.ex. den som tillverkar karossen,*** av fordon som har typgodkänts genom etappvis typgodkännande har inte möjlighet att beräkna graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning för etappvis färdigbyggda fordon. Det är därför rimligt att kräva att endast grundfordonet måste uppfylla kraven i denna förordning ***i det här skedet***. ***När karossen till etappvis färdigbyggda fordon inte ingår i grundfordonet bör den således inte omfattas av utökat producentansvar.***

Ändring 12
Förslag till förordning
Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(10a)Campingbilar och husvagnar skiljer sig från konventionella fordon eller släpfordon, eftersom deras primära funktion är boende, inte transport. Många husvagnar är permanent uppställda som fritidshus, används för säsongsboende och behåller sin funktion i årtionden. Dessa enheter bör inte klassificeras som uttjänta fordon eftersom de fortfarande fungerar som bostäder, och ofta är oregistrerade, vilket ofta leder till att de felaktigt klassificeras som ”saknade fordon”. Dessa husvagnar är byggda med komponenter som inte är avsedda för bilindustrin, såsom trä, möbler, vattensystem och hushållselsystem, vilka ligger utanför fordonsåtervinningsanläggningarnas verksamhetsområde. Med tanke på sitt särskilda syfte, särskilda materialsammansättning och kontinuerliga användning bör campingbilar och husvagnar undantas från denna förordning.

Ändring 13
Förslag till förordning
Skäl 11

Kommissionens förslag	*Ändring*
(11) En av de största praktiska svårigheterna i samband med tillämpningen av direktiv 2000/53/EG är att avgöra om ett fordon är ett uttjänt fordon eller	(11) En av de största praktiska svårigheterna i samband med tillämpningen av direktiv 2000/53/EG är att avgöra om ett fordon är ett uttjänt fordon eller

inte, ***särskilt*** när det gäller gränsöverskridande transporter av fordon. Trots att riktlinjer[46] har utfärdats i denna fråga är det fortfarande svårt att avgöra om ett fordon är uttjänt eller inte. Det är därför nödvändigt att fastställa rättsligt bindande exakta kriterier som gör det möjligt att fastställa om ett fordon är uttjänt. Dessa kriterier bör användas av alla ekonomiska aktörer och fordonsägare som hanterar uttjänta fordon.	inte, när det gäller gränsöverskridande transporter ***och export*** av fordon. Trots att riktlinjer[46] har utfärdats i denna fråga är det fortfarande svårt att avgöra om ett fordon är uttjänt eller inte. Det är därför nödvändigt att fastställa rättsligt bindande exakta kriterier som gör det möjligt att fastställa om ett fordon är uttjänt. Dessa kriterier bör användas av alla ***relevanta behöriga myndigheter,*** ekonomiska aktörer och fordonsägare som hanterar uttjänta fordon.
[46] Kontaktorganens riktlinjer nr 9 om transport av fordon som utgör avfall. Https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Kontaktorganens riktlinjer nr 9 om transport av fordon som utgör avfall. Https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Ändring 14
Förslag till förordning
Skäl 13

Kommissionens förslag	*Ändring*
(13) För att kunna ta itu med konstruktionen av alla fordon som släpps ut på unionsmarknaden, och även i det skede när de är uttjänta, krävs harmoniserade cirkularitetskrav som ska verifieras i typgodkännandeskedet. Att konstruera och tillverka fordon på ett sätt som säkerställer att deras delar och komponenter kan återanvändas och att de material som de innehåller kan återvinnas, är avgörande för en korrekt värdering av dessa delar, komponenter och material när ett fordon är uttjänt. Därför bör fordonstillverkare och deras	(13) För att kunna ta itu med konstruktionen av alla fordon som släpps ut på unionsmarknaden, och även i det skede när de är uttjänta, krävs harmoniserade cirkularitetskrav som ska verifieras i typgodkännandeskedet. Att konstruera och tillverka fordon på ett sätt som säkerställer att deras delar och komponenter kan återanvändas och att de material som de innehåller kan återvinnas, är avgörande för en korrekt värdering av dessa delar, komponenter och material när ett fordon är uttjänt. Därför bör fordonstillverkare och deras

leverantörer integrera konstruktionsmetoder som förbättrar återanvändbarheten och materialåtervinningsbarheten i ett tidigt skede av utvecklingen av nya fordon. Nya fordonstyper bör därför fortsätta konstrueras så att de kan återanvändas eller materialåtervinnas till minst 85 **%** av fordonets massa, och återanvändas eller återvinnas till minst 95 **%** av fordonets massa, vilket redan föreskrivs i direktiv 2005/64/EG. För att säkerställa att beräkningen av graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning görs på ett enhetligt sätt och kan övervakas, bör en ny metod för beräkning och verifiering av graden av ett fordons återanvändning, materialåtervinning och återvinning fastställas. Denna metod bör bättre återspegla den faktiska potentialen hos ett nytt fordon att materialåtervinnas, återanvändas och återvinnas i slutet av livscykeln, samtidigt som man tar hänsyn till den tekniska utvecklingen. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa en metod för detta arbete. Fram till dess att en sådan metod har fastställts bör graden av återanvändningsbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet fortsätta att beräknas i enlighet med standarden ISO 22628:2002, dvs. som i direktiv 2005/64/EG.

leverantörer integrera konstruktionsmetoder som förbättrar återanvändbarheten och materialåtervinningsbarheten i ett tidigt skede av utvecklingen av nya fordon. Nya fordonstyper bör därför fortsätta konstrueras så att de kan återanvändas eller materialåtervinnas till minst 85 ***procent*** av fordonets massa, och återanvändas eller återvinnas till minst 95 ***procent*** av fordonets massa, vilket redan föreskrivs i direktiv 2005/64/EG. För att säkerställa att beräkningen av graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning görs på ett enhetligt sätt och kan övervakas, bör en ny metod för beräkning och verifiering av graden av ett fordons återanvändning, materialåtervinning och återvinning fastställas. Denna metod bör bättre återspegla den faktiska potentialen hos ett nytt fordon att materialåtervinnas, återanvändas och återvinnas i slutet av livscykeln, samtidigt som man tar hänsyn till den tekniska utvecklingen. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa en metod för detta arbete ***med beaktande av standarden ISO 22628:2002***. Fram till dess att en sådan metod har fastställts bör graden av återanvändningsbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet fortsätta att beräknas i enlighet med standarden ISO 22628:2002, dvs. som i direktiv 2005/64/EG. ***Kommissionen bör sträva efter att den relevanta FN-metoden uppdateras i enlighet med***

	detta för att förhindra konflikter med unionens metod och minska bördan för tillverkarna.

Ändring 15
Förslag till förordning
Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(13a)Att säkerställa att fordon kan repareras under hela sin livslängd är en grundpelare i en verkligt hållbar och cirkulär bilekonomi. Fordon bör inte förhastat klassificeras som uttjänta när de fortfarande kan repareras, eftersom det skulle leda till onödigt avfall, ekonomisk ineffektivitet och en oskälig börda för fordonsägarna. Ett fordon bör endast betraktas som ett uttjänt fordon när det inte rimligen kan återställas för att uppfylla kraven vid en trafiksäkerhetsprovning och därför utgör en säkerhetsrisk för trafikanterna.

Ändring 16
Förslag till förordning
Skäl 13b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(13b) Fordons livslängd beror inte bara på deras ursprungliga utformning utan också på tillgången till överkomliga och konkurrenskraftiga reparations- och underhållstjänster. Oberoende reparatörer bör kunna verka på rättvisa och transparenta

	villkor för att säkerställa att konsumenterna inte enbart är beroende av reparationsnätverk som kontrolleras av tillverkarna, vilket annars skulle kunna begränsa konkurrensen, höja kostnaderna och minska tillgången till tjänsterna. Hinder för reparationer, inbegripet begränsad tillgång till reservdelar, diagnosverktyg, den omotiverade kopplingen av vissa delar till ett visst fordon och teknisk information, bör förhindras för att skydda konsumenternas valfrihet och säkerställa en effektiv resursanvändning.

Ändring 17
Förslag till förordning
Skäl 15

Kommissionens förslag	*Ändring*
(15) Direktiv 2000/53/EG begränsar redan användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon och innehåller undantag, där sådana ämnen får användas i vissa tillämpningar. Denna förordning bör ta över dessa befintliga regler. För att säkerställa en konsekvent kemikalielagstiftning bör dock begränsningar av utsläppande på marknaden och användning av andra ämnen i fordon behandlas inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006[48]. På samma sätt bör begränsningar av användningen av ämnen som regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021[49] ***införas*** på grundval	(15) Direktiv 2000/53/EG begränsar redan användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon och innehåller undantag, där sådana ämnen får användas i vissa tillämpningar. Denna förordning bör ta över dessa befintliga regler. För att säkerställa en konsekvent kemikalielagstiftning bör dock begränsningar av utsläppande på marknaden och användning av andra ämnen i fordon behandlas inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006[48]. På samma sätt bör begränsningar av användningen av ämnen som regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021[49] ***respekteras*** på

av bestämmelserna i den förordningen. ***Därför bör denna förordning inte ge möjlighet att införa begränsningar för andra ämnen än bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon.***	grundval av bestämmelserna i den förordningen.
[48] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG (EUT L 396, 30.12.2006, s. 1).	[48] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG (EUT L 396, 30.12.2006, s. 1).
[49] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021 av den 20 juni 2019 om långlivade organiska föroreningar (EUT L 169, 25.6.2019, s. 45).	[49] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021 av den 20 juni 2019 om långlivade organiska föroreningar (EUT L 169, 25.6.2019, s. 45).

Ändring 18
Förslag till förordning
Skäl 15a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(15a)För att underlätta efterlevnaden av denna förordning och ge vägledning om begränsningarna av ämnen som inger betänkligheter i fordon, men även sådana som hindrar återvinning av säkra sekundära råvaror av hög kvalitet, är det lämpligt att kartlägga ämnen som inger betänkligheter. Detta bör

	göras av kommissionen, med bistånd av Europeiska kemikaliemyndigheten som inrättats genom förordning (EG) nr 1907/2006 (nedan kallad kemikaliemyndigheten). Kommissionen bör vidta lämpliga uppföljningsåtgärder i detta avseende, inbegripet möjligheten att anta delegerade akter.

Ändring 19
Förslag till förordning
Skäl 16

Kommissionens förslag	*Ändring*
(16) I direktiv 2000/53/EG föreskrivs undantag från begränsningar av användningen av bly och kadmium i batterier som används i fordon, och som tas över genom denna förordning. Användningen av ämnen i batterier regleras dock på ett heltäckande sätt i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) ***2023/[Batterier]***[50]. Sådana ämnen bör därför behandlas och begränsningar av dem och därmed sammanhängande undantag, beroende på vad som är lämpligt, bör överföras till den förordningen och bör inte regleras i den här förordningen. Innan sådana begränsningar införs i enlighet med förordning (EU) 2023/[Batterier] bör en omfattande bedömning göras enligt den förordningen för att bedöma om ett undantag fortfarande krävs och inom vilket tillämpningsområde.	(16) I direktiv 2000/53/EG föreskrivs undantag från begränsningar av användningen av bly och kadmium i batterier som används i fordon, och som tas över genom denna förordning. Användningen av ämnen i batterier regleras dock på ett heltäckande sätt i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) ***2023/1542***[50]. Sådana ämnen bör därför behandlas och begränsningar av dem och därmed sammanhängande undantag, beroende på vad som är lämpligt, bör överföras till den förordningen och bör inte regleras i den här förordningen. Innan sådana begränsningar införs i enlighet med förordning (EU) 2023/[Batterier] bör en omfattande bedömning göras enligt den förordningen för att bedöma om ett undantag fortfarande krävs och inom vilket tillämpningsområde.
[50] Europaparlamentets och rådets	[50] ***Europaparlamentets och***

förordning av den [datum] 2023 om batterier och förbrukade batterier, om ändring av direktiv 2008/98/EG och förordning (EU) 2019/1020 och om upphävande av direktiv 2006/66/EG (EUT L […]).	***rådets förordning (EU) 2023/1542 av den 12 juli 2023 om batterier och förbrukade batterier, om ändring av direktiv 2008/98/EG och förordning (EU) 2019/1020 och om upphävande av direktiv 2006/66/EG (EUT L 191, 28.7.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).***

Ändring 20
Förslag till förordning
Skäl 17

Kommissionens förslag	*Ändring*
(17) I syfte att ta hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen bör befogenheten att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt fortsätta att delegeras till kommissionen med avseende på ändring av undantag från begränsningar av användning av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon inom ramen för denna förordning. En ändring eller strykning av sådana undantag bör föregås av en bedömning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av en sådan förändring - en bedömning som saknas i direktiv 2000/53/EG - med beaktande av tillgången till alternativa ämnen, samt konsekvenserna för människors hälsa och miljön under fordonens hela livscykel. För att uppnå ett effektivt beslutsfattande, en effektiv samordning och en effektiv förvaltning av de	(17) I syfte att ta hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen bör befogenheten att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt fortsätta att delegeras till kommissionen med avseende på ändring av undantag från begränsningar av användning av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon inom ramen för denna förordning. En ändring eller strykning av sådana undantag bör föregås av en bedömning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av en sådan förändring - en bedömning som saknas i direktiv 2000/53/EG - med beaktande av tillgången till alternativa ämnen, samt konsekvenserna för människors hälsa och miljön under fordonens hela livscykel. ***Innan kommissionen antar en sådan delegerad akt bör den samråda med relevanta***

tekniska, vetenskapliga och administrativa aspekterna av att ändra denna förordning i fråga om begränsningarna av användningen av ämnen i fordon, bör Europeiska kemikaliemyndigheten bistå kommissionen vid en sådan bedömning.	***experter och berörda parter för att säkerställa att hänsyn tas till de mer övergripande socioekonomiska konsekvenserna tillsammans med hälsoeffekterna för människa och miljö.*** För att uppnå ett effektivt beslutsfattande, en effektiv samordning och en effektiv förvaltning av de tekniska, vetenskapliga och administrativa aspekterna av att ändra denna förordning i fråga om begränsningarna av användningen av ämnen i fordon, bör Europeiska kemikaliemyndigheten bistå kommissionen vid en sådan bedömning.

Ändring 21
Förslag till förordning
Skäl 18

Kommissionens förslag	*Ändring*
(18) För att öka cirkulariteten inom fordonssektorn bör fordon gradvis utformas och tillverkas på ett sådant sätt att materialåtervunna material används i stället för primära råvaror. Att använda materialåtervunnet material ger en mer resurseffektiv användning av material, minskar koldioxidutsläppen från produktionen och minskar de negativa miljöeffekterna i samband med användningen av primära råvaror. Ökad cirkularitet i fråga om fordon som tillverkas i tredjeländer, och som släpps ut på unionsmarknaden, kommer också att bidra till att minska växthusgasutsläppen globalt, även i unionen. Det	(18) För att öka cirkulariteten inom fordonssektorn bör fordon gradvis utformas och tillverkas på ett sådant sätt att materialåtervunna material används i stället för primära råvaror***, samtidigt som fordonens säkerhetsprestanda bibehålls***. Att använda materialåtervunnet material ger en mer resurseffektiv användning av material, minskar koldioxidutsläppen från produktionen och minskar de negativa miljöeffekterna i samband med användningen av primära råvaror. Ökad cirkularitet i fråga om fordon som tillverkas i tredjeländer, och som släpps ut på unionsmarknaden, kommer också att bidra till att

minskar också råvaru- och energiberoendet i samband med försörjningen av primära råvaror och stärker samtidigt marknaden för returråvaror. Även om det inte finns några globala krav på användning av materialåtervunnet innehåll har många tillverkare redan börjat använda materialåtervunnet material i sina fordon. Om man fastställer mål och enhetliga bestämmelser om hur det materialåtervunna innehållet ska beräknas kommer det att skapa rättssäkerhet och bidra till att skapa rättvis konkurrens mellan tillverkarna. Kraven kommer att gälla alla tillverkare som avser att släppa ut fordon på unionsmarknaden, oavsett var de är baserade. Med tanke på de globala värdekedjornas betydelse i bilindustrin bör förordningen göra det möjligt att anskaffa returråvaror från länder utanför unionen.

minska växthusgasutsläppen globalt, även i unionen. Det ***stärker*** också ***unionens strategiska oberoende och konkurrenskraft genom att minska*** råvaru- och energiberoendet i samband med försörjningen av primära råvaror***, särskilt genom att bidra till att behålla värdefulla kritiska råvaror inom unionen,*** och stärker samtidigt marknaden för returråvaror. Även om det inte finns några globala krav på användning av materialåtervunnet innehåll har många tillverkare redan börjat använda materialåtervunnet material i sina fordon. Om man fastställer mål och enhetliga bestämmelser om hur det materialåtervunna innehållet ska beräknas kommer det att skapa rättssäkerhet och bidra till att skapa rättvis konkurrens mellan tillverkarna. Kraven kommer att gälla alla tillverkare som avser att släppa ut fordon på unionsmarknaden, ***inbegripet via internetbaserade marknadsplatser,*** oavsett var de är baserade. Med tanke på de globala värdekedjornas betydelse i bilindustrin bör förordningen göra det möjligt att anskaffa returråvaror från länder utanför unionen. ***Omställningen till den cirkulära ekonomin i bilsektorn bör åtföljas av åtgärder som skyddar anställningstryggheten och skapar nya arbetstillfällen. Denna förordning bör kunna stödja arbetstagarna genom en rättvis omställning, genom att integrera aspekter som social, ekonomisk och miljörelaterad hållbarhet.***

Ändring 22
Förslag till förordning
Skäl 19

Kommissionens förslag	*Ändring*
(19) Med tanke på den låga materialåtervinningsgraden när det gäller plast, särskilt från uttjänta fordon, och de övergripande negativa effekterna av andra former av behandling av plastavfall, är det lämpligt att öka användningen av materialåtervunnen plast i fordon. Av den anledningen bör ett obligatoriskt mål införas för plast som materialåtervinns från avfall efter konsumentledet och som används i nya fordon. Varje fordonstyp bör därför innehålla ***25*** % plast som är materialåtervunnen från plastavfall efter konsumentledet. ***25*** % av detta mål för materialåtervunnet innehåll i plast bör uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon används i den berörda fordonstypen. För att säkerställa ***enhetliga villkor*** för ***genomförandet av denna skyldighet*** bör ***kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa metoder för beräkning och kontroll av andelen*** plast som återvinns från ***avfall*** efter konsumentledet ***och från uttjänta fordon, som finns i och som används i fordonstypen***.	(19) Med tanke på den låga materialåtervinningsgraden när det gäller plast, särskilt från uttjänta fordon, och de övergripande negativa effekterna av andra former av behandling av plastavfall, är det lämpligt att öka användningen av materialåtervunnen plast i fordon. Av den anledningen bör ett obligatoriskt mål införas för plast som materialåtervinns från avfall efter konsumentledet och som används i nya fordon. Varje fordonstyp bör därför innehålla ***20*** % plast som är materialåtervunnen från plastavfall efter konsumentledet. ***15*** % av detta mål för materialåtervunnet innehåll i plast bör uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon används i den berörda fordonstypen. För att säkerställa ***det nödvändiga långsiktiga perspektivet*** för ***industrin och frigöra investeringar*** bör ***tillverkarna i ett senare skede uppnå ett mål på minst 25 %*** plast som återvinns från ***plastavfall*** efter konsumentledet***, såvida inte bristen på tillgång till eller alltför höga priser på nödvändig återvunnen plast gör det orimligt svårt att uppnå detta mål. För att ge tillräcklig flexibilitet för att uppnå dessa mål bör tillverkarna också kunna uppfylla upp till högst 50 % av målen genom att använda avfall före konsumentledet.***

Ändring 23
Förslag till förordning
Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(19a)För att komplettera vissa icke väsentliga delar av denna förordning, bör befogenhet att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen för att fastställa en metod för beräkning och verifiering av andelen plast som återvinns från avfall före och efter konsumentledet och från uttjänta fordon, som finns i och som används i fordonstypen, som tar bästa tillgängliga materialåtervinningsteknik i beaktande, och som omfattar mekanisk och kemisk materialåtervinning. För att garantera lika villkor är det nödvändigt att ta itu med de dithörande miljöproblemen på ett icke-diskriminerande sätt med avseende på inhemskt tillverkad och importerad återvunnen plast. Därför bör återvunnen plast från avfall före konsumentledet som integreras i fordon som importeras till unionen omfattas av likvärdiga villkor när det gäller utsläpp och separata insamlings- och hållbarhetskriterier för återvinningsteknik.

Ändring 24
Förslag till förordning
Skäl 20

Kommissionens förslag	*Ändring*
(20) Bilindustrin är en av de största stålanvändarna och den nuvarande användningen av materialåtervunnet stål i nya fordon är fortfarande låg. I syfte att bidra till att minska koldioxidavtrycket i samband med produktionen av nya fordon och stödja bilindustrins övergång till klimatneutralitet bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel stål som materialåtervinns från ***stålavfall efter konsumentledet*** och som ska finnas i och användas i fordonstyper. Fastställandet av ett framtida mål bör föregås av en särskild studie från kommissionen som omfattar alla relevanta tekniska, miljömässiga och ekonomiska faktorer som är kopplade till målets genomförbarhet. För att ***säkerställa enhetliga villkor för genomförandet*** av denna ***skyldighet*** bör ***kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter*** för att fastställa ***metoder*** för beräkning och verifiering av andelen stål som återvinns från ***stålavfall efter konsumentledet*** som finns i och som används i fordonstypen.	(20) Bilindustrin är en av de största stålanvändarna och den nuvarande användningen av materialåtervunnet stål i nya fordon är fortfarande låg. I syfte att bidra till att minska koldioxidavtrycket i samband med produktionen av nya fordon och stödja bilindustrins övergång till klimatneutralitet bör ***ett mål för att integrera återvunnet stål från järnskrot i nya fordon fastställas.*** Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ***bör dessutom*** delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel stål som materialåtervinns från ***järnskrot, inbegripet platta*** och ***långa kolstålsprodukter och produkter av rostfritt stål i olika produktfamiljer,*** som ska finnas i och användas i fordonstyper. Fastställandet av ett framtida mål bör föregås av en särskild studie från kommissionen som omfattar alla relevanta tekniska, miljömässiga och ekonomiska faktorer som är kopplade till målets genomförbarhet***, även när det gäller konsekvenser på annat stål med hjälp av olika sektorers växthusgasutsläpp och de globala växthusgasutsläppen***. ***Det är viktigt att skilja mellan olika stålprodukter i fordonet, eftersom dessa tillverkas med olika teknik som medför olika begränsningar*** för

	användningen av järnskrot beroende på förmågan att ***tolerera kopparinnehåll och andra oavsiktliga orenheter. I syfte att komplettera vissa icke väsentliga delar*** av denna ***förordning,*** bör ***befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen*** för att fastställa ***en metod*** för beräkning och verifiering av andelen stål som återvinns från ***järnskrot*** som finns i och som används i fordonstypen.

Ändring 25
Förslag till förordning
Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(20a)Bilsektorn är också en av de största användarna av aluminium, och står för mer än 40 % av unionens totala efterfrågan, och användningen ökar. Den aktuella användningen av materialåtervunnet aluminium i nya fordon är låg. I syfte att bidra till att minska koldioxidavtrycket i samband med produktionen av nya fordon och stödja bilindustrins övergång till klimatneutralitet, minska energiförbrukningen och energikostnaderna samt förbättra resiliensen genom att minska beroendet av tillförsel av primära råvaror är det lämpligt att öka användningen av materialåtervunnet aluminium i fordon. Därför bör

	befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel koldioxidsnålt stål som ska finnas i och användas i fordonstyper. Fastställandet av ett framtida mål bör föregås av en särskild studie från kommissionen som omfattar alla relevanta tekniska, miljömässiga och ekonomiska faktorer som är kopplade till målets genomförbarhet. För att komplettera vissa icke väsentliga delar av denna förordning, bör befogenhet att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att fastställa en metod för beräkning och verifiering av andelen aluminium och aluminiumlegeringar som återvinns från avfall före och efter konsumentledet som finns i och som används i fordonstypen.

Ändring 26
Förslag till förordning
Skäl 21

Kommissionens förslag	*Ändring*
(21) Det finns potential att öka användningen av materialåtervunnet innehåll i fordon för andra material som vanligen används av fordonsindustrin, för vilka marknaderna för returråvaror är underutvecklade,	(21) Det finns potential att öka användningen av materialåtervunnet innehåll i fordon för andra material som vanligen används av fordonsindustrin, för vilka marknaderna för returråvaror är underutvecklade,

koldioxidavtrycket från produktionen av primära råvaror är högt eller materialåtervinningsnivåerna är begränsade, samtidigt som sorterings- och materialåtervinningstekniken förbättras. Det är därför lämpligt att kommissionen bedömer konsekvenserna av samt hur önskvärt och genomförbart det är att fastställa mål för materialåtervunnet innehåll av neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium och bor som används i permanentmagneter ***samt för aluminium och aluminiumlegeringar,*** eller magnesium och magnesiumlegeringar. För att det ska vara möjligt att fastställa mål för specifika typer av aluminium- och magnesiumlegeringar bör studien behandla huruvida utbudet av returråvaror generellt sett kan matcha efterfrågan och särskilt undersöka avvägningen mellan att maximera stordriftsfördelar genom att ange ett minsta antal legeringsfamiljer jämfört med att maximera bibehållandet av värdet genom sortering i ett bredare spektrum av specifika legeringstyper.

koldioxidavtrycket från produktionen av primära råvaror är högt eller materialåtervinningsnivåerna är begränsade, samtidigt som sorterings- och materialåtervinningstekniken förbättras. Det är därför lämpligt att kommissionen bedömer konsekvenserna av samt hur önskvärt och genomförbart det är att fastställa mål för materialåtervunnet innehåll av neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium och bor som används i permanentmagneter eller magnesium och magnesiumlegeringar. För att det ska vara möjligt att fastställa mål för specifika typer av aluminium- och magnesiumlegeringar bör studien behandla huruvida utbudet av returråvaror generellt sett kan matcha efterfrågan och särskilt undersöka avvägningen mellan att maximera stordriftsfördelar genom att ange ett minsta antal legeringsfamiljer jämfört med att maximera bibehållandet av värdet genom sortering i ett bredare spektrum av specifika legeringstyper.

Ändring 27
Förslag till förordning
Skäl 22

Kommissionens förslag	*Ändring*
(22) I syfte att stärka underutvecklade marknader för returråvaror bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till	(22) I syfte att stärka underutvecklade marknader för returråvaror bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till

kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel ***aluminium och aluminiumlegeringar,*** magnesium och magnesiumlegeringar, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som ska finnas i och användas i fordonstyperna. För att ***säkerställa enhetliga villkor för genomförandet*** av denna ***skyldighet*** bör ***kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter*** för att fastställa ***metoder*** för beräkning och ***kontroll*** av andelen material som materialåtervinns från avfall efter konsumentledet i fordonstyper. Metoden är nödvändig för att klargöra definitionerna av skrot efter konsumentledet och skrot före konsumentledet. Detta är relevant för att uppmuntra till förbättring av kvalitet och tillvaratagande av värde, särskilt för fraktioner efter konsumentledet. För att främja utfasningen av fossila bränslen genom användning av mer materialåtervunnet innehåll är det nödvändigt med tydliga definitioner för att stimulera materialåtervinning av skrot efter konsumentledet, samtidigt som man minimerar användningen av skrot före konsumentledet, som vanligtvis har samma koldioxidavtryck som den primära råvaran.

kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel magnesium och magnesiumlegeringar, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor som materialåtervunnits från avfall ***före och*** efter konsumentledet och som ska finnas i och användas i fordonstyperna. För att ***komplettera vissa icke väsentliga delar*** av denna ***förordning,*** bör ***befogenhet att anta rättsakter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen*** för att fastställa ***en metod*** för beräkning och ***verifiering*** av andelen material som materialåtervinns från avfall ***före och*** efter konsumentledet i fordonstyper. Metoden är nödvändig för att klargöra definitionerna av skrot efter konsumentledet och skrot före konsumentledet. Detta är relevant för att uppmuntra till förbättring av kvalitet och tillvaratagande av värde, särskilt för fraktioner efter konsumentledet. För att främja utfasningen av fossila bränslen genom användning av mer materialåtervunnet innehåll är det nödvändigt med tydliga definitioner för att stimulera materialåtervinning av skrot efter konsumentledet, samtidigt som man minimerar användningen av skrot före konsumentledet, som vanligtvis har samma koldioxidavtryck som den primära råvaran.

Ändring 28
Förslag till förordning
Skäl 23

Kommissionens förslag	*Ändring*
(23) I enlighet med kraven i ***Europaparlamentets och rådets*** förordning (EU) ***[rättsakten om kritiska råvaror]***[51], och med tanke på att det är nödvändigt att i den här förordningen fastställa bestämmelser om materialåtervunnet innehåll i fordon och om kritiska råvaror som används i delar och komponenter i fordon, bör dessa bestämmelser tillämpas som ett sektorsspecifikt genomförande av bestämmelserna i förordning (EU) ***[rättsakten om kritiska råvaror]***. Detta kommer att säkerställa rationalisering och integrering av olika informations-, märknings- och avlägsnandeskyldigheter enligt förfarandena i denna förordning med skyldigheterna för andra delar, komponenter och material.	(23) I enlighet med kraven i förordning (EU) ***2024/1252***, och med tanke på att det är nödvändigt att i den här förordningen fastställa bestämmelser om materialåtervunnet innehåll i fordon och om kritiska råvaror som används i delar och komponenter i fordon, bör dessa bestämmelser tillämpas som ett sektorsspecifikt genomförande av bestämmelserna i förordning (EU) ***2024/1252***. Detta kommer att säkerställa rationalisering och integrering av olika informations-, märknings- och avlägsnandeskyldigheter enligt förfarandena i denna förordning med skyldigheterna för andra delar, komponenter och material.
_____	_____
[51] Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för säkerställande av trygg och hållbar försörjning av kritiska råvaror och om ändring av förordningarna (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 och (EU) 2019/1020, (COM(2023) 160 final).	

Ändring 29
Förslag till förordning
Skäl 24

Kommissionens förslag	*Ändring*
(24) För att säkerställa att batterier materialåtervinns i	(24) För att säkerställa att batterier materialåtervinns i

enlighet med kraven i förordning (EU) 2023/***[Batterier]*** och att elmotorer, som innehåller betydande mängder sällsynta jordartsmetaller, också kan ersättas och materialåtervinnas, är det nödvändigt att införa konstruktionskrav för nya fordonstyper, så att dessa batterier och elmotorer enkelt kan avlägsnas av auktoriserade behandlingsanläggningar eller reparations- och underhållsanläggningar under alla faser av ett fordons livscykel. I syfte att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av denna förordning genom en översyn av förteckningen över delar och komponenter som ska konstrueras för att kunna avlägsnas från eller bytas ut i fordon. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av dessa konstruktionskrav, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter.

enlighet med kraven i förordning (EU) 2023/***1542*** och att elmotorer, som innehåller betydande mängder sällsynta jordartsmetaller, också kan ersättas och materialåtervinnas, är det nödvändigt att införa konstruktionskrav för nya fordonstyper, så att dessa batterier och elmotorer enkelt kan avlägsnas av auktoriserade behandlingsanläggningar eller reparations- och underhållsanläggningar under alla faser av ett fordons livscykel***. Kommissionen bör också uppmuntra utarbetandet av standarder för konstruktions- och monteringsteknik som underlättar underhåll, reparation och ändamålsändring av batterier och batteripaket. Mer allmänt, för att maximera potentialen för ersättning, återanvändning, materialåtervinning, återtillverkning eller renovering av fordonsdelar och komponenter, och för att minimera avfallet, bör fordon utformas på ett sätt som gör det möjligt att avlägsna så många delar och komponenter som möjligt. Begreppet teknisk genomförbarhet bör tolkas på ett sätt som stöder och underlättar dessa mål, samtidigt som man erkänner att säkerhets- eller funktionskrav för en del i vissa fall kan motivera alternativa lösningar som begränsar möjligheten att avlägsna en del eller komponent. I sådana fall bör tillverkarna visa att ett sådant val är nödvändigt***. I syfte att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga

	utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av denna förordning genom en översyn av förteckningen över delar och komponenter som ska konstrueras för att kunna avlägsnas från eller bytas ut i fordon. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av dessa konstruktionskrav, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter.

Ändring 30
Förslag till förordning
Skäl 26

Kommissionens förslag	*Ändring*
(26) För att säkerställa att tillverkare av personbilar och lätta nyttofordon vidtar åtgärder för att säkerställa att de uppfyller cirkularitetskraven enligt denna förordning, och för att uppmuntra dem att förbättra cirkulariteten hos de fordonstyper som de släpper ut på marknaden, bör de utarbeta en övergripande strategi för cirkularitet ***för varje ny fordonstyp*** och överlämna den till ***typgodkännandemyndigheten***. ***Strategin*** bör ***grundas på beprövad teknik som är tillgänglig eller som håller på att utvecklas då ansökan om fordonstypgodkännande lämnas in*** och ***ska*** uppdateras regelbundet. Kommissionen bör regelbundet rapportera om fordonsindustrins cirkularitet på	(26) För att säkerställa att tillverkare av personbilar och lätta nyttofordon vidtar åtgärder för att säkerställa att de uppfyller cirkularitetskraven enligt denna förordning, och för att uppmuntra dem att förbättra cirkulariteten hos de fordonstyper som de släpper ut på marknaden, bör de utarbeta en övergripande strategi för cirkularitet ***på tillverkarnivå*** och överlämna den till ***kommissionen***. ***Tillverkarna*** bör ***dock också kunna utarbeta en cirkularitetsstrategi per fordonskategori. Strategin bör inte leda till oproportionerliga bördor för tillverkarna*** och ***bör*** uppdateras regelbundet. Kommissionen bör regelbundet rapportera om fordonsindustrins cirkularitet på grundval av de strategier för cirkularitet som

grundval av de strategier för cirkularitet som tillverkarna tillhandahåller. ***I syfte att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen inom fordonstillverkning och hantering av uttjänta fordon, marknadsutvecklingen inom fordonssektorn och ändringar i lagstiftningen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilagan som innehåller krav på innehållet i strategin för cirkularitet och uppdateringar av den.***

tillverkarna tillhandahåller.

Ändring 31
Förslag till förordning
Skäl 28

Kommissionens förslag	*Ändring*
(28) Tillgång till aktuell information och kommunikation vid rätt tidpunkt mellan fordonstillverkare och avfallshanteringsaktörer i hela fordonsindustrins värdekedja är avgörande för att maximera återanvändningen, återtillverkningen och renoveringen av delar och komponenter i ett fordon och för att säkerställa högkvalitativ materialåtervinning av uttjänta fordon. Tillverkarna bör därför ge avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer obegränsad, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till information som möjliggör säkert avlägsnande och utbyte av vissa	(28) Tillgång till aktuell information och kommunikation vid rätt tidpunkt mellan fordonstillverkare och avfallshanteringsaktörer i hela fordonsindustrins värdekedja är avgörande för att maximera återanvändningen, återtillverkningen och renoveringen av delar och komponenter i ett fordon och för att säkerställa högkvalitativ materialåtervinning av uttjänta fordon. Tillverkarna bör därför ge avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer ***samt larmtjänster*** obegränsad, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till ***sådan*** information som ***avses i***

delar, komponenter och material som finns i ett fordon. Informationen bör vägleda avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer genom de olika stegen och innehålla tydliga instruktioner om användningen av de verktyg eller den teknik som krävs för att komma åt och avlägsna elfordonsbatterier, inbegripet de verktyg eller den teknik som möjliggör säker urladdning av dem, och elmotorer. Informationen bör också bidra till att identifiera, lokalisera och avlägsna de delar, komponenter och material som bör saneras och avlägsnas från fordonet innan det fragmenteras, samt delar och komponenter som innehåller de kritiska råvaror i permanentmagneter som avses i förordning (EU) ***[rättsakten om kritiska råvaror]***. Detta bör ske via kommunikationsplattformar som tillverkarna inrättat och informationen bör tillhandahållas kostnadsfritt, exklusive administrativa kostnader. Typgodkännandemyndigheterna bör kontrollera att tillverkarna lämnat in den begärda informationen. ***I syfte att regelbundet uppdatera omfattningen*** av ***den information som tillverkarna ska lämna till avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer bör befogenheten*** att ***anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen*** med ***avseende på ändring av bilaga V***.

punkt 66 i kommissionens tillkännagivande av den 28 maj 2010 om kompletterande riktlinjer om vertikala begränsningar i avtal om försäljning och reparation av motorfordon och om distribution av reservdelar till motorfordon, som möjliggör säkert avlägsnande och utbyte av vissa delar, komponenter och material som finns i ett fordon. Informationen bör vägleda avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer genom de olika stegen och innehålla tydliga instruktioner om användningen av de verktyg eller den teknik som krävs för att komma åt och avlägsna elfordonsbatterier ***och deras batteripaket***, inbegripet de verktyg eller den teknik som möjliggör säker urladdning av dem, och elmotorer. Informationen bör också bidra till att identifiera, lokalisera och avlägsna de delar, komponenter och material som bör saneras och avlägsnas från fordonet innan det fragmenteras, samt delar och komponenter som innehåller de kritiska råvaror i permanentmagneter som avses i förordning (EU) ***2024/1252. Det är viktigt att immateriella rättigheter respekteras, för att säkerställa att åtkomsten till teknisk information inte äventyrar skyddad teknik eller affärshemligheter***. Detta bör ske via kommunikationsplattformar som tillverkarna inrättat och informationen bör tillhandahållas kostnadsfritt, exklusive ***skäliga*** administrativa kostnader. Typgodkännandemyndigheterna bör kontrollera att tillverkarna

	lämnat in den begärda informationen. ***Med tanke på behovet*** av ***att stödja eftermontering av fordon som ett sätt*** att ***minska utsläppen, förlänga fordonens livslängd och främja hållbarhet bör tillverkarna också säkerställa ett lämpligt samarbete*** med ***eftermonteringsaktörer***.

Ändring 32
Förslag till förordning
Skäl 29

Kommissionens förslag	*Ändring*
(29) Digital kodning används i allt högre grad för att styra olika delar och komponenter i fordon, men utvärderingen av direktiv 2000/53/EG visade att sådan kodning skulle kunna hindra möjligheterna att återanvända, återtillverka eller renovera vissa delar och komponenter. Det är därför viktigt att fordonstillverkarna åläggs att tillhandahålla information som gör det möjligt för yrkesmässiga avfallshanteringsaktörer att lösa problemen med dessa digitalt kodade delar och komponenter i ett fordon, om kodningen förhindrar reparation, underhåll eller utbyte i ett annat fordon.	(29) Digital kodning används i allt högre grad för att styra olika delar och komponenter i fordon, men utvärderingen av direktiv 2000/53/EG visade att sådan kodning skulle kunna hindra möjligheterna att återanvända, återtillverka eller renovera vissa delar och komponenter. Det är därför viktigt att fordonstillverkarna åläggs att tillhandahålla information som gör det möjligt för yrkesmässiga avfallshanteringsaktörer ***och reparations- och underhållsaktörer*** att lösa problemen med dessa digitalt kodade delar och komponenter i ett fordon, om kodningen förhindrar reparation, underhåll eller utbyte i ett annat fordon.

Ändring 33
Förslag till förordning
Skäl 31

Kommissionens förslag	*Ändring*
(31) För att underlätta hanteringen av uttjänta fordon	(31) För att underlätta hanteringen av uttjänta fordon

bör fordonstillverkarna via digitala verktyg tillhandahålla korrekt, fullständig och aktuell information om säkert avlägsnande och utbyte av fordonsdelar och -komponenter. Ett fordonscirkularitetspass bör därför utvecklas och göras tillgängligt som databärare för sådan information, på ett sätt som är förenligt med andra digitala informationsverktyg och plattformar som finns eller håller på att utvecklas inom fordonssektorn om fordons miljöprestanda, och anpassas till motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023 ***[Batterier]***, Europaparlamentets och rådets förordning***[54]*** ***[förordningen om ekodesign för hållbara produkter]*** och Europaparlamentets och rådets förordning ***[Euro 7]***[55]. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i fråga om att fastställa de tekniska kraven på utformning och drift av passet och regler om lokalisering av databärare eller annan identifierare som gör det möjligt att få tillgång till fordonspasset.

bör fordonstillverkarna via digitala verktyg tillhandahålla korrekt, fullständig och aktuell information om säkert avlägsnande och utbyte av fordonsdelar och -komponenter. Ett ***digitalt*** fordonscirkularitetspass bör därför utvecklas och göras tillgängligt som databärare för sådan information, på ett sätt som är förenligt med andra digitala informationsverktyg och plattformar som finns eller håller på att utvecklas inom fordonssektorn om fordons miljöprestanda, och anpassas till motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023***/1542***, Europaparlamentets och rådets förordning ***(EU) 2024/1781***[54]och Europaparlamentets och rådets förordning ***(EU) 2024/1257***[55]. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i fråga om att fastställa de tekniska kraven på utformning och drift av passet och regler om lokalisering av databärare eller annan identifierare som gör det möjligt att få tillgång till fordonspasset. ***När kommissionen fastställer reglerna för det digitala fordonscirkularitetspasset bör den ta hänsyn till behovet av en hög säkerhets- och integritetsnivå, inbegripet när det gäller fordonens driftdata, för att förebygga cybersäkerhetshot.***

---

[54] Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättande av en ram för

---

[54] Europaparlamentets och rådets förordning ***(EU) 2024/1781 av den 13 juni 2024*** om upprättande av en ram för ***att***

fastställande av krav på ekodesign för hållbara produkter och om upphävande av direktiv 2009/125/EG.	***fastställa ekodesignkrav*** för hållbara produkter***, om ändring av direktiv (EU) 2020/1828 och förordning (EU) 2023/1542*** och om upphävande av direktiv 2009/125/EG ***(EUT L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj)***.
55 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 595/2009.	55 Europaparlamentets och rådets förordning ***(EU) 2024/1257 av den 24 april 2024*** om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7)***, om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858*** och om upphävande av ***Europaparlamentets och rådets förordningar*** (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009***, kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, kommissionens förordning (EU) 2017/1151, kommissionens förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).***.

Ändring 34
Förslag till förordning
Skäl 33

Kommissionens förslag	*Ändring*
(33) För att garantera en säker och miljövänlig behandling av uttjänta fordon bör varje verksamhet eller företag som	(33) ***Denna förordning bygger på de regler och allmänna principer för avfallshantering som fastställs i direktiv***

avser att utföra avfallsbehandling av dessa fordon erhålla ett tillstånd från den behöriga myndigheten. Tillstånd bör beviljas endast om verksamheten eller företaget har den tekniska, finansiella och organisatoriska kapacitet som krävs för att utföra behandlingen av uttjänta fordon på ett sätt som är förenligt med tillämplig EU-lagstiftning och nationell lagstiftning, inbegripet de särskilda behandlingskrav som fastställs i denna förordning. Dessutom bör auktoriserade behandlingsanläggningar ***ha*** behörighet att utfärda skrotningsintyg i enlighet med denna förordning.	***2008/98/EG och som bör anpassas för att återspegla uttjänta fordons särdrag.*** För att garantera en säker och miljövänlig behandling av uttjänta fordon bör varje verksamhet eller företag som avser att utföra avfallsbehandling***, inbegripet insamling, sanering och avlägsnande*** av ***delar och komponenter i*** dessa fordon erhålla ett tillstånd från den behöriga myndigheten. Tillstånd bör beviljas endast om verksamheten eller företaget har den tekniska, finansiella och organisatoriska kapacitet som krävs för att utföra behandlingen av uttjänta fordon på ett sätt som är förenligt med tillämplig EU-lagstiftning och nationell lagstiftning, inbegripet de särskilda behandlingskrav som fastställs i denna förordning. Dessutom bör auktoriserade behandlingsanläggningar ***vara de enda med*** behörighet att utfärda skrotningsintyg i enlighet med denna förordning.

Ändring 35
Förslag till förordning
Skäl 33a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(33a)Medlemsstaterna bör ha rätt att anta åtgärder enligt sin nationella lagstiftning för att kräva att producenter eller producentansvarsorganisation er ingår avtal med auktoriserade behandlingsanläggningar för att uppfylla sina producentansvarsskyldigheter. För att uppnå målen i denna förordning, bland annat att

	främja den cirkulära ekonomin, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på att fastställa regler för att säkerställa att sådana avtal kan fungera enligt rättvisa, transparenta och icke-diskriminerande villkor för olika kategorier av producenter och producentansvarsorganisation er.

Ändring 36
Förslag till förordning
Skäl 35

Kommissionens förslag	*Ändring*
(35) För att underlätta övervakningen av att producenterna fullgör sina skyldigheter avseende utökat producentansvar bör medlemsstaterna upprätta ett register över producenterna. Registreringskraven bör harmoniseras i hela unionen för att underlätta registreringen, särskilt när producenter tillhandahåller fordon i olika medlemsstater. Registret bör också användas för rapportering till behöriga myndigheter om hur skyldigheterna avseende utökat producentansvar fullgörs. De egenskaper och aspekter på förfarandet som är kopplade till registret bör också vara förenliga med det register över producenter som inrättats genom förordning (EU) 2023***/[Publikationsbyrån: Batteriförordningen]***, för att göra det möjligt för fordonsproducenter och batteriproducenter att använda	(35) För att underlätta övervakningen av att producenterna fullgör sina skyldigheter avseende utökat producentansvar bör medlemsstaterna upprätta ett register över producenterna ***eller använda ett befintligt register***. Registreringskraven bör harmoniseras i hela unionen för att underlätta registreringen, särskilt när producenter tillhandahåller fordon i olika medlemsstater. Registret bör också användas för rapportering till behöriga myndigheter om hur skyldigheterna avseende utökat producentansvar fullgörs. De egenskaper och aspekter på förfarandet som är kopplade till registret bör också vara förenliga med det register över producenter som inrättats genom förordning (EU) ***2023/1542***, för att göra det möjligt för fordonsproducenter och batteriproducenter att använda ett och samma register. ***För att***

ett och samma register.	***underlätta registreringen av producenter i alla medlemsstater bör kommissionen även upprätta en gemensam portal med länkar till alla nationella register.***

Ändring 37
Förslag till förordning
Skäl 36

Kommissionens förslag	*Ändring*
(36) Om producenten för första gången tillhandahåller fordon på marknaden inom en medlemsstats territorium, där denne inte är etablerad, bör producenten utse ett ***utsett*** ombud för det utvidgade producentansvaret.	(36) Om producenten för första gången tillhandahåller fordon på marknaden inom en medlemsstats territorium, där denne inte är etablerad, bör producenten utse ett ***auktoriserat*** ombud för det utvidgade producentansvaret.

Ändring 38
Förslag till förordning
Skäl 37

Kommissionens förslag	*Ändring*
(37) Producenter bör kunna välja om de ska fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar individuellt eller kollektivt genom producentansvarsorganisationer som tar ansvar för deras räkning. Producentansvarsorganisationern a bör se till att de uppgifter som producenter lämnar till dem behandlas konfidentiellt. För att säkerställa att alla ekonomiska aktörers intressen vederbörligen beaktas och för att avfallshanteringsaktörer inte ska missgynnas i de beslut som fattas inom ramen för system för utökat producentansvar, bör det i dessa organisationers styrande organ	(37) Producenter bör kunna välja om de ska fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar individuellt eller kollektivt genom producentansvarsorganisationer som tar ansvar för deras räkning. Producentansvarsorganisationern a bör se till att de uppgifter som producenter lämnar till dem behandlas konfidentiellt. För att säkerställa att alla ekonomiska aktörers intressen vederbörligen beaktas och för att avfallshanteringsaktörer inte ska missgynnas i de beslut som fattas inom ramen för system för utökat producentansvar, bör det i dessa organisationers styrande organ

finnas en rättvis representation av producenter och avfallshanteringsaktörer.	finnas en rättvis representation av producenter och avfallshanteringsaktörer. ***Avfallshanteringsaktörer bör framför allt väljas ut enligt ett icke-diskriminerande förfarande på grundval av transparenta tilldelningskriterier.***

Ändring 39
Förslag till förordning
Skäl 39

Kommissionens förslag	*Ändring*
(39) Producenternas ekonomiska bidrag bör ***också*** täcka kostnaderna för utbildningskampanjer, som syftar till att öka insamlingen av uttjänta fordon***, inrättandet av ett anmälningssystem för utfärdande och överföring av skrotningsintyg samt insamling*** och ***rapportering*** av uppgifter till de behöriga myndigheterna. ***Alla dessa åtgärder är nödvändiga för att säkerställa en korrekt hantering av uttjänta fordon, särskilt för att spåra de fordon som producenterna ansvarar för i enlighet med denna förordning.***	(39) Producenternas ekonomiska bidrag bör ***bland annat*** täcka kostnaderna för utbildningskampanjer, som syftar till att ***informera allmänheten och*** öka insamlingen av uttjänta fordon ***eller insamlingen*** och ***rapporteringen*** av uppgifter till de behöriga myndigheterna.

Ändring 40
Förslag till förordning
Skäl 42

Kommissionens förslag	*Ändring*
(42) Eftersom fordon ofta blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat än i den medlemsstat där de registrerades för första gången, är det	(42) Eftersom fordon ofta blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat än i den medlemsstat där de registrerades för första gången, är det

nödvändigt att införa regler om gränsöverskridande utökat producentansvar. Dessa regler bör säkerställa att producentens ansvar omfattar de insamlings- och behandlingskostnader som uppstår för avfallshanteringsaktörerna i den medlemsstat där fordonet blir ett uttjänt fordon. I detta syfte bör producenten utse en företrädare för det utökade producentansvaret i varje medlemsstat och inrätta mekanismer för gränsöverskridande samarbete med relevanta avfallshanteringsaktörer. Införandet av en sådan mekanism bidrar till att skapa lika villkor mellan de auktoriserade behandlingsanläggningarna i hela unionen, och underlättar utvecklingen av unionsomfattande strategier när det gäller individuellt producentansvar.

nödvändigt att införa regler om gränsöverskridande utökat producentansvar. Dessa regler bör säkerställa att producentens ansvar omfattar de insamlings- och behandlingskostnader som uppstår för avfallshanteringsaktörerna i den medlemsstat där fordonet blir ett uttjänt fordon ***men samtidigt också att producenten inte betalar avgiften två gånger***. I detta syfte bör producenten utse en företrädare för det utökade producentansvaret i varje medlemsstat och inrätta mekanismer för gränsöverskridande samarbete ***och kostnadsöverföring tillsammans*** med relevanta avfallshanteringsaktörer. Införandet av en sådan mekanism bidrar till att skapa lika villkor mellan de auktoriserade behandlingsanläggningarna i hela unionen, och underlättar utvecklingen av unionsomfattande strategier när det gäller individuellt producentansvar.

Ändring 41
Förslag till förordning
Skäl 44

Kommissionens förslag	*Ändring*
(44) En viktig förutsättning för en sund behandling av uttjänta fordon är att alla uttjänta fordon samlas in. Genom denna förordning bör det därför införas vissa skyldigheter i fråga om insamlingen, som i första hand ska gälla för producenterna och i andra hand för medlemsstaterna. Producenterna bör inrätta eller delta i inrättandet av	(44) En viktig förutsättning för en sund behandling av uttjänta fordon är att alla uttjänta fordon samlas in. Genom denna förordning bör det därför införas vissa skyldigheter i fråga om insamlingen, som i första hand ska gälla för producenterna och i andra hand för medlemsstaterna. Producenterna bör ***säkerställa att alla uttjänta fordon som de***

insamlingssystemen, och medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att systemen verkligen inrättas och att systemen gör det möjligt att uppnå målen i denna förordning. Insamlingssystemen bör göra det möjligt för fordonsägare och andra fordonsinnehavare att utan onödigt merarbete eller kostnader lämna fordonet till en auktoriserad anläggning. Detta innebär i praktiken att sådana system på lämpligt sätt bör omfatta varje medlemsstats hela territorium. De bör också göra det möjligt att samla in alla märken av uttjänta fordon samt skrotdelar från fordonsreparationer.	***har tillhandahållit på marknaden inom en medlemsstats territorium samlas in. Producenterna eller producentansvarsorganisation erna bör i detta syfte*** inrätta eller delta i inrättandet av insamlingssystemen***, inklusive insamlingsplatser,*** och medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att systemen verkligen inrättas och att systemen gör det möjligt att uppnå målen i denna förordning. Insamlingssystemen bör göra det möjligt för fordonsägare och andra fordonsinnehavare att utan onödigt merarbete eller kostnader lämna fordonet till en auktoriserad anläggning. Detta innebär i praktiken att sådana system på lämpligt sätt bör omfatta varje medlemsstats hela territorium ***och säkerställa tillräcklig tillgång till auktoriserade behandlingsanläggningar och insamlingsplatser***. De bör också göra det möjligt att samla in alla märken av uttjänta fordon samt skrotdelar från fordonsreparationer.

Ändring 42
Förslag till förordning
Skäl 46

Kommissionens förslag	*Ändring*
(46) För att insamlingen av alla uttjänta fordon ska ske effektivt, är det nödvändigt att informera allmänheten om att det finns insamlingssystem. Fordonsägare bör vara medvetna om att de i princip utan kostnad kan lämna ett uttjänt fordon, med eller utan	(46) För att insamlingen av alla uttjänta fordon ska ske effektivt, är det nödvändigt att informera allmänheten om att det finns insamlingssystem. Fordonsägare bör vara medvetna om att de i princip utan kostnad kan lämna ett uttjänt fordon, med eller utan

elfordonsbatteriet, till ett insamlingsställe eller en auktoriserad behandlingsanläggning. I den informationskampanj som genomförs av producenter eller producentansvarsorganisationer bör man också redogöra för konsekvenserna för miljön och människors hälsa om uttjänta fordon samlas in och behandlas på felaktigt sätt.

elfordonsbatteriet, till ett insamlingsställe eller en auktoriserad behandlingsanläggning. ***Om ett elfordonsbatteri saknas bör inlämningen av det uttjänta fordonet förbli kostnadsfri om den sista ägaren tillhandahåller dokumentation för att bevisa att batteriet har hanterats av en yrkesmässig aktör i enlighet med förordning (EU) 2023/1542.*** I den informationskampanj som genomförs av producenter eller producentansvarsorganisationer bör man också redogöra för konsekvenserna för miljön och människors hälsa om uttjänta fordon samlas in och behandlas på felaktigt sätt.

Ändring 43
Förslag till förordning
Skäl 47

Kommissionens förslag	*Ändring*
(47) Den auktoriserade behandlingsanläggningen bör utfärda ett skrotningsintyg för att dokumentera att ett uttjänt fordon har behandlats. Detta är nödvändigt för att säkerställa en ordentlig övervakning av hanteringen av uttjänta fordon. Minimikraven för detta intyg fastställs för närvarande i kommissionens beslut 2002/151/EG[57] och innehållet i det beslutet bör införas i denna förordning, med nödvändiga anpassningar. Intyget bör utfärdas i elektroniskt format och lämnas till det uttjänta fordonets sista ägare och sedan översändas av de auktoriserade behandlingsanläggningarna och	(47) Den auktoriserade behandlingsanläggningen bör ***ansvara för att*** utfärda ett skrotningsintyg för att dokumentera att ett uttjänt fordon har behandlats. Detta är nödvändigt för att säkerställa en ordentlig övervakning av hanteringen av uttjänta fordon. Minimikraven för detta intyg fastställs för närvarande i kommissionens beslut 2002/151/EG[57] och innehållet i det beslutet bör införas i denna förordning, med nödvändiga anpassningar. Intyget bör utfärdas i elektroniskt format och lämnas till det uttjänta fordonets sista ägare och sedan översändas av de auktoriserade

den sista ägaren till de behöriga myndigheterna i medlemsstaten, eftersom uppvisandet av intyget gör det möjligt att slutligt avregistrera ett fordon. Det elektroniska anmälningssystemet bör göra det möjligt att överföra både det dokument som bekräftar insamlingen av uttjänta fordon och skrotningsintyget.

---

[57] Kommissionens beslut 2002/151/EG av den 19 februari 2002 om minimikrav för skrotningsintyg utfärdade i enlighet med artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (EGT L 50, 21.2.2002, s. 94).

behandlingsanläggningarna och den sista ägaren till de behöriga myndigheterna i medlemsstaten, eftersom uppvisandet av intyget gör det möjligt att slutligt avregistrera ett fordon. Det elektroniska anmälningssystemet bör göra det möjligt att överföra både det dokument som bekräftar insamlingen av uttjänta fordon och skrotningsintyget.

---

[57] Kommissionens beslut 2002/151/EG av den 19 februari 2002 om minimikrav för skrotningsintyg utfärdade i enlighet med artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (EGT L 50, 21.2.2002, s. 94).

Ändring 44
Förslag till förordning
Skäl 48

Kommissionens förslag	*Ändring*
(48) Trots att det finns en skyldighet enligt direktiv 2000/53/EG att överföra alla uttjänta fordon för behandling till en auktoriserad behandlingsanläggning finns det ett mycket stort antal fordon som man inte vet var de befinner sig, och som kan ha behandlats olagligt eller exporterats som uttjänta fordon eller vars status inte har rapporterats korrekt till medlemsstaternas registreringsmyndigheter. Sådana fordon kallas ”saknade fordon”. Medlemsstaterna bör stärka sitt samarbete för att minska antalet saknade fordon. Erkännandet av skrotningsintyg som utfärdats i en annan medlemsstat och skyldigheten att informera	(48) Trots att det finns en skyldighet enligt direktiv 2000/53/EG att överföra alla uttjänta fordon för behandling till en auktoriserad behandlingsanläggning finns det ett mycket stort antal fordon som man inte vet var de befinner sig, och som kan ha behandlats olagligt eller exporterats som uttjänta fordon eller vars status inte har rapporterats korrekt till medlemsstaternas registreringsmyndigheter. Sådana fordon kallas ”saknade fordon”. Medlemsstaterna bör ***även*** stärka ***de nationella åtgärderna och*** sitt samarbete för att minska antalet saknade fordon. Erkännandet av skrotningsintyg som utfärdats i en annan

myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat om att ett skrotningsintyg har utfärdats, bör göra det möjligt att på ett bättre sätt spåra var uttjänta fordon befinner sig.

medlemsstat och skyldigheten att informera myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat om att ett skrotningsintyg har utfärdats, bör göra det möjligt att på ett bättre sätt spåra var uttjänta fordon befinner sig.

Ändring 45
Förslag till förordning
Skäl 49a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(49a)För att förbättra informationsflödet, bekämpa problemet med saknade fordon och förtydliga fordonsägarnas ansvar är det viktigt att stärka systemen för avregistrering av fordon. Därigenom säkerställs att fordonen förblir spårbara och att deras status kan verifieras fram till dess att ett skrotningsintyg utfärdas eller fordonet exporteras. Medlemsstater som tillåter tillfällig avregistrering av fordon bör i detta syfte fastställa en längsta varaktighet för sådan avregistrering och säkerställa att eventuell förnyelse av tillfällig avregistrering beviljas endast för en fastställd och begränsad period och endast om det kan fastställas att det avregistrerade fordonet fortfarande existerar. Dessutom bör kommissionen bedöma behovet av harmoniserade minimikrav för avregistrering av fordon i hela unionen för att stärka ansvarsskyldigheten i fråga om fordon och förebygga

olaglig behandling av fordon.

Ändring 46
Förslag till förordning
Skäl 51

Kommissionens förslag	*Ändring*
(51) Med tanke på den viktiga roll som auktoriserade behandlingsanläggningar spelar när det gäller att hantera uttjänta fordon på ett sätt som inte inverkar negativt på miljön eller människors hälsa och bidrar till uppnåendet av unionens mål för den cirkulära ekonomin, är det nödvändigt att fastställa skyldigheter som är tillämpliga på sådana anläggningar och som omfattar all deras verksamhet, från mottagande och lagring av uttjänta fordon till slutbehandling.	(51) Med tanke på den viktiga roll som auktoriserade behandlingsanläggningar spelar när det gäller att hantera uttjänta fordon på ett sätt som inte inverkar negativt på miljön eller människors hälsa och ***som*** bidrar till uppnåendet av unionens mål för den cirkulära ekonomin ***och är ekonomiskt försvarbart***, är det nödvändigt att fastställa skyldigheter som är tillämpliga på sådana anläggningar och som omfattar all deras verksamhet, från mottagande och lagring av uttjänta fordon till slutbehandling.

Ändring 47
Förslag till förordning
Skäl 52

Kommissionens förslag	*Ändring*
(52) För att deras verksamhet ska vara spårbar bör de auktoriserade behandlingsanläggningarna dokumentera den utförda behandlingen och elektroniskt lagra uppgifterna i minst tre år, och på begäran kunna lägga fram dem för relevanta nationella myndigheter.	(52) För att deras verksamhet***, inklusive kvaliteten på skrot eller annat relevant insatsmaterial,*** ska vara spårbar bör de auktoriserade behandlingsanläggningarna dokumentera den utförda behandlingen och elektroniskt lagra uppgifterna i minst tre år, och på begäran kunna lägga fram dem för relevanta nationella myndigheter.

Ändring 48
Förslag till förordning
Skäl 53

Kommissionens förslag	*Ändring*
(53) Saneringen av uttjänta fordon är det första steget mot att förebygga skador på miljön, människors hälsa och negativ inverkan på säkerheten på arbetsplatsen. Det är därför viktigt att ett uttjänt fordon, innan det behandlas vidare, genomgår nödvändig sanering så snart som möjligt efter det att det lämnats till den auktoriserade behandlingsanläggningen. I detta skede bör spilloljor samlas in och lagras åtskilda från andra vätskor och behandlas vidare i enlighet med direktiv 2008/98/EG. Dessutom bör delar, komponenter och material som innehåller bly, kvicksilver och sexvärt krom avlägsnas från det uttjänta fordonet för att undvika negativa effekter på människor eller miljön.	(53) Saneringen av uttjänta fordon är det första steget mot att förebygga skador på miljön, människors hälsa och negativ inverkan på säkerheten på arbetsplatsen. Det är därför viktigt att ett uttjänt fordon, innan det behandlas vidare, genomgår nödvändig sanering så snart som möjligt efter det att det lämnats till den auktoriserade behandlingsanläggningen. I detta skede bör spilloljor samlas in och lagras åtskilda från andra vätskor och behandlas vidare i enlighet med direktiv 2008/98/EG. ***Vätskor i luftkonditioneringssystemet vilka används i värmeregleringssystem bör också samlas in och lagras separat från andra vätskor och, när det är möjligt, materialåtervinnas eller regenereras och återanvändas.*** Dessutom bör delar, komponenter och material som innehåller bly, kvicksilver och sexvärt krom avlägsnas från det uttjänta fordonet för att undvika negativa effekter på människor eller miljön.

Ändring 49
Förslag till förordning
Skäl 54

Kommissionens förslag	*Ändring*
(54) För att säkerställa ett korrekt genomförande av förordning (EU)	(54) För att säkerställa ett korrekt genomförande av förordning (EU) ***2023/1542*** ska

2023/[Publikationsbyrån: Batteriförordningen] ska alla batterier som ingår i fordon avlägsnas separat från ett uttjänt fordon och lagras på en särskild plats för vidare behandling.

alla batterier som ingår i fordon avlägsnas separat från ett uttjänt fordon och lagras på en särskild plats för vidare behandling.

Ändring 50
Förslag till förordning
Recital 55

Kommissionens förslag	*Ändring*
(55) För att maximera potentialen för återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter, och bevara ett högt värde för returråvaror som härrör från uttjänta fordon, bör det vara obligatoriskt att avlägsna vissa delar och komponenter från ett uttjänt fordon före fragmentering. De berörda delarna och komponenterna bör avlägsnas i en manuell isärtagningsprocess eller en halvautomatisk demonteringsprocess. ***För att stimulera utvecklingen av teknik för isärtagning, sortering, fragmentering och efterfragmentering bör*** det vara möjligt att i vissa undantagsfall avvika från kravet på obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter***. Man bör kunna*** visa att de berörda delarna och komponenterna kan avlägsnas lika effektivt med dessa tekniker som med manuella eller halvautomatiska processer***,*** och utan att kvaliteten på de ***resulterande*** behandlingsfraktionerna sänks. För att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i	(55) För att maximera potentialen för återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter, och bevara ett högt värde för returråvaror som härrör från uttjänta fordon, bör det vara obligatoriskt att avlägsna vissa delar och komponenter från ett uttjänt fordon före fragmentering. De berörda delarna och komponenterna bör avlägsnas i en manuell isärtagningsprocess eller en halvautomatisk demonteringsprocess. Det ***bör*** vara möjligt att i vissa undantagsfall avvika från kravet på obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter***, bland annat om det inte finns någon marknadspotential för återanvändning, återtillverkning eller renovering eller om den auktoriserade behandlingsanläggningen kan*** visa att de berörda delarna och komponenterna kan avlägsnas lika effektivt med dessa tekniker som med manuella eller halvautomatiska processer och utan att kvaliteten på de ***därav följande*** behandlingsfraktionerna sänks. ***I detta syfte bör kommissionen fastställa***

fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ***ändring av*** bilaga VII.	***kriterier för fragmentering med annat avfall och gränsvärden för att förbättra kvaliteten på de utgående fraktionerna.*** För att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ***att ändra*** bilaga VII ***och komplettera denna förordning genom att fastställa kvalitetskrav för de utgående fraktionerna vid fragmentering***.

Ändring 51
Förslag till förordning
Skäl 57

Kommissionens förslag	*Ändring*
(57) I förordning (EU) ***2023/[Batterier]*** fastställs regler om batteriers hållbarhet, prestanda, säkerhet, insamling, materialåtervinning och andra livscykel, samt om information till ekonomiska aktörer om avlägsnande av batterier. Potentialen för en andra livscykel för batterier bör beaktas i denna förordning genom att elfordonsbatteriet utesluts från de väsentliga delarna eller komponenterna för att möjliggöra kostnadsfri inlämning av fordonet för behandling, utan elfordonsbatteriet.	(57) I förordning (EU) ***2023/1542*** fastställs regler om batteriers hållbarhet, prestanda, säkerhet, insamling, materialåtervinning och andra livscykel, samt om information till ekonomiska aktörer om avlägsnande av batterier. Potentialen för en andra livscykel för batterier bör beaktas i denna förordning genom att elfordonsbatteriet utesluts från de väsentliga delarna eller komponenterna för att möjliggöra kostnadsfri inlämning av fordonet för behandling, utan elfordonsbatteriet***, om den sista ägaren tillhandahåller dokumentation som bevisar att batteriet har hanterats av en yrkesmässig aktör i enlighet med förordning (EU) 2023/1542***.

Ändring 52
Förslag till förordning
Skäl 58

Kommissionens förslag	*Ändring*
(58) Med tanke på återtillverknings- och renoveringspotentialen i bilindustrin och dess bidrag till den cirkulära ekonomin är det nödvändigt att skapa rättslig klarhet för sektorns ekonomiska aktörer. Det bör därför klargöras att delar och komponenter som avlägsnas från ett uttjänt fordon och som lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering inte bör betraktas som avfall. Detta är nödvändigt för att underlätta leverans, transport eller annan överföring av sådana delar och komponenter. De relevanta nationella myndigheterna bör kunna begära dokumentation från den auktoriserade behandlingsanläggning som avlägsnat den berörda delen eller komponenten och som genom en särskild bedömning bekräftar att de relevanta delarna och komponenterna är tekniskt lämpliga för återtillverkning, renovering eller återanvändning.	(58) Med tanke på återtillverknings- och renoveringspotentialen i bilindustrin och dess bidrag till den cirkulära ekonomin är det nödvändigt att skapa rättslig klarhet för sektorns ekonomiska aktörer. Det bör därför klargöras att delar och komponenter som avlägsnas från ett uttjänt fordon ***eller under fordonets användningsfas – inklusive sådana som avlägsnas i samband med reparation och underhåll –*** och som lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering inte bör betraktas som avfall. Detta är nödvändigt för att underlätta leverans, transport eller annan överföring av sådana delar och komponenter. ***Å andra sidan bör delar och komponenter som inte lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering betraktas som avfall, och deras export bör omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1157[1a].*** De relevanta nationella myndigheterna bör kunna begära dokumentation från den auktoriserade behandlingsanläggning som avlägsnat den berörda delen eller komponenten och som genom en särskild bedömning bekräftar att de relevanta delarna och komponenterna är tekniskt lämpliga för återtillverkning,

renovering eller återanvändning.

_____

[1a] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1157 av den 11 april 2024 om transport av avfall, om ändring av förordningarna (EU) nr 1257/2013 och (EU) 2020/1056 och om upphävande av förordning (EG) nr 1013/2006 (EUT L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Ändring 53
Förslag till förordning
Skäl 61

Kommissionens förslag	*Ändring*
(61) För att främja utvecklingen av och den korrekta funktionen hos marknaden för återanvändbara, renoverade och återtillverkade delar och komponenter i unionen bör medlemsstaterna uppmuntras att inrätta nödvändiga incitament på nationell nivå för att främja återanvändning, renovering och återtillverkning av delar och komponenter, oavsett om de avlägsnas under ett fordons användning eller när det är uttjänt. Kommissionen bör underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna genom att utbyta bästa praxis om de incitament som inrättats på nationell nivå för att övervaka hur effektiva de är.	(61) För att främja utvecklingen av och den korrekta funktionen hos marknaden för återanvändbara, renoverade***, eftermonterade*** och återtillverkade delar och komponenter i unionen bör medlemsstaterna uppmuntras att inrätta nödvändiga incitament på nationell nivå för att främja återanvändning, renovering***, eftermontering*** och återtillverkning av delar och komponenter, oavsett om de avlägsnas under ett fordons användning eller när det är uttjänt. Kommissionen bör underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna genom att utbyta bästa praxis om de incitament som inrättats på nationell nivå för att övervaka hur effektiva de är. ***Uppgiftsutbytet bör ske utan onödigt dröjsmål.***

Ändring 54
Förslag till förordning
Skäl 63

Kommissionens förslag	*Ändring*
(63) Materialåtervinningen av all plast från uttjänta fordon bör kontinuerligt förbättras, och det är viktigt att säkerställa ett tillräckligt utbud av materialåtervunnet material för att tillgodose efterfrågan på materialåtervunnen plast i fordon. Det är därför nödvändigt att fastställa ett särskilt materialåtervinningsmål på 30 **%** plast från uttjänta fordon. Detta mål skulle komplettera målen för uttjänta fordon (85 **%**) samt målen för återanvändning och återvinning (95 **%**) av uttjänta fordon per genomsnittlig vikt per fordon och år. För att underlätta för avfallshanteringsaktörerna att uppfylla dessa krav behövs en övergångsperiod på tre år. Under tiden bör de nuvarande målen för återanvändning och materialåtervinning (85 **%**) samt återanvändning och återvinning (95 **%**) av uttjänta fordon, som fastställs i direktiv 2000/53/EG och som grundar sig på definitionen av materialåtervinning i det direktivet, fortsätta gälla.	(63) Materialåtervinningen av all plast från uttjänta fordon bör kontinuerligt förbättras, och det är viktigt att säkerställa ett tillräckligt utbud av materialåtervunnet material för att tillgodose efterfrågan på materialåtervunnen plast i fordon. Det är därför nödvändigt att fastställa ett särskilt materialåtervinningsmål på 30 ***procent*** plast från uttjänta fordon. Detta mål skulle komplettera målen för uttjänta fordon (85 ***procent***) samt målen för återanvändning och återvinning (95 ***procent***) av uttjänta fordon per genomsnittlig vikt per fordon och år. För att underlätta för avfallshanteringsaktörerna att uppfylla dessa krav behövs en övergångsperiod på tre år. Under tiden bör de nuvarande målen för återanvändning och materialåtervinning (85 ***procent***) samt återanvändning och återvinning (95 ***procent***) av uttjänta fordon, som fastställs i direktiv 2000/53/EG och som grundar sig på definitionen av materialåtervinning i det direktivet, fortsätta gälla. ***Vikten av den materialåtervunna plasten och den totala vikten av plast bör inte omfatta elastomerer och inte andra härdplaster än polyuretanskum.***

Ändring 55
Förslag till förordning
Skäl 64

Kommissionens förslag	*Ändring*
(64) Det är viktigt att öka återvinningen av returråvaror av hög kvalitet genom att förbättra fragmenteringsprocesserna för uttjänta fordon. Uttjänta fordon, samt tillhörande delar, komponenter och material, bör därför ***inte*** bearbetas i en fragmenteringsanläggning tillsammans med förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning. ***Detta framförallt för att förbättra separationen av koppar från stålfraktioner.***	(64) Det är viktigt att öka återvinningen av returråvaror av hög kvalitet genom att förbättra fragmenteringsprocesserna för uttjänta fordon. Uttjänta fordon, samt tillhörande delar, komponenter och material, bör därför ***få*** bearbetas i en fragmenteringsanläggning tillsammans med förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning ***endast om vissa kvalitetskriterier för producerat material är uppfyllda***.

Ändring 56
Förslag till förordning
Skäl 66

Kommissionens förslag	*Ändring*
(66) Uttjänta fordon klassificeras som farligt avfall och kan inte exporteras till länder utanför OECD. Uttjänta sanerade fordon får fortfarande behandlas utanför unionen, förutsatt att de transporteras i enlighet med förordning (EU) ***nr 1013/2006***.	(66) Uttjänta fordon klassificeras som farligt avfall och kan inte exporteras till länder utanför OECD. Uttjänta sanerade fordon får fortfarande behandlas utanför unionen, förutsatt att de transporteras i enlighet med förordning (EU) ***2024/115***7.

Ändring 57
Förslag till förordning
Skäl 67

Kommissionens förslag	*Ändring*
(67) Om ett uttjänt fordon transporteras från unionen till ett	(67) Om ett uttjänt fordon transporteras från unionen till ett

tredjeland bör exportören tillhandahålla styrkande handlingar som godkänts av den behöriga myndigheten i bestämmelselandet och som bekräftar att behandlingsvillkoren ***i stort sett är*** likvärdiga med kraven i denna förordning och med de hälso- och miljöskyddskrav som fastställs i annan unionslagstiftning, i linje med förordning (EU) ***[den nya förordningen om transport av avfall]***.	tredjeland bör exportören tillhandahålla styrkande handlingar som godkänts av den behöriga myndigheten i bestämmelselandet och som bekräftar att behandlingsvillkoren ***anses vara*** likvärdiga med kraven i denna förordning och med de hälso- och miljöskyddskrav som fastställs i annan unionslagstiftning, i linje med förordning (EU) ***2024/1157***. ***För att skilja mellan transport av begagnade fordon och av uttjänta fordon bör medlemsstaternas behöriga myndigheter kunna utföra inspektioner när de misstänker att fordon som deklareras som begagnade i själva verket är uttjänta fordon. Om sådana inspektioner bekräftar att fordonen i fråga är att betrakta som uttjänta bör kostnaderna för inspektionen och för eventuell förvaring i samband med denna kunna påföras den ekonomiska aktör som ansvarar för transporten.***

Ändring 58
Förslag till förordning
Skäl 68

Kommissionens förslag	*Ändring*
(68) För att säkerställa att uttjänta fordon behandlas på ett miljömässigt hållbart sätt är det viktigt att tydliggöra ett fordons status under hela dess livslängd, särskilt i situationer där det finns ett behov av att särskilja begagnade fordon från uttjänta fordon. ***En fordonsägare som avser att överlåta*** äganderätten till ett begagnat fordon bör	(68) För att säkerställa att uttjänta fordon behandlas på ett miljömässigt hållbart sätt är det viktigt att tydliggöra ett fordons status under hela dess livslängd, särskilt i situationer där det finns ett behov av att särskilja begagnade fordon från uttjänta fordon. ***Om*** äganderätten till ett begagnat fordon ***överlåts av en ekonomisk aktör inom***

särskilt åläggas att visa att fordonet inte är ett uttjänt fordon. För att bedöma statusen hos ett begagnat fordon, bör fordonsägaren, andra ekonomiska aktörer och behöriga myndigheter verifiera att vissa kriterier, som visar om det berörda fordonet är ett uttjänt fordon, är uppfyllda. För att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilaga I som fastställer kriterierna för när ett fordon är ett uttjänt fordon.	***unionen*** bör ***den ekonomiska aktören informera den förvärvande personen om*** att fordonet inte är ett uttjänt fordon ***genom att tillhandahålla ett trafiksäkerhetsintyg eller genom att informera om att fordonet uppfyller de fastställda kriterierna för reparerbarhet***. ***En fordonsägare som avser att exportera ett begagnat fordon utanför unionen bör åläggas att tillhandahålla dokumentation om att fordonet inte är ett uttjänt fordon. Denna dokumentation bör bestå antingen av ett giltigt trafiksäkerhetsintyg eller, om ett sådant intyg inte finns tillgängligt, av en bedömning som gjorts av de behöriga myndigheter som ansvarar för trafiksäkerhetsintyg.*** För att bedöma statusen hos ett begagnat fordon, bör fordonsägaren, andra ekonomiska aktörer och behöriga myndigheter verifiera att vissa kriterier, som visar om det berörda fordonet är ett uttjänt fordon, är uppfyllda.

Ändring 59
Förslag till förordning
Skäl 68a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(68a)Det är även viktig att slå vakt om varje ägares fria beslutsrätt över sin egendom. Ägaren till ett begagnat fordon bör vara fri att efter en bedömning av de vägledande kriterierna för fordon besluta om fordonet ska deklareras

	som uttjänt och lämnas till en insamlingsplats eller en auktoriserad behandlingsanläggning eller om det lönar sig att reparera fordonet.

Ändring 60
Förslag till förordning
Skäl 69

Kommissionens förslag	*Ändring*
(69) I EU-handlingsplanen Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark[59] betonade kommissionen behovet av att föreslå nya åtgärder för att ta itu med unionens externa miljöavtryck kopplat till export av uttjänta och begagnade fordon. Med tanke på att exporten av begagnade fordon medför stora miljö- och folkhälsoutmaningar, vilket dokumenterats av FN:s miljöprogram[60], och att unionen är världens största exportör av begagnade fordon, är det nödvändigt att fastställa särskilda krav på unionsnivå för export av begagnade fordon [från unionen]. Kraven bör baseras på objektiva kriterier enligt vilka ett begagnat fordon inte är ett uttjänt fordon ***och*** ska vara trafiksäkert i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU[61]. Detta bör säkerställa att endast begagnade fordon som är lämpliga att framföras på unionens vägar kan exporteras till ett tredjeland, vilket minskar riskerna för att exporten av begagnade fordon från unionen bidrar till luftföroreningar eller trafikolyckor i tredjeländer. För att tullmyndigheterna ska kunna kontrollera att dessa krav uppfylls	(69) I EU-handlingsplanen Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark[59] betonade kommissionen behovet av att föreslå nya åtgärder för att ta itu med unionens externa miljöavtryck kopplat till export av uttjänta och begagnade fordon. Med tanke på att exporten av begagnade fordon medför stora miljö- och folkhälsoutmaningar, vilket dokumenterats av FN:s miljöprogram[60], och att unionen är världens största exportör av begagnade fordon, är det nödvändigt att fastställa särskilda krav på unionsnivå för export av begagnade fordon [från unionen]. Kraven bör baseras på objektiva kriterier enligt vilka ett begagnat fordon inte är ett uttjänt fordon ***eller*** ska vara trafiksäkert i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU[61] ***och ska ingå i ett nationellt fordonsregister***. Detta bör säkerställa att endast begagnade fordon som är lämpliga att framföras på unionens vägar kan exporteras till ett tredjeland, vilket minskar riskerna för att exporten av begagnade fordon från unionen bidrar till luftföroreningar eller trafikolyckor i tredjeländer. För

vid export bör varje person som exporterar ett begagnat fordon vara skyldig att förse dessa myndigheter med fordonets identifieringsnummer och en förklaring som bekräftar att det begagnade fordonet inte är ett uttjänt fordon ***och*** att det anses vara trafiksäkert.	att tullmyndigheterna ska kunna kontrollera att dessa krav uppfylls vid export bör varje person som exporterar ett begagnat fordon vara skyldig att förse dessa myndigheter med fordonets identifieringsnummer och en förklaring som bekräftar att det begagnade fordonet inte är ett uttjänt fordon ***eller*** att det anses vara trafiksäkert.
_____	_____
[59] COM(2021)400	[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] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51).	[61] Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51).

Ändring 61
Förslag till förordning
Skäl 70

Kommissionens förslag	*Ändring*
(70) Det är viktigt att inrätta en mekanism där man effektivt kan kontrollera att begagnade fordon överensstämmer med exportkraven utan att handeln mellan unionen och tredjeländer hindras. Kommissionen bör därför inrätta ett elektroniskt system som gör det möjligt för medlemsstaternas myndigheter att i realtid utbyta information om fordons identifieringsnummer och trafiksäkerhetsstatusen hos begagnade fordon som ska exporteras. Med tanke på	(70) Det är viktigt att inrätta en mekanism där man effektivt kan kontrollera att begagnade fordon överensstämmer med exportkraven utan att handeln mellan unionen och tredjeländer hindras. Kommissionen bör därför inrätta ett elektroniskt system som gör det möjligt för medlemsstaternas myndigheter att i realtid utbyta ***och verifiera*** information om fordons identifieringsnummer och trafiksäkerhetsstatusen hos begagnade fordon som ska

systemets nuvarande egenskaper och funktioner som är kopplade till utbyte mellan fordonsregistreringsmyndigheter av information om fordon registrerade i unionen, har kommissionen utvecklat MOVE-HUB, som är en plattform för utbyte av meddelanden, för att kunna koppla samman medlemsstaternas nationella elektroniska register. Plattformen omfattar för närvarande sammankoppling av register över vägtransportföretagen (ERRU), körkortsregister (Resper), sammankoppling av yrkesförarregister (ProDriveNet), anmälan av fel vid vägkontroller av fordon (RSI) och sammankoppling av register över färdskrivarförarkort (TACHOnet). Därför bör MOVE-Hub:s funktioner utökas ytterligare för att möjliggöra utbyte av information om fordons identifieringsnummer och trafiksäkerhetsstatusen för begagnade fordon som ska exporteras. För att göra det möjligt för tullen att elektroniskt och automatiskt kontrollera om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller exportkraven bör det elektroniska system som drivs av MOVE-HUB kopplas samman med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2399[62]. I den förordningen föreskrivs en övergripande ram för automatiska kontroller som är tillämpliga på en specifik icke-tullrelaterad unionsformalitet. I den här förordningen bör det därför fastställas de viktigaste delar som ska kontrolleras, medan de tekniska aspekterna av genomförandet av denna kontroll

exporteras. Med tanke på systemets nuvarande egenskaper och funktioner som är kopplade till utbyte mellan fordonsregistreringsmyndigheter av information om fordon registrerade i unionen, har kommissionen utvecklat MOVE-HUB, som är en plattform för utbyte av meddelanden, för att kunna koppla samman medlemsstaternas nationella elektroniska register. ***Medlemsstaterna bör kunna använda det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) för anslutning till det elektroniska MOVE-HUB-systemet.*** Plattformen omfattar för närvarande sammankoppling av register över vägtransportföretagen (ERRU), körkortsregister (Resper), sammankoppling av yrkesförarregister (ProDriveNet), anmälan av fel vid vägkontroller av fordon (RSI) och sammankoppling av register över färdskrivarförarkort (TACHOnet). Därför bör MOVE-HUB:s funktioner utökas ytterligare för att möjliggöra utbyte ***och verifiering*** av information om fordons identifieringsnummer och trafiksäkerhetsstatusen för begagnade fordon som ska exporteras. För att göra det möjligt för tullen att elektroniskt och automatiskt kontrollera om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller exportkraven bör det elektroniska system som drivs av MOVE-HUB kopplas samman med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2399[62]. I den förordningen föreskrivs en övergripande ram

fastställs i förordning (EU) 2022/2399.

för automatiska kontroller som är tillämpliga på en specifik icke-tullrelaterad unionsformalitet. I den här förordningen bör det därför fastställas de viktigaste delar som ska kontrolleras, medan de tekniska aspekterna av genomförandet av denna kontroll fastställs i förordning (EU) 2022/2399.

---

[62] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2399 av den 23 november 2022 om inrättande av en miljö med en enda kontaktpunkt för tullen i EU och om ändring av förordning (EU) nr 952/2013 (EUT L 317, 9.12.2022, s. 1).

---

[62] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2399 av den 23 november 2022 om inrättande av en miljö med en enda kontaktpunkt för tullen i EU och om ändring av förordning (EU) nr 952/2013 (EUT L 317, 9.12.2022, s. 1).

Ändring 62
Förslag till förordning
Skäl 73

Kommissionens förslag	*Ändring*
(73) Det är viktigt att tullmyndigheterna kan utföra kontroller av begagnade fordon som ska exporteras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013[63]. En betydande andel av de begagnade fordon som lämnar unionen är avsedda för länder där importkrav har fastställts eller kan komma att fastställas, exempelvis krav på fordonets ålder eller dess utsläpp. Det är viktigt att tullmyndigheterna på elektronisk väg och automatiskt, via miljön med en enda kontaktpunkt för tullen i EU, kan verifiera om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller dessa krav, när de berörda tredjeländerna officiellt informerar kommissionen om	(73) Det är viktigt att tullmyndigheterna kan utföra kontroller av begagnade fordon som ska exporteras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013[63]. En betydande andel av de begagnade fordon som lämnar unionen är avsedda för länder där importkrav har fastställts eller kan komma att fastställas, exempelvis krav på fordonets ålder eller dess utsläpp. Det är viktigt att tullmyndigheterna på elektronisk väg och automatiskt, via miljön med en enda kontaktpunkt för tullen i EU, kan verifiera om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller dessa krav, när de berörda tredjeländerna officiellt informerar kommissionen om

dessa krav. För att skydda miljön och trafiksäkerheten i tredjeländer bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av dessa krav.	dessa krav. ***För att underlätta efterlevnad bör kommissionen på en särskild webbportal offentliggöra och uppdatera de särskilda anmälda villkor avseende miljöskydd eller trafiksäkerhet som har införts av tredjeländer.*** För att skydda miljön och trafiksäkerheten i tredjeländer bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av dessa krav.
_____	_____
63 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 269, 10.10.2013, s. 1).	63 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 269, 10.10.2013, s. 1).

Ändring 63
Förslag till förordning
Skäl 76

Kommissionens förslag	*Ändring*
(76) Inspektionerna bör omfatta efterlevnaden av bestämmelserna om export av begagnade fordon och om behandling av uttjänta fordon. Varje år bör inspektionerna omfatta minst 10 **%** av de auktoriserade behandlingsanläggningarna och aktörerna. Reparations- och underhållsaktörer bör också inspekteras. Det bör understrykas att inspektioner som utförs i enlighet med denna förordning bör komplettera inspektioner av transporter av uttjänta fordon, som regleras utförligt i förordning ***[Publikationsbyrån: den nya förordningen om transport av***	(76) ***Medlemsstaterna bör utarbeta inspektionsplaner för att övervaka olaglig behandling av fordon.*** Inspektionerna bör omfatta efterlevnaden av bestämmelserna om export av begagnade fordon och om behandling av uttjänta fordon. Varje år bör inspektionerna omfatta minst 10 ***procent*** av de auktoriserade behandlingsanläggningarna och aktörerna. Reparations- och underhållsaktörer***, insamlingsplatser och andra anläggningar och ekonomiska aktörer som får behandla uttjänta fordon eller sälja***

avfall].	***begagnade fordon eller deras reservdelar och komponenter*** bör också inspekteras. Det bör understrykas att inspektioner som utförs i enlighet med denna förordning bör komplettera inspektioner av transporter av uttjänta fordon, som regleras utförligt i förordning ***(EU) 2024/1157***.

Ändring 64
Förslag till förordning
Skäl 77

Kommissionens förslag	*Ändring*
(77) Medlemsstaterna bör inrätta samarbetsmekanismer på nationell och internationell nivå så att inspektionerna kan genomföras på ett effektivt sätt. Mekanismerna bör möjliggöra utbyte av uppgifter ur fordonsregister som är nödvändiga för att spåra fordonen och kontrollera om de har behandlats korrekt när de är uttjänta.	(77) Medlemsstaterna bör inrätta samarbetsmekanismer på nationell och internationell nivå så att inspektionerna kan genomföras på ett effektivt sätt***, med målet att underlätta förebyggande och upptäckt av olaglig behandling och export av uttjänta fordon och varaktigt ta itu med problemet med ”saknade fordon***”. Mekanismerna bör möjliggöra utbyte av uppgifter ur fordonsregister som är nödvändiga för att spåra fordonen och kontrollera om de har behandlats korrekt när de är uttjänta. ***För att underlätta samarbete mellan medlemsstaterna bör kommissionen inrätta ett särskilt nätverk för att säkerställa effektiv samordning av den nationella politiken för efterlevnadskontroll.***

Ändring 65
Förslag till förordning
Skäl 86

Kommissionens förslag	*Ändring*
(86) Saknade fordon har erkänts som en av de största stötestenarna vid genomförandet av direktiv 2000/53/EG. Att det saknas ett effektivt system för informationsutbyte i realtid mellan medlemsstaterna om fordons registreringsstatus hindrar spårbarheten och har identifierats som en orsak till det stora antalet ”saknade fordon” i unionen. För att åtgärda detta ***bör*** kommissionen ***föreslå*** en översyn av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon[67]. Denna översyn bör kräva att medlemsstaterna för fordon som är registrerade på deras territorium elektroniskt registrerar uppgifter som gör det möjligt att korrekt dokumentera skälen till att ett fordon slutligen avregistreras, särskilt om ett fordon har behandlats som ett uttjänt fordon i en auktoriserad behandlingsanläggning, omregistrerats i en annan medlemsstat, exporterats till ett tredjeland utanför unionen eller stulits. För att förhindra olaglig isärtagning eller export av fordon som tillfälligt avregistrerats bör fordonsägarna dessutom vara skyldiga att omgående rapportera eventuella förändringar i ägandet till den nationella fordonsregistreringsmyndigheten. Dessa ändringar kompletterar och bygger på de befintliga kraven på medlemsstaterna att elektroniskt registrera uppgifter om alla fordon som är registrerade på deras territorium.	(86) Saknade fordon har erkänts som en av de största stötestenarna vid genomförandet av direktiv 2000/53/EG. Att det saknas ett effektivt system för informationsutbyte i realtid mellan medlemsstaterna om fordons registreringsstatus hindrar spårbarheten och har identifierats som en orsak till det stora antalet ”saknade fordon” i unionen. För att åtgärda detta ***har*** kommissionen ***föreslagit*** en översyn av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon[67]. Denna översyn bör kräva att medlemsstaterna för fordon som är registrerade på deras territorium elektroniskt registrerar uppgifter som gör det möjligt att korrekt dokumentera skälen till att ett fordon slutligen avregistreras, särskilt om ett fordon har behandlats som ett uttjänt fordon i en auktoriserad behandlingsanläggning, omregistrerats i en annan medlemsstat, exporterats till ett tredjeland utanför unionen eller stulits. För att förhindra olaglig isärtagning eller export av fordon som tillfälligt avregistrerats bör fordonsägarna dessutom vara skyldiga att omgående rapportera eventuella förändringar i ägandet till den nationella fordonsregistreringsmyndigheten. Dessa ändringar kompletterar och bygger på de befintliga kraven på medlemsstaterna att elektroniskt registrera uppgifter om alla fordon som är registrerade på deras territorium.
[67] Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om	[67] Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om

registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

Ändring 66
Förslag till förordning
Skäl 87

Kommissionens förslag	*Ändring*
(87) Med tanke på behovet av att säkerställa en hög miljöskyddsnivå och ta hänsyn till vetenskapliga framsteg bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning och dess inverkan på den inre marknadens funktion och miljön. Rapporten bör innehålla en utvärdering av bestämmelserna om utformningen av nya fordon, inbegripet målen för återanvändning, materialåtervinning och återvinning, hanteringen av uttjänta fordon, inbegripet materialåtervinningsmålen, och om sanktioner samt en bedömning av behovet och genomförbarheten av att ytterligare utvidga tillämpningsområdet för denna förordning till vissa fordon ***i kategori L***, tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon. Denna bedömning bör inte bara inriktas på aspekter som rör behandlingen av uttjänta fordon, utan även på om det är relevant att fastställa konstruktionskrav och vilket mervärde det kan ge.	(87) Med tanke på behovet av att säkerställa en hög miljöskyddsnivå och ta hänsyn till vetenskapliga framsteg bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning och dess inverkan på den inre marknadens funktion och miljön. Rapporten bör innehålla en utvärdering av bestämmelserna om utformningen av nya fordon, inbegripet målen för återanvändning, materialåtervinning och återvinning, hanteringen av uttjänta fordon, inbegripet materialåtervinningsmålen, och om sanktioner samt en bedömning av behovet och genomförbarheten av att ytterligare utvidga tillämpningsområdet för denna förordning till vissa fordon, ***såsom husvagnar, etappvis färdigbyggda fordon eller*** tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon. Denna bedömning bör inte bara inriktas på aspekter som rör behandlingen av uttjänta fordon, utan även på ***frågan*** om det är relevant att fastställa konstruktionskrav och vilket mervärde det kan ge***, på konsekvenserna av åtgärder avseende bestämmelser om processer som kan påverka högkvalitativ***

	materialåtervinning av uttjänta fordon samt åtgärder som syftar till att hantera problemet med ”saknade fordon” och i synnerhet olaglig behandling och export av uttjänta fordon och på konsekvenserna av skillnader i nationella trafiksäkerhetskriterier för exporten av begagnade fordon och för den inre marknaden.

Ändring 67
Förslag till förordning
Skäl 88

Kommissionens förslag	*Ändring*
(88) Rapporten från kommissionen bör också innehålla en bedömning av åtgärderna för tillhandahållande av information om ämnen som inger betänkligheter i fordon och huruvida spårbarheten för sådana ämnen behöver förbättras. Det bör också bedömas om det finns ett behov av att införa åtgärder för att ta itu med de ämnen som kan påverka behandlingen av fordon när de är uttjänta i syfte att uppnå bättre anpassning till förordning (EU) ***[ekodesign för hållbara produkter]***.	(88) Rapporten från kommissionen bör också innehålla en bedömning av åtgärderna för tillhandahållande av information om ämnen som inger betänkligheter i fordon och huruvida spårbarheten för sådana ämnen behöver förbättras. Det bör också bedömas om det finns ett behov av att införa åtgärder för att ta itu med de ämnen som kan påverka behandlingen av fordon när de är uttjänta i syfte att uppnå bättre anpassning till förordning (EU) ***2024/1781***.

Ändring 68
Förslag till förordning
Skäl 88a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(88a)Kommissionen bör även, på grundval av deklarationerna från tillverkarna, utvärdera huruvida tillverkarna är på

	rätt väg för att efterleva målen för materialåtervunnen plast. I bedömningen bör man särskilt utvärdera tillgången på lämplig teknik för materialåtervinning av plast, tillräcklig tillgång på materialåtervunnen plast, kvalitetsnivån på materialåtervunnen plast jämfört med den erforderliga säkerhetsnivån samt tekniska och ekonomiska svårigheter att nå målet. Bedömningen bör vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag från kommissionen om ändring av relevanta bestämmelser i denna förordning.

Ändring 69
Förslag till förordning
Skäl 95

Kommissionens förslag	*Ändring*
(95) Tillämpningen av alla bestämmelser som rör fordon i kategorierna L3e–L7e, M2, M3, N2, N3 och O bör skjutas upp för att ge aktörerna tillräckligt med tid för att uppfylla de nya kraven. Detta är särskilt viktigt när det gäller tillstånd för auktoriserade behandlingsanläggningar som kan utföra sanering och ytterligare behandling av sådana fordon.	(95) Tillämpningen av alla bestämmelser som rör fordon i kategorierna L3e–L7e, M2, M3, N2, N3 och O bör skjutas upp för att ge aktörerna tillräckligt med tid för att uppfylla de nya kraven. Detta är särskilt viktigt när det gäller tillstånd för auktoriserade behandlingsanläggningar som kan utföra sanering och ytterligare behandling av sådana fordon.

Ändring 70
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
från och med den [Publikationsbyrån: För in	(c) från och med den [Publikationsbyrån: För in

datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 60 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] på fordon och uttjänta fordon i ***kategorierna L3e, L4e, L5e, L6e och L7e*** i artikel 4.2 ***c–g*** i förordning (EU) 168/2013.	datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 60 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] på fordon och uttjänta fordon i ***kategori L*** i artikel 4.2 i förordning (EU) nr 168/2013.

Ändring 71
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ca) Fordon avsedda för särskilda ändamål enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858 som produceras av tillverkare av små serier.

Ändring 72
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led cb (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(cb) Fordon i kategori L som tillverkas i små serier enligt vad som avses i artikel 42 i förordning (EU) nr 168/2013.

Ändring 73
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led cc (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(cc) Fordon som är konstruerade och tillverkade eller anpassade för användning endast av försvarsmyndigheterna enligt vad som avses i artikel 2.2 d i

	förordning (EU) 2018/858.

Ändring 74
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led cd (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(cd) Fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, räddningstjänsten, ordningsmakten och akutvården enligt vad som avses i artikel 2.2 e i förordning (EU) nr 168/2013.

Ändring 75
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led ce (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ce) Pedalassisterade cyklar i fordonskategorin L1e-B enligt vad som avses i punkt 1.1.2 i bilaga XIX till den delegerade förordningen (EU) nr 3/2014.

Ändring 76
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Fordon av historiskt intresse enligt definitionen i artikel 3.7 i direktiv 2014/45/EU.	(d) Fordon av historiskt intresse enligt definitionen i artikel 3.7 i direktiv 2014/45/EU ***samt alla tillhörande delar, komponenter och reservdelar som krävs för deras underhåll och som är nödvändiga för att bevara deras historiska status***.

Ändring 77
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(da) Fordon av särskilt kulturellt intresse, förutsatt att de är officiellt erkända som sådana av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där de är registrerade, i enlighet med de villkor som anges i bilaga Xa till denna förordning.

Ändring 78
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Trots vad som sägs i punkt 1 c ska följande bestämmelser inte tillämpas på fordon och uttjänta fordon i ***kategorierna L3e, L4e, L5e, L6e and L7e***:	4. Trots vad som sägs i punkt 1 c ska följande bestämmelser inte tillämpas på fordon och uttjänta fordon i ***kategori L***:

Ändring 79
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) De artiklar som förtecknas i punkt 3.	***utgår***

Ändring 80
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) ***De artiklar som förtecknas i punkt 3.***	(a) ***Artikel 4 om återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet***

och återvinningsbarhet hos fordon.

Ändring 81
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(aa) Artikel 5 om krav för ämnen i fordon.

Ändring 82
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led ab (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ab) Artikel 6 om minimiandel materialåtervunnet innehåll i fordon.

Ändring 83
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led ac (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ac) Artikel 9 om en strategi för cirkularitet.

Ändring 84
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led ad (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ad) Artikel 10 om deklaration av materialåtervunnet innehåll i fordon.

Ändring 85
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led ae (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ae) Artikel 13 om cirkularitetspass för fordon.

Ändring 86
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led af (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(af) Artikel 21 om anpassning av avgifterna.

Ändring 87
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led ag (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ag) Artikel 22 om en mekanism för kostnadsfördelning för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat.

Ändring 88
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led ah (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ah) Artikel 28 om allmänna krav för fragmentering.

Ändring 89
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led ai (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ai) Artikel 34 om mål för återanvändning, materialåtervinning och

	återvinning.

Ändring 90
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led aj (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(aj) Artikel 35 om förbud mot deponering av icke-inert avfall.

Ändring 91
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 4 – led ak (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ak) Artikel 36 om transporter av uttjänta fordon.

Ändring 92
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 5 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. Trots vad som sägs i punkt 2 a ska följande bestämmelser gälla för fordon avsedda för särskilda ändamål:	5. Trots vad som sägs i punkt 2 a ska följande bestämmelser gälla för ***alla*** fordon avsedda för särskilda ändamål***, med undantag för campingbilar och husvagnar enligt definitionerna i punkterna 5.1 och 5.6 i del A i bilaga I till förordning (EU) 2018/858***.

Ändring 93
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 6 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. Trots vad som sägs i punkt 1 b och 1 c ska artiklarna 16, 19,	6. Trots vad som sägs i punkt 1 b och 1 c ska artiklarna 16, 19,

20, 27 och 46–49 tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategorierna ***L3, L4, L5, L6, L7***, M2, M3, N2, N3 och O med följande modifieringar:	20, 27 och 46–49 tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategorierna ***L***, M2, M3, N2, N3 och O med följande modifieringar:

Ändring 94
Förslag till förordning
Artikel 2 – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	6a. Trots vad som sägs i punkt 1 c i denna artikel ska artiklarna 7 och 30 tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategori L med följande modifieringar:
	(a) Artikel 7 ska tillämpas på fordon i kategori L endast med avseende på posterna 1, 3, 5, 8 och 9 i del C till bilaga VII.
	(b) Artikel 30 ska tillämpas på fordon i kategori L endast med avseende på posterna 1, 3, 5, 8 och 9 i del C till bilaga VII.

Ändring 95
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
(1) fordon: varje fordon enligt definitionen i artikel 3.15 i förordning (EU) 2018/858 eller som förtecknas i artikel 4.2 ***c–g*** i förordning (EU) nr 168/2013.	(1) fordon: varje fordon enligt definitionen i artikel 3.15 i förordning (EU) 2018/858 eller som förtecknas i artikel 4.2 i förordning (EU) nr 168/2013.

Ändring 96
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
(2) uttjänt fordon: ett fordon som är avfall enligt definitionen i	(2) uttjänt fordon: ett fordon som är avfall enligt definitionen i

artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG eller fordon som är irreparabla enligt kriterierna i del A ***punkterna 1 och 2*** i bilaga I.	artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG eller fordon som är irreparabla enligt kriterierna i del A ***punkt 1*** i bilaga I ***till denna förordning***.

Ändring 97
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 7a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(7a) regenerering: beredning av en återvunnen vätska i luftkonditioneringssystemet till motsvarande kvalitet som ett nyproducerat ämne, med beaktande av dess avsedda användningsområde, i godkända regenereringsanläggningar som har lämplig utrustning och lämpliga förfaranden för att möjliggöra regenerering av sådana vätskor och som kan bedöma och intyga den kvalitet som krävs.

Ändring 98
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 9

Kommissionens förslag	*Ändring*
(9) plast: en polymer i den mening som avses i artikel ***3.5*** i förordning ***(EG) nr 1907/2006***, till vilken tillsatser eller andra ämnen kan ha tillsatts.	(9) plast: en polymer i den mening som avses i artikel ***3.2 och 3.3*** i ***kommissionens*** förordning ***(EU) nr 10/2011[1a]***, till vilken tillsatser eller andra ämnen kan ha tillsatts ***och som kan användas som strukturell huvudbeståndsdel i slutmaterial och slutprodukter***.
	_____
	[1a] Kommissionens förordning (EU) nr 10/2011 av den

	14 januari 2011 om material och produkter av plast som är avsedda att komma i kontakt med livsmedel (EUT L 12, 15.1.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Ändring 99
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 9a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(9a) materialåtervunnen plast: plast som var avfall före materialåtervinning enligt definitionen i artikel 3.17 i direktiv 2008/98/EG och som har framställts genom materialåtervinning.

Ändring 100
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 10a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(10a)avfall före konsumentledet: material som har tagits ut ur avfallsflödet under tillverkningsprocessen; undantaget är återanvändning av material från omarbetning, omslipning eller skrot som genereras i en process och som kan återvinnas inom samma process som genererade det.

Ändring 101
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 11a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(11a)plastavfallsflöde efter konsumentledet: ett flöde som bland annat omfattar avfall från termoplaster, härdplaster och elastomerer, enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG, vilket genereras från produkter som innehåller plast efter det att de har släppts ut på marknaden.

Ändring 102
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 14

Kommissionens förslag	*Ändring*
(14) elfordonsbatteri: elfordonsbatteri enligt definitionen i artikel 3.14 i förordning (EU) ***2023/[Batterier och förbrukade batterier]***.	(14) elfordonsbatteri: elfordonsbatteri enligt definitionen i artikel 3.14 i förordning (EU) ***2023/1542***.

Ändring 103
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 14a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(14a)batteri för lätta transportmedel: batteri för lätta transportmedel enligt definitionen i artikel 3.11 i förordning (EU) 2023/1542.

Ändring 104
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 15

Kommissionens förslag	*Ändring*
(15) auktoriserad	(15) auktoriserad

behandlingsanläggning: en verksamhetsutövare eller ett företag som i enlighet med direktiv 2008/98/EG och denna förordning har tillstånd att utföra insamling och behandling av uttjänta fordon.	behandlingsanläggning: en verksamhetsutövare eller ett företag som i enlighet med direktiv 2008/98/EG och denna förordning har tillstånd att***, antingen enskilt eller i samarbete med andra behandlingsanläggningar,*** utföra insamling***, förvaring*** och behandling av uttjänta fordon ***eller deras delar och komponenter***.

Ändring 105
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 18

Kommissionens förslag	*Ändring*
(18) reparations- och underhållsaktör: en fysisk eller juridisk person som ***inom ramen för sin närings- eller yrkesverksamhet*** tillhandahåller reparations- eller underhållstjänster***, oberoende av eller auktoriserad av en producent***.	(18) reparations- och underhållsaktör: en fysisk eller juridisk person som ***direkt eller indirekt är delaktig i reparation och underhåll av fordon, bland annat verkstäder, tillverkare eller återförsäljare av utrustning för reparation, verktyg eller reservdelar, samt utgivare av teknisk information, bilklubbar, vägassistansaktörer, aktörer som erbjuder inspektions- och provningstjänster och aktörer som erbjuder utbildning för installatörer och tillverkare av och verkstäder för utrustning för fordon som drivs med alternativa bränslen; det inbegriper även auktoriserade verkstäder, återförsäljare och distributörer inom en särskild fordonstillverkares distributionssystem, i den mån de*** tillhandahåller reparations- och underhållstjänster ***för fordon med avseende på vilka de inte ingår i fordonstillverkarens***

distributionssystem.

Ändring 106
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 21

Kommissionens förslag	*Ändring*
(21) avfallshanteringsaktör: en fysisk eller juridisk person som yrkesmässigt utför insamling eller behandling av uttjänta fordon.	(21) avfallshanteringsaktör: en fysisk eller juridisk person som yrkesmässigt utför insamling eller behandling av uttjänta fordon ***eller deras delar och komponenter***.

Ändring 107
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 22

Kommissionens förslag	*Ändring*
(22) producent: en ***producent***, importör eller distributör som, oavsett försäljningsmetod, inbegripet genom distansavtal enligt definitionen i artikel 2.7 i direktiv 2011/83/EU, yrkesmässigt för första gången tillhandahåller ett fordon för distribution eller användning inom en medlemsstats territorium.	(22) producent: en ***tillverkare***, importör eller distributör som, oavsett försäljningsmetod, inbegripet genom distansavtal enligt definitionen i artikel 2.7 i direktiv 2011/83/EU, yrkesmässigt för första gången tillhandahåller ett fordon för distribution eller användning inom en medlemsstats territorium***; för etappvis färdigbyggda fordon är producenten tillverkaren av grundfordonet***.

Ändring 108
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 23

Kommissionens förslag	*Ändring*
(23) producentansvarsorganisation: en juridisk person som finansiellt eller finansiellt och	(23) producentansvarsorganisation: en ***ideell*** juridisk person som finansiellt eller finansiellt och

operativt organiserar fullgörandet av ***skyldighdeter*** inom utökat producentansvar för flera producenters räkning.	operativt organiserar fullgörandet av ***skyldigheter*** inom utökat producentansvar för flera producenters räkning.

Ändring 109
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 24

Kommissionens förslag	*Ändring*
(24) ***utsett*** ombud för utökat producentansvar: en juridisk eller fysisk person som är etablerad i en medlemsstat där producenten för första gången tillhandahåller ett fordon på marknaden, som inte är den medlemsstat där producenten är etablerad, och som utsetts av producenten i enlighet med artikel 8a.5 tredje stycket i direktiv 2008/98/EG för att uppfylla den producentens skyldigheter enligt kapitel IV i denna förordning.	(24) ***auktoriserat*** ombud för utökat producentansvar: en juridisk eller fysisk person som är etablerad i en medlemsstat där producenten för första gången tillhandahåller ett fordon på marknaden, som inte är den medlemsstat där producenten är etablerad, och som utsetts av producenten i enlighet med artikel 8a.5 tredje stycket i direktiv 2008/98/EG för att uppfylla den producentens skyldigheter enligt kapitel IV i denna förordning.

Ändring 110
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 27

Kommissionens förslag	*Ändring*
(27) teknik efter fragmentering: teknik och teknologi som används för att bearbeta material från uttjänta fordon, efter det att de har fragmenterats, för ytterligare återvinning.	(27) teknik efter fragmentering: teknik och teknologi som används för att bearbeta material från uttjänta fordon, efter det att de har fragmenterats, för ytterligare återvinning ***och materialåtervinning***.

Ändring 111
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 28

Kommissionens förslag	*Ändring*
(28) återtillverkning: en process där en ny del eller komponent tillverkas av delar och komponenter som antingen ***avlägsnas*** från fordon eller uttjänta fordon och där minst en ändring görs av delen eller komponenten som påverkar dess säkerhet, prestanda, ändamål eller typ.	(28) återtillverkning: en ***standardiserad och dokumenterad industriell*** process där en ny del eller komponent tillverkas***, för att omvandlas till nyskick eller bättre skick,*** av delar och komponenter som avlägsnas från ***antingen*** fordon eller uttjänta fordon och där minst en ändring görs av delen eller komponenten som påverkar dess säkerhet, prestanda, ändamål eller typ***; processen är i överensstämmelse med särskilda tekniska specifikationer, däribland konstruktions-, kvalitets- och provningsstandarder, och ger produkter med full garanti***.

Ändring 112
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 29

Kommissionens förslag	*Ändring*
(29) renovering: åtgärder för att förbereda, rengöra, testa och vid behov reparera en del eller komponent som avlägsnas från fordon ***eller uttjänta fordon*** i syfte att återställa ***den delens eller komponentens*** prestanda eller funktionalitet ***för den avsedda användningen och inom det prestandaintervall som ursprungligen avsågs vid det konstruktionsstadium som gällde vid tidpunkten för dess utsläppande på marknaden***.	(29) renovering: åtgärder för att förbereda, rengöra, testa och vid behov reparera en del eller komponent som avlägsnas från fordon i syfte att återställa ***dess*** prestanda eller funktionalitet.

Ändring 113
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 35

Kommissionens förslag	*Ändring*
(35) ekonomiska aktörer: producenter, insamlare, fordonsförsäkringsbolag, leverantörer, reparations- och underhållsaktörer, avfallshanteringsaktörer och andra aktörer som arbetar med utformning av fordon, handel med begagnade fordon eller hantering av uttjänta fordon.	(35) ekonomiska aktörer: producenter, insamlare, ***demonteringsföretag, återvinningsföretag,*** fordonsförsäkringsbolag, leverantörer, reparations- och underhållsaktörer, ***återtillverkare,*** avfallshanteringsaktörer och andra aktörer som arbetar med utformning av fordon, handel med begagnade fordon eller hantering av uttjänta fordon ***och deras delar, komponenter, stommar och material***.

Ändring 114
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 35a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(35a)återtillverkare: en fysisk eller juridisk person eller ett rättssubjekt som utför återtillverkning.

Ändring 115
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 35b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(35b) eftermonteringsaktör: en juridisk person som har tillstånd att tillverka ombyggnadssatser för elfordon eller att bygga om fordon med förbränningsmotor till

batterielfordon eller bränslecellsfordon.

Ändring 116
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 35c (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(35c)insamlingsplats: en annan ekonomisk aktör än en auktoriserad behandlingsanläggning som tillfälligt lagrar uttjänta fordon och förbereder överföringen av uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar.

Ändring 117
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 35d (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(35d) registrering: registrering enligt definitionen i artikel 2 b i direktiv 1999/37/EG; för fordon som omfattas av kategorierna L1 och L2, när de inte omfattas av administrativ registrering enligt direktiv 1999/37/EG i en viss medlemsstat, avses med registrering fordon som registreras i ett system som gör det möjligt att identifiera dem, även vid utsläppandet på marknaden, under användning eller när de är uttjänta, i syfte att säkerställa överensstämmelse med denna förordning.

Ändring 118
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 1 – led 35e (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(35e) reparerbarhet: möjligheten att reparera delar eller komponenter från ett fordon.

Ändring 119
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 2 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) *ämnen som inger betänkligheter* och *databärare* som fastställs i artikel 2.***28*** och 2.***30*** i förordning ***[ekodesign för hållbara produkter]***.	(e) *ämnen som inger betänkligheter* och *databärare* som fastställs i artikel 2.***27*** och 2.***29*** i förordning ***(EU) 2024/1781.***

Ändring 120
Förslag till förordning
Artikel 3 – punkt 2 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ea) tillverkare av små volymer som fastställs i artikel 3.48 i förordning (EU) 2024/1257.

Ändring 121
Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period	1. Varje fordon som tillhör en ***ny*** fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period

på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ska vara konstruerade så att det	på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ska vara konstruerade så att det

Ändring 122
Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) Kontrollera att den information som mottagits från leverantörerna är ***korrekt och*** fullständig.	(c) Kontrollera att den information som mottagits från leverantörerna är fullständig.

Ändring 123
Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	2a. Den skyldighet som fastställs enligt punkt 2 a och c är beroende av tillgången till information och uppgifter i leveranskedjan, med beaktande av små och medelstora företags storlek och specifika organisatoriska egenskaper.

Ändring 124
Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 3 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Kommissionen ska senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 35 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] anta en genomförandeakt om fastställande av en ny metod för	Kommissionen ska senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 35 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] anta en genomförandeakt om fastställande av en ny metod för

beräkning och verifiering av graden av återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet av ett fordon, med beaktande av de faktorer som anges i bilaga II.	beräkning och verifiering av graden av återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet av ett fordon, med beaktande av de faktorer som anges i bilaga II ***och i ISO-standard 22628:2002***.

Ändring 125
Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Förekomsten av ämnen som inger betänkligheter i fordon och tillhörande delar och komponenter ska minimeras så långt det är möjligt.	1. Förekomsten av ämnen som inger betänkligheter i fordon och tillhörande delar och komponenter ska minimeras så långt det är möjligt ***i den utsträckning som krävs för att förhindra negativa effekter på människors hälsa och miljön, under hela deras livscykel***. ***Kommissionen ska, med bistånd av Europeiska kemikaliemyndigheten som inrättats genom förordning (EG) nr 1907/2006, senast den ... [Publikationsbyrån: för in datum = sista dagen i den månad som följer 18 månader efter denna förordnings ikraftträdande] utarbeta en rapport om ämnen som inger betänkligheter, dvs. ämnen som inverkar negativt på hälsan eller miljön eller som hindrar materialåtervinning av säkra och högkvalitativa sekundära råvaror som förekommer i fordon. Kommissionen ska överlämna denna rapport med information om sina iakttagelser till Europaparlamentet och rådet och ska överväga antagandet av delegerade akter som***

	fastställer förteckningar över ämnen som inger betänkligheter, tillämpliga specifikt på fordon, och lämpliga uppföljningsåtgärder.
	Den rapport som avses i andra stycket ska inte omfatta fordonsdelar och fordonskomponenter för vilka en identifiering eller bedömning redan krävs genom annan unionslagstiftning.

Ändring 126
Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. ***Utöver de begränsningar som anges i bilaga XVII till förordning (EG) nr 1907/2006 och, i tillämpliga fall, de begränsningar som anges i bilagorna I och II till förordning (EU) 2019/1021 och i förordning (EU) 2023/[Publikationsbyrån: Batterier] får*** varje fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 inte innehålla bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom.	2. Varje ***ny*** fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ***eller nya delar eller komponenter till sådana fordon som släpps ut på marknaden*** får inte innehålla bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom.

Ändring 127
Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. På begäran av	5. På begäran av

kommissionen, och senast 12 månader från en sådan begäran, ska Europeiska kemikaliemyndigheten (kemikaliemyndigheten) utarbeta en rapport om den tekniska och ekonomiska genomförbarheten av alternativ till de befintliga undantag som förtecknas i bilaga III och, på grundval av en sådan bedömning, ett motiverat förslag till särskild ändring av undantaget.	kommissionen, och senast 12 månader från en sådan begäran, ska Europeiska kemikaliemyndigheten (kemikaliemyndigheten) utarbeta en rapport***, baserad på samråd med berörda parter och experter inom industrin,*** om den tekniska och ekonomiska genomförbarheten av alternativ till de befintliga undantag som förtecknas i bilaga III och, på grundval av en sådan bedömning, ett motiverat förslag till särskild ändring av undantaget.

Ändring 128
Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. Så snart kemikaliemyndigheten har mottagit kommissionens begäran ska den på sin webbplats offentliggöra ett meddelande om att en rapport kommer att utarbetas avseende en eventuell ändring av ett undantag i bilaga III, och uppmana alla berörda parter att inkomma med synpunkter senast ***åtta*** veckor från dagen för offentliggörandet av meddelandet. Myndigheten ska på sin webbplats offentliggöra alla synpunkter som inkommit från berörda parter.	6. Så snart kemikaliemyndigheten har mottagit kommissionens begäran ska den på sin webbplats offentliggöra ett meddelande om att en rapport kommer att utarbetas avseende en eventuell ändring av ett undantag i bilaga III, och uppmana alla berörda parter att inkomma med synpunkter senast ***12*** veckor från dagen för offentliggörandet av meddelandet. Myndigheten ska på sin webbplats offentliggöra alla synpunkter som inkommit från berörda parter.

Ändring 129
Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 7

Kommissionens förslag	*Ändring*
7. Senast ***nio*** månader efter det att den rapport som avses i	7. Senast ***12*** månader efter det att den rapport som avses i

punkt 5 har överlämnats till kommissionen ska kemikaliemyndighetens kommitté för samhällsekonomisk analys, som inrättats i enlighet med artikel 76.1 d i förordning (EG) nr 1907/2006, anta ett yttrande om rapporten och om de specifika ändringar som föreslås. Myndigheten ska utan dröjsmål överlämna detta yttrande till kommissionen.	punkt 5 har överlämnats till kommissionen ska kemikaliemyndighetens kommitté för samhällsekonomisk analys, som inrättats i enlighet med artikel 76.1 d i förordning (EG) nr 1907/2006, anta ett yttrande om rapporten och om de specifika ändringar som föreslås. Myndigheten ska utan dröjsmål överlämna detta yttrande till kommissionen.

Ändring 130
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Den plast som ingår i varje fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ska innehålla minst ***25*** viktprocent plast som är materialåtervunnet från ***plastavfall*** efter konsumentledet.	Den plast som ingår i varje ***ny*** fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ska innehålla minst ***20*** viktprocent plast som är materialåtervunnet från ***plastavfallsflöden*** efter konsumentledet***, tilldelat genom en spårbarhetskedja i enlighet med standarden ISO 22095:2020***.

Ändring 131
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Alla uttjänta fordonsdelar och uttjänta fordonskomponenter som avlägsnas för utbyte under ett fordons användningsfas ska ingå i

plastavfallflödet efter konsumentledet som råvara för materialåtervunnen plast.

Ändring 132
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1 – stycke 1b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Vikten av den materialåtervunna plasten och den totala vikten av plast som avses i första stycket ska inte omfatta elastomerer eller andra termohärdande polymerer än polyuretanskum.

Ändring 133
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1a. Varje ny fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: För in datum = den första dagen i den månad som följer efter en period på 120 månader efter dagen för förordningens ikraftträdande] ska uppnå ett mål på minst 5 procentenheter över det mål som anges i punkt 1 första stycket, såvida inte bristen på tillgång till eller alltför höga priser på specifik materialåtervunnen plast gör det orimligt svårt att uppnå detta mål.

Ändring 134
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1b (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1b. Tillverkarna får uppfylla upp till högst 50 % av de mål som anges i punkt 1 första stycket och punkt 1a genom att använda avfall före konsumentledet.

Ändring 135
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 1c (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1c. Minst 15 procent av de mål som fastställs i punkt 1 första stycket och punkt 1a ska uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon används i den berörda fordonstypen.

Ändring 136
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på ***23*** månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen anta en ***genomförandeakt*** i enlighet med artikel ***51.2*** för att komplettera denna förordning genom att fastställa metoden för beräkning och verifiering, vid tillämpning av punkt 1 i denna artikel, av andelen plast som återvunnits från avfall efter konsumentledet respektive från uttjänta fordon, ***och som finns i***	2. Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på ***15*** månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen anta en ***delegerad akt*** i enlighet med artikel ***50*** för att komplettera denna förordning genom att fastställa metoden för beräkning och verifiering, vid tillämpning av punkt 1 i denna artikel, av andelen plast som återvunnits från avfall ***före konsumentledet och*** efter konsumentledet respektive från uttjänta fordon,

och ingår i fordonstypen.	***för att tillverka den fordonstyp som beaktar den bästa tillgängliga materialåtervinningstekniken***.

Ändring 137
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Kommissionen ges befogenhet att anta ***delegerade akter*** i enlighet med artikel 50 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en minimiandel stål som materialåtervunnits från ***stålavfall efter konsumentledet*** och som ska finnas i och ingå i fordonstyper som ska typgodkännas i enlighet med denna förordning och förordning (EU) 2018/858.	***Senast den … [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 24 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen*** anta ***en delegerad akt*** i enlighet med artikel 50 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en minimiandel stål som materialåtervunnits från ***järnskrot och en minimiandel materialåtervunnet aluminium och aluminiumlegeringar*** och som ska finnas i och ingå i fordonstyper som ska typgodkännas i enlighet med denna förordning och förordning (EU) 2018/858. ***Den delegerade akten ska också fastställa tillämpningsdatum för skyldigheten att ha en minimiandel materialåtervunnet innehåll. Stål som används som förstärkningsmaterial i däck ska inte anses omfattas av den delegerade akten.***

Ändring 138
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
Den minimiandel materialåtervunnet stål som avses i första stycket ska baseras på en genomförbarhetsstudie som utförs av kommissionen. Studien ska vara slutförd senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på ***23*** månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] och den ska särskilt fokusera på följande aspekter:	Den minimiandel materialåtervunnet stål ***samt aluminium och aluminiumlegeringar*** som avses i första stycket ska baseras på en genomförbarhetsstudie som utförs av kommissionen. Studien ska vara slutförd senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på ***12*** månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] och den ska särskilt fokusera på följande aspekter:

Ändring 139
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Den nuvarande och prognostiserade tillgången på ***stål som materialåtervinns från källor till stålavfall efter konsumentledet***.	(a) Den nuvarande och prognostiserade tillgången på ***järnskrot, med beaktande av platta och långa kolstålsprodukter och produkter av rostfritt stål i olika produktfamiljer***.

Ändring 140
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Den nuvarande andelen ***avfall efter konsumentledet*** i olika halvfabrikat och mellanprodukter av stål som används i fordon.	(b) Den nuvarande andelen ***järnskrot*** i olika halvfabrikat och mellanprodukter av stål ***med anknytning till stålproduktfamiljer*** som används i fordon ***och förväntade förändringar i samband med fordonsindustrins omställning***.

Ändring 141
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) Tillverkarnas potentiella användning av ***materialåtervunnet stål efter konsumentledet*** i fordon som ska typgodkännas.	(c) Tillverkarnas potentiella användning av ***järnskrot*** i fordon som ska typgodkännas ***med beaktande av de olika begränsningar av sammansättning som gäller för varje stålproduktfamilj***.

Ändring 142
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Den relativa efterfrågan på ***stålavfall efter konsumentledet*** inom fordonsindustrin jämfört med efterfrågan inom andra sektorer.	(d) Den relativa efterfrågan på ***avfall från järnskrot*** inom fordonsindustrin jämfört med efterfrågan inom andra sektorer ***med beaktande av förmågan att tolerera kopparinnehåll och andra oavsiktliga orenheter***.

Ändring 143
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) Ekonomisk bärkraft och teknisk och vetenskaplig utveckling, inbegripet förändringar i tillgången till materialåtervinningsteknik som kan påverka återvinningsgraden för stål.	(e) Ekonomisk bärkraft och teknisk och vetenskaplig utveckling, inbegripet förändringar i tillgången till materialåtervinningsteknik som kan påverka återvinningsgraden för stål ***samt det befintliga bidraget av järnskrot före konsumentledet***.

Ändring 144
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led f

Kommissionens förslag	*Ändring*
(f) Hur en minimiandel materialåtervunnet stål i fordon bidrar till unionens mål för öppet strategiskt oberoende samt dess klimat- och ***miljömål***.	(f) Hur en minimiandel materialåtervunnet stål***, koldioxidsnålt stål och aluminium och aluminiumlegeringar*** i fordon bidrar till unionens mål för öppet strategiskt oberoende samt dess klimat-***, miljö-*** och ***industrimål, i synnerhet när det gäller skapandet av pionjärmarknader***.

Ändring 145
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led g

Kommissionens förslag	*Ändring*
(g) Behovet av att förhindra oproportionerligt stora negativa konsekvenser för fordons prisöverkomlighet. ***och***	(g) Behovet av att förhindra oproportionerligt stora negativa konsekvenser för fordons prisöverkomlighet.

Ändring 146
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led h

Kommissionens förslag	*Ändring*
(h) Inverkan på bilindustrins totala kostnader och konkurrenskraft.	(h) Inverkan på bilindustrins ***och hela värdekedjans*** totala kostnader och konkurrenskraft.

Ändring 147
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led ha (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ha) Nuvarande och

	prognostiserad tillgång på aluminium och aluminiumlegeringar som materialåtervunnits från avfall före och efter konsumentledet.

Ändring 148
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led hb (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(hb) De nuvarande andelarna materialåtervunnet innehåll från avfall efter konsumentledet i form av aluminium och aluminiumlegeringar i fordon som släpps ut på marknaden. och

Ändring 149
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 2 – led hc (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(hc) Eventuella konsekvenser för fordons funktion av att låta materialåtervunnet innehåll i form av aluminium och aluminiumlegeringar ingå i fordonsdelar och fordonskomponenter.

Ändring 150
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
Kommissionen får anta en ***genomförandeakt för att fastställa metoden*** för beräkning och verifiering av ***andelen materialåtervunnet***	***Senast den … [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 24 månader efter***

stål från ***stålavfall efter konsumentledet*** som finns i och används i fordonstyper.	***dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen*** anta en ***delegerad akt om fastställande av den metod*** för beräkning och verifiering av ***det materialåtervunna innehåll i form av aluminium och aluminiumlegeringar och*** stål från ***järnskrot och, i förekommande fall, andelen koldioxidsnålt stål*** som finns i och används i fordonstyper.

Ändring 151
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 3 – stycke 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
Dessa ***genomförandeakter*** ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel ***51.2***.	Dessa ***delegerade akter*** ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel ***50***.

Ändring 152
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 4 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på ***35*** månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen ***bedöma*** om ***det är genomförbart att införa ett krav på minimiandelen***	Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på ***36*** månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen ***anta en delegerad akt i enlighet med artikel 50*** om ***komplettering av denna förordning genom att fastställa en minimiandel***

Ändring 153
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 4 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) ***aluminium och aluminiumlegeringar och*** magnesium och magnesiumlegeringar, som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som ingår i fordonstyper, och	(a) magnesium och magnesiumlegeringar, som materialåtervunnits från avfall ***före och*** efter konsumentledet och som ingår i fordonstyper, och

Ändring 154
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 4 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som ingår i permanentmagneter i elmotorer.	(b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor som materialåtervunnits från avfall ***före och*** efter konsumentledet och som ingår i permanentmagneter i elmotorer.

Ändring 155
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Efter bedömningen som avses i första stycket ***ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50*** för ***att komplettera denna förordning genom*** att ***fastställa*** en minimiandel ***aluminium och aluminiumlegeringar, magnesium och magnesiumlegeringar, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som ska finnas i och ingå i de***	***Den delegerade akt*** som avses i första stycket ***ska också fastställa tillämpningsdatum*** för ***skyldigheten*** att ***ha*** en minimiandel ***materialåtervunnet innehåll***.

fordonstyper som ska typgodkännas enligt denna förordning och förordning (EU) 2018/858.

Ändring 156
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 4 – stycke 3 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
Omfattningen av den minimiandel materialåtervunnet innehåll av de material som avses i ***andra*** stycket ska baseras på ***den*** genomförbarhetsstudie som ***avses*** i ***första stycket,*** med beaktande av samtliga följande kriterier:	Den minimiandel materialåtervunnet innehåll av de material som avses i ***första*** stycket ska baseras på ***en*** genomförbarhetsstudie som ***utförs av kommissionen. Kommissionen ska slutföra studien senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen*** i ***den månad som följer efter en period på 24 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande]*** med beaktande av samtliga följande kriterier:

Ändring 157
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 4 – stycke 3 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Nuvarande och prognostiserad tillgänglighet på de material som förtecknas i andra stycket och som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet.	(a) Nuvarande och prognostiserad tillgänglighet på de material som förtecknas i andra stycket och som materialåtervunnits från avfall ***före och*** efter konsumentledet.

Ändring 158
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 4 – stycke 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
Kommissionen får anta en ***genomförandeakt*** som fastställer metoden för beräkning och verifiering av andelen material som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet i fordonstyper.	***Senast den … [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen*** anta en ***delegerad akt*** som fastställer metoden för beräkning och verifiering av andelen material som ***avses i denna punkt som*** materialåtervunnits från avfall ***före och*** efter konsumentledet i fordonstyper.

Ändring 159
Förslag till förordning
Artikel 6 – punkt 4 – stycke 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
Den ***genomförandeakten*** ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel ***51.2***.	Den ***delegerade akten*** ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel ***50***.

Ändring 160
Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska konstrueras på ett sätt som ***inte hindrar*** auktoriserade behandlingsanläggningar ***från***	1. Varje fordon som tillhör en ***ny*** fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska konstrueras på ett sätt som ***gör det möjligt för*** auktoriserade

att avlägsnar de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII från det berörda fordonet under fordonets avfallsfas.	behandlingsanläggningar ***att enkelt avlägsna*** de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII från det berörda fordonet under fordonets avfallsfas ***i syfte att byta ut, återanvända, materialåtervinna, återtillverka eller renovera dem när detta är tekniskt möjligt***.

Ändring 161
Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ska, vad gäller sammanfogning, fastsättning och försegling, konstrueras så att auktoriserade behandlingsanläggningar eller reparations- och underhållsaktörer på ett enkelt och icke-förstörande sätt kan avlägsna och ersätta elfordonsbatterier och elmotorer i fordonet under fordonets användningsfas och avfallsfas.	2. Varje fordon som tillhör en ***ny*** fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ska, ***inbegripet*** vad gäller sammanfogning, fastsättning och försegling, konstrueras så att auktoriserade behandlingsanläggningar eller reparations- och underhållsaktörer på ett enkelt och icke-förstörande sätt kan avlägsna och ersätta elfordonsbatterier ***och deras batteripaket*** och elmotorer i fordonet under fordonets användningsfas och avfallsfas.

Ändring 162
Förslag till förordning
Artikel 7 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	4a. Tillverkare får inte hindra avlägsnande och utbyte av fordonsdelar och fordonskomponenter med hjälp av programvaruuppdateringar. Tillverkarna ska säkerställa tillgång till nödvändig programvarudokumentation och diagnosverktyg.

Ändring 163
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Tillverkarna ska visa att nya ***fordon*** som de har tillverkat och som släpps ut på marknaden är typgodkända i enlighet med kraven i förordning (EU) 2018/858 och i den här förordningen.	1. Tillverkarna ska visa att nya ***fordonstyper*** som de har tillverkat och som släpps ut på marknaden är typgodkända i enlighet med kraven i förordning (EU) 2018/858***, förordning (EU) nr 168/2013*** och i den här förordningen.

Ändring 164
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artiklarna 4, 5, 6 eller 7 ska producenten tillhandahålla dokumentation som visar att dessa krav är uppfyllda och	2. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artiklarna 4, 5***.1, 5.2***, 6 eller 7 ska producenten tillhandahålla dokumentation som visar att dessa krav är uppfyllda och

Ändring 165
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) ta med den i det underlag som avses i artikel 24 i förordning (EU) 2018/858, och	(a) ta med den i det underlag som avses i artikel 24 i förordning (EU) 2018/858 ***eller i artikel 27 i förordning (EU) nr 168/2013, beroende på vad som är tillämpligt***, och

Ändring 166
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) lämna in den till typgodkännandemyndigheten i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) 2018/858.	(b) lämna in den till typgodkännandemyndigheten i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) 2018/858 ***eller artikel 26 i förordning (EU) nr 168/2013, beroende på vad som är tillämpligt***.

Ändring 167
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. För typgodkännande av fordon som omfattas av kravet i artikel 9 ska producenten lämna in strategin för cirkularitet till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i förordning (EU) 2018/858.	***utgår***

Ändring 168
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 10 ska producenten sammanställa den information som avses i artikel 10.1 och lämna in den, i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2018/858, till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i den förordningen.	4. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 10 ska producenten sammanställa den information som avses i artikel 10.1 och lämna in den, i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2018/858, till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i den förordningen ***eller i enlighet med artikel 27.1 i förordning (EU) nr 168/2013 till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 26 i förordning (EU) nr 168/2013***.

Ändring 169
Förslag till förordning
Artikel 8 – punkt 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 11 ska producenten lämna in en försäkran om överensstämmelse med kravet i artikel 11.1, i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2018/858, till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i den förordningen.	5. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 11 ska producenten lämna in en försäkran om överensstämmelse med kravet i artikel 11.1, i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2018/858, till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i den förordningen ***eller i enlighet med artikel 27.1 i förordning (EU) nr 168/2013 till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses***

	i artikel 26 i förordning (EU) nr 168/2013.

Ändring 170
Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. ***För varje fordonstyp som är typgodkänd enligt förordning (EU) 2018/858*** från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ***ska producenten*** utarbeta en strategi för cirkularitet.	1. ***Fordonstillverkarna ska*** från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] utarbeta en strategi för cirkularitet ***på tillverkarnivå och överlämna en kopia till kommissionen*** . ***Trots vad som sägs i punkt 1 får tillverkarna också utarbeta en strategi för cirkularitet på fordonskategorinivå.***

Ändring 171
Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. I strategin för cirkularitet ska det redogöras för de åtgärder som tillverkarna kommer att vidta för att följa upp sina skyldigheter att säkerställa att cirkularitetskraven i kapitel II***, som verifieras i typgodkännandeförfarandena*** och som ***är tillämpliga på den berörda fordonstypen***, ***uppfylls***.	2. I strategin för cirkularitet ska det redogöras för de åtgärder som tillverkarna kommer att vidta för att följa upp sina skyldigheter att säkerställa att cirkularitetskraven i kapitel II ***uppfylls. Strategin för cirkularitet ska ta hänsyn till den kapacitet*** och ***information*** som ***leverantörerna, särskilt små och medelstora företag***, ***faktiskt har***.

Ändring 172
Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. producenten ska lämna en kopia av strategin för cirkularitet till kommissionen senast 30 dagar efter det att typgodkännandet för den berörda fordonstypen har beviljats.	***utgår***

Ändring 173
Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. producenten ska övervaka och följa upp åtgärderna i strategin för cirkularitet och uppdatera strategin vart femte år i enlighet med del B i bilaga IV. ***Den uppdaterade strategin för cirkularitet ska lämnas in till den typgodkännandemyndighet som utfärdade typgodkännandet för fordonstypen och till kommissionen.***	5. Producenten ska övervaka och följa upp åtgärderna i strategin för cirkularitet och uppdatera strategin ***och ange de relevanta nya ändringarna av*** strategin för cirkularitet vart femte år i enlighet med del B i bilaga IV.

Ändring 174
Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 7

Kommissionens förslag	*Ändring*
7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra del B i bilaga IV genom att anpassa kraven på innehållet i strategin för cirkularitet och	***utgår***

uppdateringarna av den strategin till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen inom fordonstillverkning och hantering av uttjänta fordon, marknadsutvecklingen inom fordonssektorn och ändringar i lagstiftningen.

Ändring 175
Förslag till förordning
Artikel 9 – punkt 8

Kommissionens förslag	*Ändring*
8. Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 83 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen sammanställa och offentliggöra en rapport om cirkulariteten inom fordonssektorn. Rapporten ska särskilt baseras på strategier för ***cirkulariet*** och uppdateringar av sådana strategier.	8. Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 83 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ***och vart femte år därefter*** ska kommissionen sammanställa och offentliggöra en rapport om cirkulariteten inom fordonssektorn. Rapporten ska särskilt baseras på strategier för ***cirkularitet*** och uppdateringar av sådana strategier.

Ändring 176
Förslag till förordning
Artikel 10 – punkt 1 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
Tillverkarna ska ange, för varje fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på ***36*** månader efter ***dagen*** för ***denna förordnings ikraftträdande]*** enligt förordning (EU) 2018/858, respektive andel	Tillverkarna ska ange, för varje ***ny*** fordonstyp som är typgodkänd från och med den ***…*** [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på ***12*** månader efter ***antagandet av delegerade akter om fastställande av metoder*** för ***beräkning och verifiering av materialåtervunnet innehåll i***

materialåtervunnet innehåll av	***fordon i enlighet med artikel 6***] enligt förordning (EU) 2018/858, respektive andel materialåtervunnet innehåll av

Ändring 177
Förslag till förordning
Artikel 10 – punkt 1 – stycke 1 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) stål**.**	(d) stål ***och dess legeringar,***

Ändring 178
Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 1 – stycke 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(da) plast.

Ändring 179
Förslag till förordning
Artikel 10 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Deklarationen ska avse det materialåtervunna innehållet av dessa material i fordonstypen och, för varje andel material, ange om materialet återvunnits från avfall före eller efter konsumentledet.	Deklarationen ska avse det materialåtervunna innehållet av dessa material i fordonstypen och, för varje andel material ***och för plastkomponenter som är tyngre än 100 gram***, ange om materialet återvunnits från avfall före eller efter konsumentledet.

Ändring 180
Förslag till förordning
Artikel 10 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Genom undantag från punkt 1 ska kravet att deklarera andelen materialåtervunnet	3. Genom undantag från punkt 1 ska kravet att deklarera andelen materialåtervunnet

innehåll av ett visst material inte gälla om ett mål har fastställts för det materialet i enlighet med artikel 6.3 eller 6.4.	innehåll av ett visst material inte gälla om ett mål har fastställts för det materialet i enlighet med artikel ***6.1,*** 6.3 eller 6.4.

Ändring 181
Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska tillverkarna ge avfallshanteringsaktörer ***och*** reparations- och underhållsaktörer obegränsad, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till den information som förtecknas i bilaga V, vilket möjliggör tillgång till samt säkert avlägsnande och utbyte av följande:	1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska tillverkarna***, för nya fordonstyper som typgodkänts,*** ge avfallshanteringsaktörer***,*** reparations- och underhållsaktörer ***och alarmeringstjänster*** obegränsad, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till den information som förtecknas i bilaga V***, exempelvis genom befintliga verktyg som används av bilindustrin***, vilket möjliggör tillgång till samt säkert avlägsnande och utbyte av följande:

Ändring 182
Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Elfordonsbatterier som ingår i fordonet.	(a) Elfordonsbatterier ***samt deras batteripaket*** som ingår i fordonet.

Ändring 183
Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 1 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) Delar och komponenter som innehåller de kritiska råvaror som avses i artikel ***27.1*** b i förordning (EU) ***[akten om kritiska råvaror]*** vid tidpunkten för typgodkännandet av fordonet.	(e) Delar och komponenter som innehåller de kritiska råvaror som avses i artikel ***28.1*** b i förordning (EU) ***2024/1252*** vid tidpunkten för typgodkännandet av fordonet.

Ändring 184
Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1a. Tillverkarna ska tillhandahålla vägledning om åtgärder vid nödsituationer.

Ändring 185
Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Tillverkarna ska säkerställa samarbete med auktoriserade behandlingsaktörer och reparations- och underhållsaktörer genom att skapa de kommunikationsplattformar som krävs för att tillhandahålla och uppdatera den information som avses i punkt 1 och den information som anges i bilaga V.	Tillverkarna ska säkerställa samarbete med auktoriserade behandlingsaktörer***, eftermonteringsaktörer*** och reparations- och underhållsaktörer genom att skapa de kommunikationsplattformar som krävs för att tillhandahålla och uppdatera den information som avses i punkt 1 och den information som anges i bilaga V.

Ändring 186
Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Tillverkarna ska kostnadsfritt	Tillverkarna ska kostnadsfritt

tillhandahålla den information som avses i första stycket. Tillverkarna får ta ut avgifter från avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer för att täcka de administrativa kostnaderna för att göra den begärda informationen tillgänglig via kommunikationsplattformar.	tillhandahålla den information som avses i första stycket. Tillverkarna får ta ut ***skäliga och proportionella*** avgifter från avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer för att täcka de ***faktiska*** administrativa kostnaderna för att göra den begärda informationen tillgänglig via kommunikationsplattformar.

Ändring 187
Förslag till förordning
Artikel 11 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga V genom att se över förteckningen över delar, komponenter och material i fordon och omfattningen av den information som tillverkarna ska tillhandahålla.	***utgår***

Ändring 188
Förslag till förordning
Artikel 12 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. ***Tillverkarna*** ska se till att ***elmotorer*** som innehåller permanentmagneter är försedda med en väl synlig, tydligt läsbar och outplånlig etikett med ***de uppgifter som anges*** i ***punkt 4 i bilaga VI***.	2. ***Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande]*** ska ***tillverkarna*** se till att ***fordonsdelar och fordonskomponenter*** som innehåller permanentmagneter är försedda med en väl synlig,

	tydligt läsbar och outplånlig etikett med ***uppgifterna enligt artikel 28*** i ***förordning (EU) 2024/1252***.

Ändring 189
Förslag till förordning
Artikel 13 – rubriken

Kommissionens förslag	*Ändring*
Cirkularitetspass för fordon	***Digitalt*** cirkularitetspass för fordon

Ändring 190
Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på ***84*** månader efter förordningens ikraftträdande] ska varje fordon som släpps ut på marknaden ha ett cirkularitetspass för fordon, som ska anpassas till och, om möjligt, integreras i andra fordonsrelaterade miljöpass som fastställs i unionsrätten.	1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på ***72*** månader efter förordningens ikraftträdande] ska varje fordon som släpps ut på marknaden ha ett ***digitalt*** cirkularitetspass för fordon, som ska anpassas till***, vara driftskompatibelt med*** och, om möjligt, integreras i andra fordonsrelaterade miljöpass som fastställs i unionsrätten.

Ändring 191
Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Cirkularitetspasset för fordon ska innehålla den information som avses i ***artikel*** 11 i denna förordning i digitalt format och vara	2. Cirkularitetspasset för fordon ska innehålla den information som avses i ***artiklarna 5.2, 5.3, 10 och*** 11 i denna förordning i digitalt format

kostnadsfritt tillgängligt.	och vara kostnadsfritt tillgängligt.

Ändring 192
Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Den ***producent som släpper*** ut ***fordonet*** på marknaden ska se till att informationen i cirkularitetspasset för fordon är korrekt, fullständig och aktuell.	3. ***Vid*** den ***tidpunkt då fordonet släpps*** ut på marknaden ska ***tillverkaren*** se till att informationen i cirkularitetspasset för fordon är korrekt, fullständig och aktuell.

Ändring 193
Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. Cirkularitetspasset för ett fordon som har blivit ett uttjänt fordon ska upphöra att gälla tidigast sex månader efter det att skrotningsintyget för det uttjänta fordonet utfärdades.	5. Cirkularitetspasset för ett fordon som har blivit ett uttjänt fordon ska upphöra att gälla tidigast sex månader efter det att ***export- eller*** skrotningsintyget för det uttjänta fordonet utfärdades.

Ändring 194
Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 6 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa regler när det gäller följande:	***Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = senast den första dagen i den månad som följer efter en period på 60 månader efter förordningens ikraftträdande]*** ska ***kommissionen*** anta genomförandeakter för att fastställa regler när det gäller följande:

Ändring 195
Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 6 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Metod och ***teknisk specifikation*** för ***det system*** som ska användas för att få tillgång till cirkularitetspasset för fordon.	(a) Metod och ***grundläggande krav*** för ***den tekniska lösning*** som ska användas för att få tillgång till cirkularitetspasset för fordon ***på ett sätt som inte utesluter någon teknisk lösning***.

Ändring 196
Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 6 – stycke 1 – led b – led i

Kommissionens förslag	*Ändring*
(i) interoperabiliteten mellan cirkularitetspasset för fordon och andra pass i enlighet med unionslagstiftningens krav,	(i) interoperabiliteten ***och anpassningen*** mellan cirkularitetspasset för fordon och andra pass i enlighet med unionslagstiftningens krav,

Ändring 197
Förslag till förordning
Artikel 13 – punkt 6 – stycke 1 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ca) Villkoren för tillgång till cirkularitetspasset för fordon, inbegripet rätten till tillgång och relevanta regler för dataskydd och skydd av immateriella rättigheter.

Ändring 198
Förslag till förordning
Artikel 15 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Medlemsstaterna får anta åtgärder för att kräva att producenterna eller, om de utsetts i enlighet med artikel 18, producentansvarsorganisationerna ingår avtal med auktoriserade behandlingsanläggningar för att fullgöra sina skyldigheter avseende producentansvar.

Ändring 199
Förslag till förordning
Artikel 15 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	4a. Kommissionen ska senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 24 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] anta en genomförandeakt med detaljerade krav för de avtal som avses i punkt 3a, i syfte att säkerställa rättvisa, transparenta och icke-diskriminerande villkor. Genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

Ändring 200
Förslag till förordning
Artikel 16 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Från och med den [Publikationsbyrån: för in	Från och med den [Publikationsbyrån: för in

datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska producenter ha utökat producentansvar för fordon som de för första gången tillhandahåller på marknaden inom en medlemsstats territorium. Det system som producenterna inför för att fullgöra detta ansvar ska ***vara förenligt med*** artiklarna 8 och 8a i direktiv 2008/98/EG och ***uppfylla*** kraven i detta kapitel.	datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska producenter ha utökat producentansvar för fordon som de för första gången tillhandahåller på marknaden inom en medlemsstats territorium. Det system som producenterna inför för att fullgöra detta ansvar ska ***uppfylla bestämmelserna i*** artiklarna 8 och 8a i direktiv 2008/98/EG och kraven i detta kapitel.

Ändring 201
Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 35 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska medlemsstaterna inrätta ett register över producenter i syfte att kontrollera att producenterna uppfyller kraven i detta kapitel.	Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 35 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska medlemsstaterna inrätta ett register över producenter ***eller använda ett befintligt register över producenter*** i syfte att kontrollera att producenterna uppfyller kraven i detta kapitel.

Ändring 202
Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Registret ska innehålla länkar till andra nationella register över producenters webbplatser för att underlätta registreringen av producenter ***eller utsedda***	Registret ska innehålla länkar till andra nationella register över producenters webbplatser för att underlätta registreringen av producenter ***och behöriga***

ombud för utökat producentansvar i alla medlemsstater.	ombud för utökat producentansvar i alla medlemsstater.

Ändring 203
Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 1 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 35 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen inrätta en gemensam portal med länkar till alla nationella register för att underlätta registreringen av producenter i samtliga medlemsstater.

Ändring 204
Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 2 – stycke 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
Producenterna får endast tillhandahålla fordon på marknaden i en medlemsstat om de eller deras ***utsedda*** ombud för utökat producentansvar, om dessa godkänns, är registrerade i den medlemsstaten.	Producenterna får endast tillhandahålla fordon på marknaden i en medlemsstat om de eller deras ***behöriga*** ombud för utökat producentansvar, om dessa godkänns, är registrerade i den medlemsstaten.

Ändring 205
Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. De skyldigheter som anges i denna artikel får för	6. De skyldigheter som anges i denna artikel får för

producentens räkning fullgöras av ett ***utsett*** ombud för utökat producentansvar.	producentens räkning fullgöras av ett ***behörigt*** ombud för utökat producentansvar. ***Om ett behörigt ombud företräder mer än en producent i landet ska det behöriga ombudet ange namn och kontaktuppgifter separat för var och en av de företrädda producenterna.***

Ändring 206
Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 11

Kommissionens förslag	*Ändring*
11. Producenten, eller i tillämpliga fall producentens ***utsedda*** ombud för utökat producentansvar eller den producentansvarsorganisationen som utsetts för de producenter som den företräder, ska utan onödigt dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten om eventuella ändringar av informationen i registreringen och om varje definitivt upphörande av tillhandahållandet på marknaden inom medlemsstatens territorium av de fordon som avses i registreringen.	11. Producenten, eller i tillämpliga fall producentens ***behöriga*** ombud för utökat producentansvar eller den producentansvarsorganisationen som utsetts för de producenter som den företräder, ska utan onödigt dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten om eventuella ändringar av informationen i registreringen och om varje definitivt upphörande av tillhandahållandet på marknaden inom medlemsstatens territorium av de fordon som avses i registreringen.

Ändring 207
Förslag till förordning
Artikel 17 – punkt 12

Kommissionens förslag	*Ändring*
12. Producenten eller, i tillämpliga fall, producentens ***utsedda*** ombud för det utökade producentansvaret eller producentansvarsorganisationen ska rapportera till den behöriga myndighet som ansvarar för	12. Producenten eller, i tillämpliga fall, producentens ***behöriga*** ombud för det utökade producentansvaret eller producentansvarsorganisationen ska rapportera till den behöriga myndighet som ansvarar för

registret om fullgörandet av skyldigheterna avseende utökat producentansvar.	registret om fullgörandet av skyldigheterna avseende utökat producentansvar. ***Om informationen i producentregistret inte är tillgänglig för allmänheten ska medlemsstaterna säkerställa att leverantörer av onlineplattformar som gör det möjligt för konsumenter att ingå distansavtal med producenter ges kostnadsfri tillgång till denna information.***

Ändring 208
Förslag till förordning
Artikel 18 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Producentansvarsorganisationerna ska säkerställa sekretessen för de uppgifter de förfogar över när det gäller äganderättsligt skyddad information, eller information som direkt kan kopplas till enskilda producenter eller deras ***utsedda*** ombud för det utvidgade producentansvaret.	2. Producentansvarsorganisationerna ska säkerställa sekretessen för de uppgifter de förfogar över när det gäller äganderättsligt skyddad information, eller information som direkt kan kopplas till enskilda producenter eller deras ***behöriga*** ombud för det utvidgade producentansvaret.

Ändring 209
Förslag till förordning
Artikel 18 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Utöver den information som avses i artikel 8a.3 e i direktiv 2008/98/EG ska producentansvarsorganisationerna på sina webbplatser minst varje år, med förbehåll för affärs- och industrisekretessen, offentliggöra information om insamling av uttjänta fordon och uppnående av	3. Utöver den information som avses i artikel 8a.3 e i direktiv 2008/98/EG ska producentansvarsorganisationerna ***eller enskilda producenter*** på sina webbplatser minst varje år, med förbehåll för affärs- och industrisekretessen, offentliggöra information om insamling av

målen för återanvändning och materialåtervinning, återanvändning och återvinning samt plaståtervinning för de producenter som anförtrott producentansvarsorganisationen denna uppgift.

uttjänta fordon och uppnående av målen för återanvändning och materialåtervinning, återanvändning och återvinning samt plaståtervinning för de producenter som anförtrott producentansvarsorganisationen denna uppgift ***eller för producenter som fullgör sina skyldigheter individuellt***.

Ändring 210
Förslag till förordning
Artikel 18 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Utöver den information som avses i punkt 3, ska producentansvarsorganisationerna offentliggöra information om urvalsförfarandet för avfallshanteringsaktörer som valts i enlighet med punkt 4a.

Ändring 211
Förslag till förordning
Artikel 18 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Producentansvarsorganisationerna ska säkerställa att producenter och avfallshanteringsaktörer är ***rättvist*** företrädda i sina styrande organ.	4. Producentansvarsorganisationerna ska säkerställa att producenter och avfallshanteringsaktörer ***som arbetar med insamling och behandling av uttjänta fordon*** är ***proportionerligt*** företrädda i sina styrande organ***, inbegripet i verkställande styrelser och rådgivande nämnder***.

Ändring 212
Förslag till förordning
Artikel 18 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	4a. Avfallshanteringsaktörer ska omfattas av ett icke-diskriminerande urvalsförfarande, grundat på transparenta tilldelningskriterier, som genomförs av producenter eller producentansvarsorganisation er och som inte lägger en oproportionell börda på små och medelstora företag.

Ändring 213
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Kostnader för insamling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 23–26 och kostnader för behandling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 27–30, 34 och 35, ***förutsatt att de inte täcks*** av ***intäkterna från avfallshanteringsaktörer i samband med*** försäljning av begagnade reservdelar och begagnade komponenter, sanerade uttjänta fordon eller returråvaror som materialåtervunnits från uttjänta fordon.	(a) Kostnader för insamling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 23–26 och kostnader för behandling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 27–30, 34 och 35, ***med beaktande*** av ***avfallshanteringsaktörernas intäkter från*** försäljning av begagnade reservdelar och begagnade komponenter, sanerade uttjänta fordon eller returråvaror som materialåtervunnits från uttjänta fordon.

Ändring 214
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Kostnader för genomförande av informationskampanjer som syftar till att öka insamlingen av uttjänta fordon.	(b) Kostnader för genomförande av informationskampanjer som syftar till att ***informera allmänheten och*** öka insamlingen av uttjänta fordon.

Ändring 215
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) Kostnader för inrättande av ett anmälningssystem enligt artikel 25.	***utgår***

Ändring 216
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Kostnader för insamling och rapportering av uppgifter till de behöriga myndigheterna.	(d) ***Administrativa*** kostnader för ***tillgängliggörande,*** insamling och rapportering av uppgifter till de behöriga myndigheterna.

Ändring 217
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(da) Genomsnittliga kostnader för transport av uttjänta fordon till närmaste insamlingsplats eller auktoriserade behandlingsanläggning.

Ändring 218
Förslag till förordning
Artikel 20 – punkt 4 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
När det gäller individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar ska producenterna tillhandahålla en garanti för fordon som de tillhandahåller på marknaden för första gången på en medlemsstats territorium. Den garantin ska säkerställa finansiering av verksamhet i punkt 1 som avser dessa fordon.	När det gäller individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar ska producenterna tillhandahålla en garanti för fordon som de tillhandahåller på marknaden för första gången på en medlemsstats territorium. Den garantin ska säkerställa finansiering av verksamhet i punkt 1 som avser dessa fordon***, inbegripet om verksamheten definitivt upphör eller vid insolvens***.

Ändring 219
Förslag till förordning
Artikel 21 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Om skyldigheterna avseende utökat producentansvar uppfylls kollektivt ska producentansvarsorganisationern a säkerställa att de ekonomiska bidrag som producenterna betalar till dem anpassas med hänsyn till följande:	1. Om skyldigheterna avseende utökat producentansvar uppfylls kollektivt ska producentansvarsorganisationern a säkerställa att de ekonomiska bidrag som producenterna betalar till dem anpassas ***åtminstone*** med hänsyn till följande:

Ändring 220
Förslag till förordning
Artikel 21 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Fordonets vikt.	(a) Fordonets vikt***, exklusive elfordonsbatterier***.

Ändring 221
Förslag till förordning
Artikel 21 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Typ av kraftöverföring.	***utgår***

Ändring 222
Förslag till förordning
Artikel 21 – punkt 1 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) Andelen material och ämnen som förhindrar en materialåtervinningsprocess av hög kvalitet***, t.ex. lim, kompositplast eller kolfiberförstärkta material***.	(e) Andelen material och ämnen som förhindrar en materialåtervinningsprocess av hög kvalitet.

Ändring 223
Förslag till förordning
Artikel 22 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) genom ***en*** skriftlig fullmakt utse ombud för det utökade producentansvaret i varje medlemsstat,	(a) genom skriftlig fullmakt utse ***ett behörigt*** ombud ***att agera*** för ***dennes räkning i samband med särskilda uppgifter med avseende på producentens skyldigheter i fråga om*** det utökade producentansvaret i varje medlemsstat,

Ändring 224
Förslag till förordning
Artikel 22 – punkt 2 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	En producent som säljer fordon till slutanvändare genom distansavtal och är

	etablerad i ett tredjeland ska utse ett behörigt ombud för utökat producentansvar i varje medlemsstat där den släpper ut fordon på marknaden. Ombudet ska utses genom skriftlig fullmakt.

Ändring 225
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 1 – stycke -1 (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Producenterna ska säkerställa att alla uttjänta fordon som de har släppt ut på marknaden på en medlemsstats territorium samlas in när dessa fordon blir uttjänta fordon.

Ändring 226
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Producenterna eller***,*** de i enlighet med artikel 18 utsedda***,*** producentansvarsorganisationern a ***ska*** inrätta eller delta i inrättandet av insamlingssystem, inklusive insamlingsplatser***, för alla uttjänta fordon som tillhör fordonskategorier som de för första gången har tillhandahållit på marknaden inom en medlemsstats territorium***.	***I detta syfte ska*** producenterna eller de i enlighet med artikel 18 utsedda producentansvarsorganisationern a inrätta eller delta i inrättandet av insamlingssystem, inklusive insamlingsplatser.

Ändring 227
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) erbjuder tillräcklig tillgång till auktoriserade behandlingsanläggningar, med hänsyn till befolkningsstorlek och befolkningstäthet samt förväntad mängd uttjänta fordon, som inte endast förläggs till områden där insamling och efterföljande hantering är mest lönsam,	(b) erbjuder tillräcklig tillgång till auktoriserade behandlingsanläggningar ***och insamlingsplatser***, med hänsyn till befolkningsstorlek och befolkningstäthet samt förväntad mängd uttjänta fordon, som inte endast förläggs till områden där insamling och efterföljande hantering är mest lönsam,

Ändring 228
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) säkerställer insamling av skrotdelar från fordonsreparationer,	***utgår***

Ändring 229
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) gör det möjligt att samla in uttjänta fordon ***av alla märken***, oavsett ursprung,	(d) gör det möjligt att samla in uttjänta fordon ***som de har tillhandahållit på marknaden***, oavsett ursprung,

Ändring 230
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 2 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) gör det möjligt att kostnadsfritt lämna in alla uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar i enlighet med artikel 24.2.	(e) gör det möjligt att kostnadsfritt lämna in alla uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar ***eller insamlingsplatser*** i enlighet

med artikel 24.2.

Ändring 231
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Producenterna eller, de i enlighet med artikel 18 utsedda, producentansvarsorganisationern a ska genomföra utbildningskampanjer för att främja användningen av insamlingssystemet för uttjänta fordon och informera om miljökonsekvenserna av felaktig insamling eller hantering av uttjänta fordon.	3. Producenterna eller, de i enlighet med artikel 18 utsedda, producentansvarsorganisationern a ska ***offentliggöra och regelbundet uppdatera förteckningen över insamlingsplatser och auktoriserade behandlingsanläggningar på sina webbplatser och*** genomföra utbildningskampanjer för att främja användningen av insamlingssystemet för uttjänta fordon och informera om miljökonsekvenserna av felaktig insamling eller hantering av uttjänta fordon.

Ändring 232
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 4 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Medlemsstaterna får ge andra ***avfallshanteringsaktörer*** än auktoriserade behandlingsanläggningar ***tillstånd att inrätta insamlingsplatser för*** uttjänta fordon.	Andra ***insamlingsplatser*** än auktoriserade behandlingsanläggningar ***får samla in*** uttjänta fordon.

Ändring 233
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 4 – stycke 2 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ba) inneha ett tillstånd i enlighet med artikel 23 i direktiv 2008/98/EG,

Ändring 234
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 4 – stycke 2 – led bb (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(bb) överföra insamlade uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar,

Ändring 235
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 4 – stycke 2 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) garantera att alla insamlade uttjänta fordon överförs till en auktoriserad behandlingsanläggning senast ***ett år*** från mottagandet av det uttjänta fordonet, och	(c) garantera att alla insamlade uttjänta fordon överförs till en auktoriserad behandlingsanläggning senast ***sex månader*** från mottagandet av det uttjänta fordonet, och

Ändring 236
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. ***Avfallshanteringsaktörer na, inbegripet*** auktoriserade ***behandlingsanläggningar,*** ska till fordonsägaren utfärda ett dokument i elektroniskt format som bekräftar mottagandet av ett uttjänt fordon och, genom ett elektroniskt	5. ***Insamlingsplatserna eller de*** auktoriserade ***behandlingsanläggningarna*** ska till fordonsägaren utfärda ett dokument i elektroniskt format som bekräftar mottagandet av ett uttjänt fordon och, genom ett elektroniskt anmälningsförfarande i enlighet

anmälningsförfarande i enlighet med artikel 25.2, göra det tillgängligt för de berörda myndigheterna i medlemsstaten, inbegripet de behöriga myndigheter som utsetts enligt artikel 14.	med artikel 25.2, göra det tillgängligt för de berörda myndigheterna i medlemsstaten, inbegripet de behöriga myndigheter som utsetts enligt artikel 14.

Ändring 237
Förslag till förordning
Artikel 23 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	5a. Medlemsstaterna får anta åtgärder som kräver att insamlingsplatserna samarbetar med producenterna eller, om de utsetts i enlighet med artikel 18.1, med producentansvarsorganisationerna.

Ändring 238
Förslag till förordning
Artikel 24 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Inlämning av ett uttjänt fordon till en auktoriserad behandlingsanläggning ska vara kostnadsfri för fordonets sista ägare, såvida inte det uttjänta fordonet saknar väsentliga fordonsdelar eller komponenter***, med undantag för elfordonsbatteriet,*** eller innehåller avfall som har tillförts det uttjänta fordonet.	2. Inlämning av ett uttjänt fordon till en auktoriserad behandlingsanläggning ***eller en insamlingsplats*** ska vara kostnadsfri för fordonets sista ägare, såvida inte det uttjänta fordonet saknar väsentliga fordonsdelar eller komponenter eller innehåller avfall som har tillförts det uttjänta fordonet.

Ändring 239
Förslag till förordning
Artikel 24 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	2a. Om elfordonsbatteriet i ett uttjänt fordon saknas ska inlämningen av det uttjänta fordonet förbli kostnadsfri om den sista ägaren till fordonet tillhandahåller dokumentation som bevisar att elfordonsbatteriet har hanterats av en yrkesmässig aktör i enlighet med förordning (EU) 2023/1542.

Ändring 240
Förslag till förordning
Artikel 25 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	5a. Medlemsstater som i sin nationella lagstiftning föreskriver en möjlighet till tillfällig avregistrering av fordon ska
	(a) fastställa en längsta period för vilken en sådan avregistrering får beviljas, dock högst fyra år,
	(b) säkerställa att förnyelse av tillfällig avregistrering endast beviljas för en fastställd och begränsad period och endast om det kan fastställas att det avregistrerade fordonet fortfarande existerar.

Ändring 241
Förslag till förordning
Artikel 26 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) leverera det uttjänta fordonet till en auktoriserad	(a) leverera det uttjänta fordonet till en auktoriserad

behandlingsanläggning eller, i de fall som avses i artikel 23.4, till en insamlingsplats, utan onödigt dröjsmål efter att ha mottagit information om att fordonet uppfyller ett eller flera av kriterier för att anses vara irreparabelt som anges i del A ***punkterna*** 1 ***och 2*** i bilaga I,	behandlingsanläggning eller, i de fall som avses i artikel 23.4, till en insamlingsplats, utan onödigt dröjsmål efter att ha mottagit information om att fordonet uppfyller ett eller flera av kriterier för att anses vara irreparabelt som anges i del A ***punkt*** 1 i bilaga I,

Ändring 242
Förslag till förordning
Artikel 26 – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) uppvisa ett skrotningsintyg för den berörda registreringsmyndigheten.	(b) uppvisa ett skrotningsintyg för den berörda registreringsmyndigheten***, utom om det finns ett onlineförfarande som gör det möjligt att meddela eller behandla avregistreringen av det uttjänta fordonet från de auktoriserade behandlingsanläggningarna***.

Ändring 243
Förslag till förordning
Artikel 26 – punkt 1 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Om en ekonomisk aktör överlåter äganderätten till ett begagnat fordon ska aktören till den förvärvande personen ange att fordonet inte är ett uttjänt fordon i enlighet med del A i bilaga I eller tillhandahålla ett trafiksäkerhetsintyg.

Ändring 244
Förslag till förordning
Artikel 26 – punkt 1 – stycke 1b (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	När det gäller uttjänta fordon ska den ekonomiska aktören se till att fordonen endast överförs till en auktoriserad behandlingsanläggning.

Ändring 245
Förslag till förordning
Artikel 27 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska säkerställa att all behandling av uttjänta fordon minst uppfyller kraven i artiklarna 28, 29, 30, 31, 34 och ***35*** i samt bilaga VII till denna förordning och använder bästa tillgängliga teknik enligt definitionen i artikel 3.10 i direktiv 2010/75/EU.	2. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska säkerställa att all behandling av uttjänta fordon minst uppfyller kraven i artiklarna 28, 29, 30, 31***,*** ***32***, 34***, 35*** och ***36*** i samt bilaga VII till denna förordning och använder bästa tillgängliga teknik enligt definitionen i artikel 3.10 i direktiv 2010/75/EU.

Ändring 246
Förslag till förordning
Artikel 27 – punkt 3 – stycke 1 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) ***avlägsna*** de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII från uttjänta fordon innan de fragmenteras eller komprimeras genom manuell isärtagning eller (halv-) automatiserad demontering på ett icke-förstörande sätt för komponenter som kan återanvändas, återtillverkas eller renoveras,	(c) ***i enlighet med artiklarna 30 och 31 och med beaktande av marknadspotentialen för återanvändning, återtillverkning eller renovering av*** de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII ***och behovet av hög kvalitet på skrotet, avlägsna dessa delar och komponenter*** från uttjänta fordon innan de fragmenteras eller komprimeras genom manuell isärtagning eller (halv-) automatiserad demontering på ett

	icke-förstörande sätt för komponenter som kan återanvändas, återtillverkas eller renoveras,

Ändring 247
Förslag till förordning
Artikel 27 – punkt 3 – stycke 1 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) behandla alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material i enlighet med den avfallshierarki och de allmänna krav som anges i artikel 4 i direktiv 2008/98/EG ***och artiklarna 32, 34, 35 och 36 i denna förordning***,	(d) behandla alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material i enlighet med den avfallshierarki och de allmänna krav som anges i artikel 4 i direktiv 2008/98/EG,

Ändring 248
Förslag till förordning
Artikel 27 – punkt 3 – stycke 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(da) efter sanering och avlägsnande av delar sända alla uttjänta fordon till en anläggning där de fragmenteras.

Ändring 249
Förslag till förordning
Artikel 27 – punkt 3 – stycke 1 – led db (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(db) behandla det mottagna uttjänta fordonet inom sex månader från leveransdatumet.

Ändring 250
Förslag till förordning
Artikel 27 – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga VII genom att anpassa minimikraven för behandling av uttjänta fordon till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.	4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga VII genom att anpassa minimikraven för behandling av uttjänta fordon till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen ***med avseende på hanteringstekniken, inbegripet*** ***a) tillägg, radering eller revidering av de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII,*** ***b) ändring eller komplettering av kraven som förtecknas i del G i bilaga VII.***

Ändring 251
Förslag till förordning
Artikel 27 – punkt 5

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. Medlemsstaterna ska uppmuntra auktoriserade behandlingsanläggningar att införa certifierade miljöledningssystem i enlighet med förordning (EG) nr 1221/2009.	5. Medlemsstaterna ska uppmuntra auktoriserade behandlingsanläggningar att införa certifierade miljöledningssystem ***och att genomföra revisioner*** i enlighet med förordning (EG) nr 1221/2009.

Ändring 252
Förslag till förordning
Artikel 28 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Från och med den	1. Från och med den

[Publikationsbyrån: för in datum = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska auktoriserade behandlingsanläggningar och andra avfallshanteringsaktörer kräva att uttjänta fordon som levereras till dem för fragmentering åtföljs av följande:	[Publikationsbyrån: för in datum = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska auktoriserade behandlingsanläggningar och andra avfallshanteringsaktörer kräva att uttjänta fordon som levereras till dem för fragmentering ***har sanerats i enlighet med artikel 29 och att tillhörande delar och komponenter har avlägsnas i enlighet med artikel 30 och*** åtföljs av följande:

Ändring 253
Förslag till förordning
Artikel 28 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Avfallshanteringsaktörer som utför fragmentering av uttjänta fordon får ***inte*** blanda uttjänta fordon, tillhörande delar, komponenter och material med förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning.	3. ***Auktoriserade behandlingsanläggningar och*** avfallshanteringsaktörer som utför fragmentering av uttjänta fordon får blanda uttjänta fordon, tillhörande delar, komponenter och material med förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning***, förutsatt att kriterierna och gränsvärdena i del G i bilaga VII är uppfyllda och spårbarheten i samband med rapportering säkerställs, fragmenteringsprocessen inte försämrar kvaliteten på avfallsflödena jämfört med separat behandling och att utflödet uppfyller höga kvalitetsstandarder***.

Ändring 254
Förslag till förordning
Artikel 28 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Samtidigt som avfallshanteringsaktörerna utför fragmentering ska de se till att utflödet av stål, aluminium och koppar uppfyller de höga kvalitetsstandarderna i den delegerade akt som avses i punkt 3b (ny).

Ändring 255
Förslag till förordning
Artikel 28 – punkt 3b (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3b. Kommissionen ska senast den [Publikationsbyrån: för in datum = den första dagen i den månad som följer efter en period på 12 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 om komplettering av denna förordning genom att fastställa kvalitetskraven för fragmenteringens utflödesfraktioner, inbegripet
	a) den totala kopparhalten i den huvudsakliga stålfraktionen,
	b) aluminium som en fraktion av gjutlegering och en fraktion av bearbetad legering,
	c) de nödvändiga separationsprocesserna och restfraktionen av dessa processer.

Ändring 256
Förslag till förordning
Artikel 29 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. ***Så snart som möjligt*** efter det att ett uttjänt fordon har lämnats in till den auktoriserade behandlingsanläggningen ska anläggningen sanera det före ytterligare behandling, i enlighet med minimikraven i del B i bilaga VII.	1. ***Inom 30 dagar*** efter det att ett uttjänt fordon har lämnats in till den auktoriserade behandlingsanläggningen ska anläggningen sanera det före ytterligare behandling, i enlighet med minimikraven i del B i bilaga VII.

Ändring 257
Förslag till förordning
Artikel 29 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. De vätskor som förtecknas i del B i bilaga VII ska samlas in och lagras separat i enlighet med kraven i del A i bilaga VII. Spilloljor bör samlas in och lagras åtskilda från andra vätskor och behandlas i enlighet med direktiv 2008/98/EG.	2. De vätskor som förtecknas i del B i bilaga VII ska samlas in och lagras separat i enlighet med kraven i del A i bilaga VII. Spilloljor bör samlas in och lagras åtskilda från andra vätskor och behandlas i enlighet med direktiv 2008/98/EG. ***Vätskor från luftkonditioneringssystem som används i värmeregleringssystem ska samlas in och lagras separat från övriga vätskor och ska återvinnas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/573[1a] och, när det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart, materialåtervinnas eller regenereras och återanvändas.***

_____

[1a]Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/573 av den 7 februari 2024 om fluorerade växthusgaser, om ändring av

	direktiv (EU) 2019/1937 och om upphävande av förordning (EU) nr 517/2014 (EUT L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

Ändring 258
Förslag till förordning
Artikel 30 – rubriken

Kommissionens förslag	*Ändring*
Obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning före fragmentering	Obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning***, återtillverkning, reparation*** och materialåtervinning före fragmentering

Ändring 259
Förslag till förordning
Artikel 30 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska auktoriserade behandlingsanläggningar, efter det att de saneringsåtgärder som avses i artikel 29 har genomförts, säkerställa att de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII avlägsnas från ett uttjänt fordon före fragmentering.	1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska auktoriserade behandlingsanläggningar, efter det att de saneringsåtgärder som avses i artikel 29 har genomförts, säkerställa att de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII avlägsnas från ett uttjänt fordon före fragmentering. ***För att konstatera delarnas marknadspotential för återanvändning, återtillverkning och reparation ska de bedömas i enlighet med artikel 31 före nedmonteringen.***

	Bedömningen ska utföras efter det att de saneringsåtgärder som avses i artikel 29 har genomförts.

Ändring 260
Förslag till förordning
Artikel 30 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	1a. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska säkerställa att de delar och komponenter som avlägsnats enligt punkt 1 och som inte kan återanvändas, återtillverkas eller renoveras skickas för materialåtervinning i enlighet med behandlingskraven i del F i bilaga VII.

Ändring 261
Förslag till förordning
Artikel 30 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Punkt 1 ska inte tillämpas om en auktoriserad behandlingsanläggning kan påvisa att den teknik som används efter fragmenteringen separerar material från delar och komponenter som förtecknas i del C posterna 13–19 i bilaga VII lika effektivt som med manuella isärtagningsprocesser eller halvautomatiska demonteringsprocesser.	***Om delar och komponenter inte har marknadspotential för återanvändning, återtillverkning och reparation ska det inte vara obligatoriskt att avlägsna dem före fragmentering*** om en auktoriserad behandlingsanläggning kan påvisa att den teknik som används efter fragmenteringen separerar material från delar och komponenter som förtecknas i del C posterna ***6 och*** 13–19 i bilaga VII lika effektivt ***och ger likvärdigt materialåtervunnet material*** som med manuella isärtagningsprocesser eller halvautomatiska

demonteringsprocesser.

Ändring 262
Förslag till förordning
Artikel 30 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Vid tillämpning av första stycket ska den auktoriserade behandlingsanläggningen tillhandahålla den information som förtecknas i del G i bilaga VII.	Vid tillämpning av första stycket ska den auktoriserade behandlingsanläggningen ***uppfylla de krav på fragmenteringsutflöde av hög kvalitet som anges i den delegerade akt som avses i artikel 28.4 och*** tillhandahålla den information som förtecknas i del G i bilaga VII.

Ändring 263
Förslag till förordning
Artikel 31 – punkt 1 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Delar och komponenter som avlägsnas i samband med reparation och underhåll, med undantag av delar och komponenter som förtecknas i del E i bilaga VII, ska inte betraktas som avfall och ska bedömas om de lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering.

Ändring 264
Förslag till förordning
Artikel 32 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den	Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den

månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska varje ***person*** som ***handlar med*** begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter ***vid försäljningsstället***	månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska varje ***ekonomisk aktör*** som ***säljer*** begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter

Ändring 265
Förslag till förordning
Artikel 32 – stycke 1 – led ba (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ba) bevisa att delarna och komponenterna kommer från en auktoriserad ekonomisk aktör.

Ändring 266
Förslag till förordning
Artikel 32 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Dessa krav på ekonomiska aktörer ska gälla oavsett vilken handelsmetod som används, inbegripet onlineförsäljning.

Ändring 267
Förslag till förordning
Artikel 33 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska medlemsstaterna införa de incitament som krävs för att	Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska medlemsstaterna införa de incitament som krävs för att

främja återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter, oavsett om de avlägsnats under ett fordons användningsfas eller när det är uttjänt.	främja återanvändning, återtillverkning***, eftermontering*** och renovering av delar och komponenter, oavsett om de avlägsnats under ett fordons användningsfas eller när det är uttjänt.

Ändring 268
Förslag till förordning
Artikel 33 – punkt 1 – stycke 2 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Användning av ekonomiska incitament***, inbegripet införande av en reducerad mervärdesskattesats för*** begagnade, återtillverkade eller renoverade reservdelar och komponenter.	(b) Användning av ekonomiska incitament ***som utformats så att de belönar tillverkare som överskrider miniminormerna, för att ytterligare stimulera*** begagnade, återtillverkade eller renoverade reservdelar och komponenter.

Ändring 269
Förslag till förordning
Artikel 33 – punkt 1 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Medlemsstaterna ska utan onödigt dröjsmål underrätta kommissionen om de incitament som införts i enlighet med denna artikel.

Ändring 270
Förslag till förordning
Artikel 34 – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i kalenderåret efter en period på 36 månader efter dagen för	1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i kalenderåret efter en period på 36 månader efter dagen för

förordningens ikraftträdande] ska medlemsstaterna säkerställa att avfallshanteringsaktörerna har uppnått följande mål:	förordningens ikraftträdande] ska medlemsstaterna ***vidta erforderliga åtgärder för att*** säkerställa att avfallshanteringsaktörerna har uppnått följande mål:

Ändring 271
Förslag till förordning
Artikel 34 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i kalenderåret efter en period på 60 månader efter dagen för förordningens ikraftträdande] ska medlemsstaterna säkerställa att avfallshanteringsaktörerna uppnår ett årligt mål för materialåtervinning av plast på minst 30 ***%*** av den totala vikten av plast i fordon ***som levereras till avfallshanteringsaktörerna***.	2. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i kalenderåret efter en period på 60 månader efter dagen för förordningens ikraftträdande] ska medlemsstaterna säkerställa att avfallshanteringsaktörerna uppnår ett årligt mål för materialåtervinning av plast på minst 30 ***procent*** av den totala vikten av plast i ***uttjänta*** fordon.

Ändring 272
Förslag till förordning
Artikel 34 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	2a. Vikten av den plast som materialåtervunnits och den totala vikten av plast som avses i punkterna 1 och 2 ska inte omfatta elastomerer och inte andra härdplaster än polyuretanskum.

Ändring 273
Förslag till förordning
Artikel 36 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Uttjänta fordon får behandlas utanför unionen, förutsatt att de uttjänta fordonen transporteras i enlighet med förordning (***EG***) ***nr 1013/2006***.	1. Uttjänta fordon får behandlas utanför unionen, förutsatt att de uttjänta fordonen transporteras i enlighet med förordning (***EU***) ***2024/1157***.

Ändring 274
Förslag till förordning
Artikel 36 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Transporter av uttjänta fordon från unionen till ett tredjeland i enlighet med punkt 1 ska endast medräknas vid fullgörandet av de skyldigheter och mål som anges i artikel 34, om exportören av uttjänta fordon tillhandahåller dokumentation som godkänts av den behöriga mottagarmyndigheten som visar att behandlingen ägde rum under förhållanden som ***i stort sett motsvarar*** kraven i denna förordning och kraven på skydd av människors hälsa och miljön i annan unionslagstiftning.	2. Transporter av uttjänta fordon från unionen till ett tredjeland i enlighet med punkt 1 ska endast medräknas vid fullgörandet av de skyldigheter och mål som anges i artikel 34, om exportören av uttjänta fordon tillhandahåller dokumentation som godkänts av den behöriga mottagarmyndigheten som visar att behandlingen ägde rum under förhållanden som ***anses motsvara*** kraven i denna förordning och kraven på skydd av människors hälsa och miljön i annan unionslagstiftning.

Ändring 275
Förslag till förordning
Artikel 36 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	2a. För att skilja mellan transporter av begagnade fordon och uttjänta fordon får de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna genomföra inspektioner och kontrollera om begagnade fordon som misstänks vara uttjänta efterlever de minimikrav som

	fastställs i bilaga I.
	Om inspektionerna bekräftar att fordonen i fråga är att betrakta som uttjänta fordon får kostnaderna för inspektionen och för eventuell förvaring påföras den ekonomiska aktör som ansvarar för transporten.

Ändring 276
Förslag till förordning
Kapitel V – Avsnitt 1 – rubrik

Kommissionens förslag	*Ändring*
AVSNITT 1	***utgår***
BEGAGNADE FORDONS STATUS	

Ändring 277
Förslag till förordning
Artikel 37 – rubriken

Kommissionens förslag	*Ändring*
Skillnaden mellan begagnade fordon och uttjänta fordon	Skillnaden mellan begagnade fordon och uttjänta fordon ***för export***

Ändring 278
Förslag till förordning
Artikel 37 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
För att ***överlåta äganderätten till*** ett begagnat fordon ska fordonsägaren***, för*** varje fysisk eller juridisk person som är intresserad av att ***förvärva äganderätten till*** det berörda fordonet ***eller för de behöriga myndigheterna***, ***kunna visa*** att fordonet inte är ett uttjänt fordon.	För att ***exportera*** ett begagnat fordon ska fordonsägaren ***kunna förelägga tullmyndigheter och*** varje fysisk eller juridisk person som är intresserad av att ***importera*** det berörda fordonet, ***dokumentation som visar*** att fordonet inte är ett uttjänt fordon. ***Denna dokumentation ska***

Vid bedömningen av ett begagnat fordons status ska fordonsägaren, andra ekonomiska aktörer och behöriga myndigheter ***kontrollera om*** kriterierna i bilaga I ***är uppfyllda för att kunna fastställa om det begagnade fordonet*** är ett uttjänt fordon.

bestå av ett giltigt trafiksäkerhetsintyg eller, om ett sådant intyg inte finns tillgängligt, av en bedömning som gjorts av de behöriga myndigheter ***som ansvarar för trafiksäkerhetsintyg på grundval av*** kriterierna i bilaga I***. Om det råder tvivel om huruvida ett begagnat fordon kan vara ett uttjänt fordon, kan de behöriga myndigheterna kräva att en fordonsägare förelägger ytterligare dokumentation som visar att det berörda fordonet inte*** är ett uttjänt fordon.

Senast den … [Publikationsbyrån: för in det datum då denna förordning börjar tillämpas] ska medlemsstaterna offentliggöra en förteckning över en eller flera behöriga myndigheter som kan göra den bedömning som avses i punkt 1.

Ändring 279
Förslag till förordning
Artikel 38 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = första dagen i den månad som följer efter en period på ***36*** månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska begagnade bilar som ska exporteras omfattas av de kontroller och krav som fastställs i detta avsnitt.	1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = första dagen i den månad som följer efter en period på ***24*** månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska begagnade bilar som ska exporteras omfattas av de kontroller och krav som fastställs i detta avsnitt.

Ändring 280
Förslag till förordning
Artikel 38 – punkt 3 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) inte är uttjänta fordon ***enligt de kriterier som förtecknas i bilaga I***,	(a) inte är uttjänta fordon ***enligt artikel 37***,

Ändring 281
Förslag till förordning
Artikel 38 – punkt 3 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) anses trafiksäkra i den medlemsstat där fordonen senast var registrerat, i enlighet med artikel 5.1 a och b samt artikel 8 i direktiv 2014/45/EU.	***utgår***

Ändring 282
Förslag till förordning
Artikel 38 – punkt 7

Kommissionens förslag	*Ändring*
7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 i denna förordning för att ändra de kriterier som förtecknas i bilaga I för att fastställa huruvida ett begagnat fordon är ett uttjänt fordon.	***utgår***

Ändring 283
Förslag till förordning
Artikel 39 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Innan tullen frigör	1. Innan tullen frigör

begagnade fordon för export ska den elektroniskt och på ett automatiserat sätt via de elektroniska system som avses i artikel 45 kontrollera att fordonet, på grundval av fordonsidentifieringsnumret och informationen om den medlemsstat där fordonet senast var registrerat, ***kan anses vara*** trafiksäkert i enlighet med artikel ***38.3 b***.	begagnade fordon för export ska den elektroniskt och på ett automatiserat sätt via de elektroniska system som avses i artikel 45 kontrollera att fordonet, på grundval av fordonsidentifieringsnumret och informationen om den medlemsstat där fordonet senast var registrerat, ***är*** trafiksäkert ***eller inte ett uttjänt fordon*** i enlighet med artikel ***37***.

Ändring 284
Förslag till förordning
Artikel 39 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Om den information som tillhandahållits eller gjorts tillgänglig för tullen inte motsvarar uppgifterna om fordonets trafiksäkerhet i de nationella fordonsregistren och de nationella elektroniska systemen i enlighet med punkt 1, får tullmyndigheterna inte frigöra fordonet för export och myndigheten ska informera den berörda ***ekonomiska aktören*** om detta genom dessa system.	2. Om den information som tillhandahållits eller gjorts tillgänglig för tullen inte motsvarar uppgifterna om fordonets trafiksäkerhet i de nationella fordonsregistren och de nationella elektroniska systemen i enlighet med punkt 1, får tullmyndigheterna inte frigöra fordonet för export och myndigheten ska informera den berörda ***fysiska eller juridiska personen*** om detta genom dessa system.

Ändring 285
Förslag till förordning
Artikel 40 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att komplettera denna förordning genom att fastställa de villkor för överensstämmelse som avses i punkt 2***, inbegripet*** särskilda	3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att komplettera denna förordning genom att fastställa de villkor för överensstämmelse som avses i punkt 2 ***om de*** särskilda

miljöskydds- och trafiksäkerhetsvillkor för import av begagnade fordon av det importerande tredjelandet, när det tredjelandet har anmält sådana villkor till kommissionen. Dessa villkor ska kunna kontrolleras mot den information som finns tillgänglig i de elektroniska system som avses i artikel 45.1.

miljöskydds- och trafiksäkerhetsvillkoren för import av begagnade fordon av det importerande tredjelandet, när det tredjelandet har anmält sådana villkor till kommissionen. Dessa villkor ska kunna kontrolleras mot den information som finns tillgänglig i de elektroniska system som avses i artikel 45.1.

Ändring 286
Förslag till förordning
Artikel 40 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Kommissionen ska på en särskild webbportal offentliggöra och regelbundet uppdatera de särskilda anmälda villkor avseende miljöskydd eller trafiksäkerhet som har införts av tredjeländer i enlighet med punkt 3.

Ändring 287
Förslag till förordning
Artikel 41 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Om ***det finns rimliga skäl att anta*** att ett begagnat fordon som ska exporteras eventuellt inte uppfyller kraven i detta avsnitt, ska tullmyndigheterna tillfälligt upphäva frigörandet för export av det begagnade fordonet. De ska också omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna om det tillfälliga upphävandet och översända all relevant information som behövs för att	1. Om ***tullmyndigheterna misstänker*** att ett begagnat fordon som ska exporteras eventuellt inte uppfyller kraven i detta avsnitt, ska tullmyndigheterna ***omedelbart*** tillfälligt upphäva frigörandet för export av det begagnade fordonet ***tills de erhåller all information som behövs för att fatta ett slutgiltigt beslut***. De ska också omedelbart underrätta de behöriga myndigheterna om det

avgöra om det begagnade fordonet uppfyller kraven i denna förordning och får frigöras för export.	tillfälliga upphävandet och översända all relevant information som behövs för att avgöra om det begagnade fordonet uppfyller kraven i denna förordning och får frigöras för export.

Ändring 288
Förslag till förordning
Artikel 42 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Efter varje frisläppande för export av ett begagnat fordon ska tullmyndigheterna anmäla det frigörandet för export till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fordonet i fråga var registrerat vid tidpunkten för exporten.	3. Efter varje frisläppande för export av ett begagnat fordon ska tullmyndigheterna anmäla det frigörandet för export till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fordonet i fråga var registrerat vid tidpunkten för exporten. ***Medlemsstatens behöriga myndighet ska föra in dessa uppgifter i sitt nationella fordonsregister.***

Ändring 289
Förslag till förordning
Artikel 45 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Det elektroniska MOVE-HUB-systemet som tagits fram av kommissionen ska användas för utbyte av fordonsidentifieringsnummer och information om fordonets status när det gäller registrering och trafiksäkerhet mellan medlemsstaternas nationella fordonsregister och elektroniska system för trafiksäkerhet samt för sammankoppling med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, när så krävs för de kontroller och krav som fastställs i detta avsnitt.	1. Det elektroniska MOVE-HUB-systemet som tagits fram av kommissionen ska användas för utbyte ***och kontroll*** av fordonsidentifieringsnummer och information om fordonets status när det gäller registrering och trafiksäkerhet mellan medlemsstaternas nationella fordonsregister och elektroniska system för trafiksäkerhet samt för sammankoppling med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, när så krävs för de kontroller och krav som fastställs i detta avsnitt.

Ändring 290
Förslag till förordning
Artikel 45 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Skyldigheten i punkt 1 ska uppfyllas om medlemsstaterna använder det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) för anslutning till det elektroniska MOVE-HUB-systemet.

Ändring 291
Förslag till förordning
Artikel 45 – punkt 5 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Kommissionen ska anta de genomförandeakter som fastställer de nödvändiga arrangemangen för genomförandet av funktionerna i den MOVE-HUB som avses i punkt 2, inbegripet de tekniska aspekter som krävs för sammankoppling av nationella elektroniska system med MOVE-HUB, villkoren för anslutning till MOVE-HUB, de uppgifter som ska överföras av de nationella systemen och formatet för överföring av dessa uppgifter genom de sammanlänkade nationella systemen.	Kommissionen ska ***senast den … [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 18 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande]*** anta de genomförandeakter som fastställer de nödvändiga arrangemangen för genomförandet av funktionerna i den MOVE-HUB som avses i punkt 2, inbegripet de tekniska aspekter som krävs för sammankoppling av nationella elektroniska system med MOVE-HUB, villkoren för anslutning till MOVE-HUB, de uppgifter som ska överföras av de nationella systemen och formatet för överföring av dessa uppgifter genom de sammanlänkade nationella systemen.

Ändring 292
Förslag till förordning
Artikel 46 – punkt 1 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	aa) Insamlingsplatser.

Ändring 293
Förslag till förordning
Artikel 46 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) Andra anläggningar och ekonomiska aktörer som kan komma att behandla uttjänta fordon.	(c) Andra anläggningar och ekonomiska aktörer som kan komma att behandla uttjänta fordon ***eller sälja begagnade reservdelar och komponenter som avlägsnats från uttjänta fordon***.

Ändring 294
Förslag till förordning
Artikel 46 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Medlemsstaterna ska också genomföra inspektioner av export av begagnade fordon för att kontrollera efterlevnaden av artikel 38.	3. Medlemsstaterna ska också genomföra ***regelbundna*** inspektioner av export av begagnade fordon för att kontrollera efterlevnaden av artikel 38.

Ändring 295
Förslag till förordning
Artikel 46 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Medlemsstaterna ska utarbeta en inspektionsplan för att identifiera och övervaka olaglig behandling av uttjänta fordon.

Ändring 296
Förslag till förordning
Artikel 47 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Medlemsstaterna ska, när det gäller alla relevanta behöriga myndigheter som deltar i kontrollen av efterlevnaden av denna förordning, inrätta effektiva mekanismer som gör det möjligt för dessa myndigheter att samarbeta och samordna arbetet på nationell nivå när det gäller utarbetande och genomförande av politik och verksamhet för efterlevnadskontroll i samband med övervakning av fordonsregistrering, avregistrering, tillfälligt upphävande och slutlig avregistrering samt förebyggande av olaglig behandling av uttjänta fordon.	1. Medlemsstaterna ska, när det gäller alla relevanta behöriga myndigheter som deltar i kontrollen av efterlevnaden av denna förordning, inrätta effektiva mekanismer som gör det möjligt för dessa myndigheter att samarbeta och samordna arbetet på nationell nivå när det gäller utarbetande och genomförande av politik och verksamhet för efterlevnadskontroll i samband med övervakning av fordonsregistrering, avregistrering, tillfälligt upphävande och slutlig avregistrering***, saknade fordon, utfärdande av skrotningsintyg, export av begagnade fordon*** samt förebyggande av olaglig behandling ***och export*** av uttjänta fordon.

Ändring 297
Förslag till förordning
Artikel 47 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
Medlemsstaterna ska samarbeta, bilateralt eller multilateralt, för att främja förebyggande och upptäckt av olaglig behandling av uttjänta fordon. De ska utbyta relevant information om fordonsregistrering, slutlig avregistrering samt tillfälligt upphävande och upphävande av registreringen genom det elektroniska system för utbyte som avses i artikel 45. De ska	Medlemsstaterna ska samarbeta, bilateralt eller multilateralt, för att främja förebyggande och upptäckt av olaglig behandling ***och export*** av uttjänta fordon ***och för att ta itu med problemet med saknade fordon***. De ska utbyta relevant information om fordonsregistrering, slutlig avregistrering samt tillfälligt upphävande och upphävande av

också utbyta relevant information om auktoriserade behandlingsanläggningar och reparations- och underhållsaktörer som inte är auktoriserade behandlingsanläggningar, och om andra anläggningar och ekonomiska aktörer som kan utföra verksamhet som rör behandling av uttjänta fordon. De ska utbyta erfarenhet och kunskap om åtgärder för kontroll av efterlevnad inom etablerade strukturer.	registreringen genom det elektroniska system för utbyte som avses i artikel 45. De ska också utbyta relevant information om auktoriserade behandlingsanläggningar och reparations- och underhållsaktörer som inte är auktoriserade behandlingsanläggningar, och om andra anläggningar och ekonomiska aktörer som kan utföra verksamhet som rör behandling av uttjänta fordon. De ska utbyta erfarenhet och kunskap om åtgärder för kontroll av efterlevnad inom etablerade strukturer.

Ändring 298
Förslag till förordning
Artikel 47 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3a. Vid tillämpning av denna artikel och för att underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna ska kommissionen inrätta och övervaka ett samordningsnätverk för att säkerställa en effektiv samordning av nationella strategier för efterlevnadskontroll. Samordningsnätverket ska bestå av företrädare för varje medlemsstat och kommissionen.

Ändring 299
Förslag till förordning
Artikel 47 – punkt 3b (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	3b. Samordningsnätverket ska främja utbyte av bästa praxis, underlätta en enhetlig tolkning och efterlevnad av denna förordning, utbyta information om verkställighetsåtgärder, utveckla ett elektroniskt förfarande för informationsutbyte och inleda gemensamma verkställighetsåtgärder.

Ändring 300
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 1 – stycke 1 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ea) Antal och vikten av uttjänta fordon som importerats eller transporterats för vidare behandling från en annan medlemsstat eller ett tredjeland.

Ändring 301
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 1 – stycke 1 – led eb (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(eb) Antal uttjänta fordon som släppts för export eller importerats från tredjeland.

Ändring 302
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 1 – stycke 1 – led ma (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ma) Mängden kritiska råvaror som avlägsnats och återvunnits från uttjänta fordon.

Ändring 303
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 3 – stycke 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) de incitament som införts för att främja återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter i enlighet med artikel 33,	(a) de incitament som införts för att främja återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter i enlighet med artikel 33 ***och deras genomslag***,

Ändring 304
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 3 – stycke 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
Kommissionen ska granska medlemsstaternas rapporter och ***vid behov*** utarbeta rapporter om den mottagna informationen för att underlätta utbytet av information om bästa praxis som tillämpas i medlemsstaterna.	Kommissionen ska granska medlemsstaternas rapporter och utarbeta ***och offentliggöra*** rapporter om den mottagna informationen för att ***bedöma genomförandet av denna förordning i medlemsstaterna och*** underlätta utbytet av information om bästa praxis som tillämpas i medlemsstaterna.

Ändring 305
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 5 – stycke 1 – led a – led i

Kommissionens förslag	*Ändring*
i) metoden för att fastställa mängden och vikten av de delar,	i) metoden för att fastställa mängden och vikten av de delar,

komponenter och material som avlägsnats för de ändamål som avses i punkt 1 g, h ***och*** i,	komponenter och material som avlägsnats för de ändamål som avses i punkt 1 g, h***,*** i ***och ma***,

Ändring 306
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 5 – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Formatet för den rapportering till kommissionen som avses i ***punkt*** 1 samt formatet för kvalitetskontrollrapporten.	(b) Formatet för den rapportering till kommissionen som avses i ***punkterna*** 1***, 2 och 3*** samt formatet för kvalitetskontrollrapporten.

Ändring 307
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 5 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.	Dessa genomförandeakter ska antas ***senast den … [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 24 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande]*** i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

Ändring 308
Förslag till förordning
Artikel 49 – punkt 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. Producenter, producentansvarsorganisationer, avfallshanteringsaktörer och andra relevanta ekonomiska aktörer ska förse de behöriga myndigheterna med korrekta och tillförlitliga uppgifter som gör det	6. *(Berör inte den svenska versionen.)*

möjligt för medlemsstaterna att fullgöra sina rapporteringsskyldigheter enligt denna artikel.

Ändring 309
Förslag till förordning
Artikel 50 – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.4, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, 21.2, 22.4, 27.4, 38.7 och 40.3 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med [Publikationsbyrån: för in datumet = dagen för denna förordnings ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.	2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.4, ***6.2***, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, 21.2, 22.4, 27.4, 38.7 och 40.3 ***[den slutliga förteckningen kommer att uppdateras efter avslutade förhandlingar]*** ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med [Publikationsbyrån: för in datumet = dagen för denna förordnings ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

Ändring 310
Förslag till förordning
Artikel 50 – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 5.4, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, 21.2, 22.4, 27.4, 38.7	3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 5.4, ***6.2,*** 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, 21.2, 22.4, 27.4,

och 40.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.	38.7 och 40.3 ***[den slutliga förteckningen kommer att uppdateras efter avslutade förhandlingar]*** får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Ändring 311
Förslag till förordning
Artikel 50 – punkt 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. En delegerad akt som antagits i enlighet med artiklarna 5.4, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, 21.2, 22.4, 27.4, 38.7 och 40.3 ska endast träda i kraft om varken Europaparlamentet eller rådet inom en period på två månader från delgivningsdagen har invänt mot den delegerade akten eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av denna period har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.	6. En delegerad akt som antagits i enlighet med artiklarna 5.4, ***6.2,*** 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, 21.2, 22.4, 27.4, 38.7 och 40.3 ***[den slutliga förteckningen kommer att uppdateras efter avslutade förhandlingar]***ska endast träda i kraft om varken Europaparlamentet eller rådet inom en period på två månader från delgivningsdagen har invänt mot den delegerade akten eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av denna period har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Ändring 312
Förslag till förordning
Artikel 55 – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Senast den 31 december 203* [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen av året efter en period på 95 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen se över och utarbeta en rapport om tillämpningen av denna förordning och dess inverkan på miljön, människors hälsa och den inre marknadens funktion och överlämna den till Europaparlamentet och rådet.	1. Senast den 31 december 203* [Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen av året efter en period på 95 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen se över och utarbeta en rapport om tillämpningen av denna förordning och dess inverkan på miljön, människors hälsa och den inre marknadens funktion och överlämna den till Europaparlamentet och rådet. ***Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av relevanta bestämmelser i denna förordning.***

Ändring 313
Förslag till förordning
Artikel 55 – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Behovet av att utvidga den här förordningens tillämpningsområde, i synnerhet bestämmelserna i kapitel II och III samt kapitel IV avsnitt II, till fordon i kategori L3e, L4e, L5e, L6e och L7e enligt vad som anges i artikel 4.2 ***c–g*** i förordning (EU) nr 168/2013 och fordon i kategori M2, M3, N2, N3 och O enligt vad som anges i artikel 4.1 i förordning (EU) 2018/858.	(a) Behovet av att utvidga den här förordningens tillämpningsområde, i synnerhet bestämmelserna i kapitel II och III samt kapitel IV avsnitt II, till fordon i kategori ***L1e, L2e,*** L3e, L4e, L5e, L6e och L7e enligt vad som anges i artikel 4.2 i förordning (EU) nr 168/2013 och fordon i kategori M2, M3, N2, N3 och O enligt vad som anges i artikel 4.1 i förordning (EU) 2018/858.

Ändring 314
Förslag till förordning
Artikel 55 – punkt 2 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(aa) Behovet av att utvidga den här förordningens tillämpningsområde till fordon som typgodkänns genom etappvis typgodkännande och till husbilar och husvagnar.

Ändring 315
Förslag till förordning
Artikel 55 – punkt 2 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ea) Effekterna av de åtgärder beträffande export av begagnade fordon som fastställs i kapitel V och i vilken utsträckning problemet med saknade fordon har lösts, inbegripet uppskattningar av antalet saknade fordon.

Ändring 316
Förslag till förordning
Artikel 55 – punkt 2 – led eb (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(eb) Åtgärderna avseende bestämmelser om processer som kan påverka högkvalitativ materialåtervinning av uttjänta fordon.

Ändring 317
Förslag till förordning
Artikel 55 – punkt 2 – led ec (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ec) Effekterna av skillnader i de nationella trafiksäkerhetskriterierna för export av begagnade fordon och den inre marknaden.

Ändring 318
Förslag till förordning
Artikel 55 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	2a. Senast den ... [60 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen genomföra en bedömning för att, på grundval av tillverkarnas deklarationer enligt artikel 10, utvärdera om tillverkarna är på rätt väg för att efterleva målen för materialåtervunnen plast. Vid bedömningen ska särskilt följande beaktas:
	a) Tillgång till lämplig teknik för materialåtervinning av plast.
	b) Tillräcklig tillgång till materialåtervunnen plast.
	c) Kvalitetsnivån på materialåtervunnen plast jämfört med den säkerhetsnivå som krävs.
	d) Tekniska och ekonomiska svårigheter att nå målet.
	På grundval av bedömningen får kommissionen, när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet om ändring av målen i artikel 6.1, i syfte att

	föreskriva undantag från tillämpningsområdet, tidpunkten eller nivån för de minimiprocentsatser som anges där.

Ändring 319
Förslag till förordning
Bilaga I – del A – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Ett fordon är ***tekniskt*** irreparabelt ***om*** det uppfyller ett eller flera av följande kriterier:	1. Ett fordon är irreparabelt ***när*** det uppfyller ett eller flera av följande kriterier:

Ändring 320
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Det har skurits i bitar eller ***strippats***.	(a) Det har skurits i bitar***, monterats ner för återanvändning av delar*** eller ***slutat användas som fordon***.

Ändring 321
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Det har svetsats upp eller stängts genom isolering av skum.	***utgår***

Ändring 322
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) Det har blivit ***helt*** bränt till den punkt där motor- eller	(c) Det har blivit bränt till den punkt där motor- eller

passagerarutrymmet förstörs.	passagerarutrymmet ***helt*** förstörs.

Ändring 323
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Det har sänkts ned i vatten till en nivå över instrumentpanelen.	(d) *(Berör inte den svenska versionen.)*

Ändring 324
Förslag till förordning
Bilaga I – del A – punkt 1 – led e – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) En eller flera av följande komponenter i fordonet kan ***inte*** repareras eller bytas ut:	(e) En eller flera av följande komponenter i fordonet kan ***ur teknisk synpunkt varken*** repareras eller bytas ut:

Ändring 325
Förslag till förordning
Bilaga I – del A – punkt 1 – led f

Kommissionens förslag	*Ändring*
(f) vars konstruktions- och säkerhetskomponenter har tekniska defekter som är oåterkalleliga och ***som gör dem icke-utbytbara, till exempel metallutmattning, multipla brott i grundfärger eller kraftig perforerande korrosion***.	(f) vars konstruktions- och säkerhetskomponenter har tekniska defekter som är oåterkalleliga ***och när skadan är så omfattande att reparation eller byte inte är tekniskt genomförbart utan att äventyra fordonets bestående strukturella integritet eller trafiksäkerheten***.

Ändring 326
Förslag till förordning
Bilaga I – del A – punkt 1 – led g

Kommissionens förslag	*Ändring*
(g) Reparation av dessa kräver att motorn, växellådan, karossen eller chassit byts ut vilket leder till att bilens ursprungliga identitet går förlorad.	***utgår***

Ändring 327
Förslag till förordning
Bilaga I – del A – led 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Fordonet är ekonomiskt irreparabelt om dess marknadsvärde är lägre än kostnaden för de nödvändiga reparationerna för att i unionen återställa det till ett tekniskt tillstånd som skulle vara tillräckligt för att erhålla ett trafiksäkerhetsintyg i den medlemsstat där fordonet registrerades före reparationen.	***utgår***

Ändring 328
Förslag till förordning
Bilaga I – del A – led 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Ett fordon kan anses vara tekniskt irreparabelt när	***utgår***
(a) det har sänkts ned i vatten till en nivå under instrumentpanelen så att motorn eller det elektriska systemet har skadats,	
(b) dess dörrar inte är fästa på det,	
(c) bränslet eller bränsleångorna släpps ut med	

risk för brand och explosion,

(d) gas har läckt från systemet för flytande gas som utgör en risk för brand och explosion,

(e) dess drivvätskor (bränsle, bromsvätska, frostskyddsvätska, batterisyra, kylvätska) har tömts och medför risk för vattenföroreningar eller

(f) dess bromsar och styrkomponenter är för slitna.

Om ett av dessa villkor är uppfyllt ska en individuell teknisk bedömning utföras för att bedöma om ett fordons tekniska status skulle vara tillräcklig för att erhålla ett trafiksäkerhetsintyg i den medlemsstat där fordonet registrerades före reparationen.

Ändring 329
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
Följande kriterier kan också användas som ytterligare motivering för att fastställa om ett använt fordon är ett uttjänt fordon:	Följande kriterier kan också användas ***under en enskild bedömning*** som ytterligare motivering för att fastställa om ett använt fordon är ett uttjänt fordon:

Ändring 330
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – stycke 1 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Ägaren är ***okänd***.	(b) ***Det är omöjligt att fastställa vem*** ägaren är.

Ändring 331
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – stycke 1 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) Det har inte genomgått den nationella trafiksäkerhetsprovning som krävs efter mer än två år från den dag då detta senast krävdes.	***utgår***

Ändring 332
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – stycke 1 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Det är inte på lämpligt sätt skyddat mot skador under lagring, transport, lastning och lossning.	(d) *(Berör inte den svenska versionen.)*

Ändring 333
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – stycke 1 – led e

Kommissionens förslag	*Ändring*
(e) Det överlämnades för hantering till en auktoriserad insamlingsstation eller en auktoriserad avfallshanteringsanläggning.	(e) *(Berör inte den svenska versionen.)*

Ändring 334
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – stycke 1 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ea) Det har sänkts ned i vatten till en nivå under

	instrumentpanelen så att motorn eller det elektriska systemet har skadats.

Ändring 335
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – stycke 1 – led eb (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(eb) Bränslet eller bränsleångorna släpps ut med risk för brand och explosion.

Ändring 336
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – stycke 1 – led ec (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ec) Gas har läckt från systemet för flytande gas och utgör en risk för brand och explosion.

Ändring 337
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – stycke 1 – led ed (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ed) Dess drivvätskor (bränsle, bromsvätska, frostskyddsvätska, batterisyra, kylvätska) har tömts och medför risk för vattenföroreningar.

Ändring 338
Förslag till förordning
Bilaga I – del A – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. En icke-teknisk beskrivning	1. En icke-teknisk beskrivning

av de planerade åtgärderna för att säkerställa att fordon ***som tillhör fordonstypen fortsätter att uppfylla*** de rättsliga krav som avses i artiklarna 4–7 under hela tillverkningen.	av de planerade åtgärderna för att säkerställa att fordon ***uppfyller*** de rättsliga krav som avses i artiklarna 4–7 under hela tillverkningen.

Ändring 339
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) kontrollera ***och verifiera*** den information som mottagits från leverantörerna,	(b) kontrollera ***att*** den information som mottagits från leverantörerna ***är fullständig***,

Ändring 340
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) reagera på lämpligt sätt om de uppgifter som mottagits från leverantörerna tyder på en risk för bristande efterlevnad av kraven i artikel 4, 5 eller 6.	***utgår***

Ändring 341
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Information om befintliga antaganden om teknik för hantering av uttjänta fordon, relevanta tekniska framsteg när det gäller teknik för hantering av uttjänta fordon och kapacitetsinvesteringar i sådan teknik ***i samband med inlämnandet av ansökan om typgodkännande som***	3. Information om befintliga antaganden om teknik för hantering av uttjänta fordon, relevanta tekniska framsteg när det gäller teknik för hantering av uttjänta fordon och kapacitetsinvesteringar i sådan teknik.

tillverkaren använde för att beräkna återanvändningsbarheten, materialåtervinningsbarheten och återvinningsbarheten i enlighet med artikel 4 för fordonstypen.

Ändring 342
Förslag till förordning
Bilaga I – del A – punkt 5 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
5. En förteckning över åtgärder som tillverkaren åtar sig att vidta för att säkerställa att uttjänta fordon ***av den berörda typen*** behandlas i enlighet med denna förordning med särskilt fokus på följande:	5. En förteckning över åtgärder som tillverkaren åtar sig att vidta för att säkerställa att uttjänta fordon behandlas i enlighet med denna förordning med särskilt fokus på följande:

Ändring 343
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 5 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Åtgärder för att underlätta demontering av de delar som anges i del C i bilaga VII.	(a) Åtgärder för att underlätta ***icke-förstörande*** demontering av de delar som anges i del C i bilaga VII.

Ändring 344
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 5 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Åtgärder som bidrar till utvecklingen av materialåtervinningsteknik för material som används i fordon för vilka sådan teknik inte är allmänt tillgänglig i kommersiell skala ***när ansökan om***	(b) ***I samarbete med avfallshanteringsaktörer eller forskningsinstitut,*** åtgärder som bidrar till utvecklingen av materialåtervinningsteknik för material ***och komponenter*** som används i fordon för vilka sådan

typgodkännande lämnas in.	teknik inte är allmänt tillgänglig i kommersiell skala.

Ändring 345
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 5 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) Övervakning av hur delar, komponenter och material i fordon som tillhör fordonstypen återanvänds, materialåtervinns och återvinns i praktiken.	***utgår***

Ändring 346
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 5 – led d

Kommissionens förslag	*Ändring*
(d) Åtgärder för att hantera de utmaningar som användningen av material och tekniker utgör som hindrar enkel isärtagning eller gör materialåtervinningen mycket komplicerad***, till exempel lim eller fiberförstärkta material***.	(d) Åtgärder för att hantera de utmaningar som användningen av material och tekniker utgör som hindrar enkel isärtagning eller gör materialåtervinningen mycket komplicerad.

Ändring 347
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 5 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ea) Forsknings- och utvecklingsverksamhet som bedrivs för att genomföra de åtgärder som avses i leden a-e.

Ändring 348
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 6

Kommissionens förslag	*Ändring*
6. En beskrivning av arten av och formen för de åtgärder som avses i punkt 5, t.ex. investeringar i forskning och utveckling, investeringar i utveckling av materialåtervinningsteknik eller infrastruktur och hur de har samarbetat med aktörer inom avfallshantering som deltar i återanvändning, materialåtervinning och återvinning av fordon samt avlägsnande av deras delar.	***utgår***

Ändring 349
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 7 – stycke 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
En beskrivning av hur effektiviteten för de åtgärder som avses i punkt 6 kommer att bedömas.	***utgår***

Ändring 350
Förslag till förordning
Bilaga IV – del A – punkt 7 – stycke 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
Innan artiklarna 4–7 blir tillämpliga ska cirkularitetsstrategin förklara hur tillverkaren uppfyller cirkularitetskraven i direktiv 2005/64/EG ***som kontrollerats under typgodkännandeförfarandet, särskilt artikel 5 i det direktivet och kraven i direktiv 2000/53/EG, särskilt artikel 4.2 i det direktivet***.	Innan artiklarna 4–7 blir tillämpliga ska cirkularitetsstrategin förklara hur tillverkaren uppfyller cirkularitetskraven i direktiv 2005/64/EG.

Ändring 351
Förslag till förordning
Bilaga IV – part 2 – led 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Tillverkarna ska tillhandahålla en uppdatering av cirkularitetsstrategin ***minst*** vart femte år.	1. Tillverkarna ska tillhandahålla en uppdatering av cirkularitetsstrategin vart femte år.

Ändring 352
Förslag till förordning
Bilaga I – del B – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Den uppdaterade cirkularitetsstrategin ska omfatta följande:	2. Den uppdaterade cirkularitetsstrategin ska omfatta ***relevanta nya ändringar och i synnerhet*** följande:

Ändring 353
Förslag till förordning
Bilaga IV – del B – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) En beskrivning av hur de åtgärder som avses i del A ***punkt 6*** har vidtagits och, om en eller flera åtgärder som anges i strategin inte har genomförts, en förklaring av skälen till detta.	(a) En beskrivning av hur de åtgärder som avses i del A har vidtagits och, om en eller flera åtgärder som anges i strategin inte har genomförts, en förklaring av skälen till detta.

Ändring 354
Förslag till förordning
Bilaga IV – del B – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) En bedömning av effektiviteten för de åtgärder som avses i del A ***punkt 6***.	(b) En bedömning av effektiviteten för de åtgärder som avses i del A.

Ändring 355
Förslag till förordning
Bilaga IV – del B – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) ***En beskrivning av hur de åtgärder som avses i punkt 6 i del A har beaktats eller kommer att beaktas vid utformningen av nya fordonstyper***.	(c) ***Information om de betydande förändringar i utformning och produktion som tillverkaren har genomfört för att förbättra fordonens cirkularitet***.

Ändring 356
Förslag till förordning
Bilaga IV – del B – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Vid betydande ändringar av fordonstypens konstruktion och produktion ska den uppdaterade cirkularitetsstrategin särskilt inriktas på följande:	***utgår***
(a) Förändringar i användningen av delar och komponenter i nya fordon som är lätta att ta isär för återanvändning eller för materialåtervinning av hög kvalitet.	
(b) Förändringar i användningen av material i nya fordon som är lätta att återvinna.	
(c) Antagande av konstruktionsegenskaper för att ta itu med de utmaningar som användningen av material och metoder försvårar avlägsnande eller gör återvinningen mycket utmanande, till exempel lim, kompositplast eller	

fiberförstärkta material.

(d) Förändringar i användningen av återvunnet material i nya fordon, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter i fordon och av kompatibiliteten för delar och komponenter från andra typer av fordon. och

(e) Förändringar i användningen av de ämnen som avses i artikel 5 i nya fordon.

Ändring 357
Förslag till förordning
Bilaga V – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Elektriska fordonsbatterier som ingår i fordonet:	1. Elektriska fordonsbatterier ***och batterier för lätta transportmedel*** som ingår i fordonet:

Ändring 358
Förslag till förordning
Bilaga V – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Nummer.	(a) ***Originalutrustningens*** nummer.

Ändring 359
Förslag till förordning
Bilaga V – punkt 1 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ga) Information om batteriers hälsotillstånd och förväntade livslängd enligt definitionen i artikel 14 i och

	bilaga VII till förordning (EU) 2023/1542.

Ändring 360
Förslag till förordning
Bilaga V – punkt 2 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Nummer.	(a) ***Originalutrustningens*** nummer.

Ändring 361
Förslag till förordning
Bilaga V – punkt 3 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Nummer.	(b) ***Originalutrustningens*** nummer.

Ändring 362
Förslag till förordning
Bilaga V – punkt 4 – led a

Kommissionens förslag	*Ändring*
(a) Nummer.	(a) ***Originalutrustningens*** nummer.

Ändring 363
Förslag till förordning
Bilaga V – punkt 4 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	(ca) Information, specifikationer, verktyg och processer, inklusive programvaruuppdateringar, som krävs för återtillverkning och renovering.

Ändring 364
Förslag till förordning
Bilaga V – punkt 5 – led c

Kommissionens förslag	*Ändring*
(c) Tekniska instruktioner för åtkomst, borttagning och utbyte, inklusive kodning och programvara som krävs för att aktivera reservdelar och komponenter för att fungera i ett annat fordon.	(c) Tekniska instruktioner för åtkomst, borttagning och utbyte, inklusive ***möjligheten att avregistrera eller frikoppla en del från det uttjänta fordonets fordonsregistreringsnummer och vid behov omregistrera delen i fordonstillverkarens informationssystem så att den kan installeras i ett annat fordon samt*** kodning och programvara som krävs för att aktivera reservdelar och komponenter för att fungera i ett annat fordon***, genom användning av diagnosverktyg för flera märken och fordonstillverkarens backendserver för det reparerade fordonet, om detta är nödvändigt***.

Ändring 365
Förslag till förordning
Bilaga VI – punkt 4

Kommissionens förslag	*Ändring*
4. Information på etiketten till elmotorer som innehåller permanentmagnetiska material:	***utgår***
(a) En uppgift om att dessa produkter innehåller en eller flera permanentmagneter.	
(b) Uppgift om huruvida dessa magneter tillhör någon av följande typer:	
i) Neodym-järn-bor.	
ii) Samarium-kobolt.	

iii) Aluminium-nickel-kobolt.

iv) Ferrit.

(c) För permanentmagneter av de typer som avses i punkt 3 b i och 3 b ii, en databärare kopplad till en unik produktbeteckning som ger tillgång till följande:

i) Den ansvariga fysiska eller juridiska personens namn, registrerade firmanamn eller registrerade varumärke och postadress samt, i förekommande fall, elektroniska kommunikationsmedel där de kan kontaktas.

ii) Information om vikten, placeringen och typen av alla enskilda permanentmagneter som ingår i produkten och om förekomsten och typen av magnetbeläggningar, lim och eventuella tillsatser som används.

iii) Information som möjliggör tillgång till och avlägsnande av alla permanentmagneter som ingår i produkten, åtminstone inklusive sekvensen med alla steg, verktyg eller teknik som krävs för åtkomst och avlägsnande av permanentmagneten, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 15.1 i direktiv 2012/19/EU.

Ändring 366
Förslag till förordning
Bilaga VII – del B – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Luftkonditioneringssystem	(b) Luftkonditioneringssystem

och köldmedier ska behandlas i enlighet med förordning (EU) nr ***517/2014***.	och köldmedier ska behandlas i enlighet med förordning (EU) ***2024/573***.

Ändring 367
Förslag till förordning
Bilaga VII – part C – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Batterier till elektriska fordon.	1. Batterier till elektriska fordon ***enligt definitionen i artikel 3.14 i denna förordning och batterier för lätta transportmedel enligt definitionen i artikel 3.11 i förordning (EU) 2023/1542, inklusive deras batterihanteringssystem, ombordladdare för elfordon och hölje eller kåpa i förekommande fall***.

Ändring 368
Förslag till förordning
Bilaga VII – part C – punkt 3

Kommissionens förslag	*Ändring*
3. Startbatterier enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2023/*********[om*** batterier ***och förbrukade batterier]***.	3. Startbatterier enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2023/***1542 och bärbara*** batterier ***enligt definitionen i artikel 3.9 i förordning (EU) 2023/1542***.

Ändring 369
Förslag till förordning
Bilaga VII – part C – punkt 10

Kommissionens förslag	*Ändring*
10. Instrumentpaneler.	***utgår***

Ändring 370
Förslag till förordning
Bilaga VII – part C – punkt 11

Kommissionens förslag	*Ändring*
11. Direkt åtkomliga delar av informationssystemet***, inklusive ljud-, navigations- och multimediastyrenheter, inklusive bildskärmar med en yta som är större än 100 kvadratcentimeter***.	11. Direkt åtkomliga delar av informationssystemet.

Ändring 371
Förslag till förordning
Bilaga VII – part C – punkt 13

Kommissionens förslag	*Ändring*
13. Kabelhärvor.	***utgår***

Ändring 372
Förslag till förordning
Bilaga VII – part C – punkt 15

Kommissionens förslag	*Ändring*
15. ***Vätskebehållare***.	15. ***Bränslebehållare***.

Ändring 373
Förslag till förordning
Bilaga VII – part C – punkt 17

Kommissionens förslag	*Ändring*
17. Andra komponenter av monomaterial som är tyngre än 10 kg.	***utgår***

Ändring 374
Förslag till förordning
Bilaga VII – part C – punkt 18

Kommissionens förslag	*Ändring*
18. Andra plastkomponenter av monomaterial som är tyngre än 10 kg.	***utgår***

Ändring 375
Förslag till förordning
Bilaga VII – del C – punkt 19 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Kretskort med en yta som är större än 10 cm^2.	***utgår***

Ändring 376
Förslag till förordning
Bilaga VII – del D – punkt 1 – led b – led i

Kommissionens förslag	*Ändring*
i) Delen eller komponenten ***är komplett***.	i) Delen eller komponenten ***ska innehålla alla relevanta delar***.

Ändring 377
Förslag till förordning
Bilaga VII – del D – punkt 1 – led b – led ii

Kommissionens förslag	*Ändring*
ii) En bedömning av skada, försämrad funktionalitet eller prestanda och reparationer som krävs för att återställa delen eller komponenten till ett skick där den är lämplig att ***användas***.	ii) En bedömning av skada, försämrad funktionalitet eller prestanda och reparationer som krävs för att återställa delen eller komponenten till ett skick där den är ***potentiellt*** lämplig att ***återtillverkas eller renoveras***.

Ändring 378
Förslag till förordning
Bilaga VII – del D – punkt 1 – led b – led iii

Kommissionens förslag	*Ändring*
iii) ***Det finns inte någon kraftig korrosion***.	iii) ***En visuell inspektion visar att korrosionen inte hindrar delen eller komponenten från att fungera***.

Ändring 379
Förslag till förordning
Bilaga VII – del D – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag	*Ändring*
(b) Hänvisning till fordonsidentifieringsnummer (VIN) för det fordon från vilket komponenten eller delen har avlägsnats. och	***utgår***

Ändring 380
Förslag till förordning
Bilaga VII – part E – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Utsläppsefterbehandlingssystem (t.ex. katalysatorer, partikelfilter).	2. Utsläppsefterbehandlingssystem (t.ex. katalysatorer, partikelfilter) ***om dessa delar inte omfattas av den garanti som anger att delen överensstämmer med den tillhörande trafiksäkerhetsprovningen enligt artikel 4 i direktiv 2014/45/EU***.

Ändring 381
Förslag till förordning
Bilaga VII – part F – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. Batterier till elektriska fordon ska behandlas i enlighet	2. Batterier till elektriska fordon ska behandlas i enlighet

med artikel 70 i förordning (EU) 2023/****_[om batterier och förbrukade batterier]_.	med artikel 70 i förordning (EU) _2023/1542_.

Ändring 382
Förslag till förordning
Bilaga VII – part G – punkt 1

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. ***En kopia av det skriftliga avtalet mellan den auktoriserade behandlingsanläggningen och den anläggning som utför fragmenteringen och använder efterfragmenteringsteknik, inklusive specifikationerna om kvaliteten på sekundärmaterialet och den tekniska specifikation som följs vid behandlingsfraktioner från*** uttjänta fordon.	1. ***För att följa artikel 28.3 i denna förordning får*** uttjänta fordon ***fragmenteras tillsammans med annat avfall endast om***
	a) avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning har behandlats i enlighet med bilaga VII till direktiv 2012/19/EU,
	b) alla batterier har avlägsnats i enlighet med förordning (EU) 2023/1542,
	c) plastförpackningar har avlägsnats från förpackningsavfall och metallförpackningar i enlighet med förordning (EU) 2025/40,
	d) den kombinerade fragmenteringsprocessen inte försämrar avfallsflödenas kvalitet jämfört med separat behandling, och
	e) det kan fastställas att det specifika bidraget från de blandade avfallsflödena till utflödesfraktionerna uppfyller

	rapporteringskraven enligt förordning (EU) 2023/1542, förordning (EU) 2025/40, direktiv 2012/19/EU och direktiv 2008/98/EG.

Ändring 383
Förslag till förordning
Bilaga VII – part G – punkt 2

Kommissionens förslag	*Ändring*
2. En ***rapport*** om provanalysen av behandlingsfraktionernas kvalitet och kvantitet (utflöde) för en representativ behandlingskonfiguration som tillhandahålls av ett oberoende organ.	2. En ***massbalansrapport*** om provanalysen av behandlingsfraktionernas kvalitet och kvantitet (utflöde) för en representativ behandlingskonfiguration som tillhandahålls av ett oberoende organ.

Ändring 384
Förslag till förordning
Bilaga VIII – punkt 1 – inledningen

Kommissionens förslag	*Ändring*
1. Information som ska lämnas av producenten eller dennes ***utsedda*** representant för utökat producentansvar:	1. Information som ska lämnas av producenten eller dennes ***behöriga*** ombud för utökat producentansvar:

Ändring 385
Förslag till förordning
Bilaga IX – punkt 7

Kommissionens förslag	*Ändring*
7. Namn***,*** adress ***och medborgarskap*** för innehavaren eller ägaren av det levererade fordonet.	7. Namn ***och*** adress för innehavaren eller ägaren av det levererade fordonet.

Ändring 386
Förslag till förordning
Bilaga Xa (ny)

Kommissionens förslag	*Ändring*
	Bilaga Xa
	KRITERIER FÖR UNDANTAG FÖR FORDON AV SÄRSKILT KULTURELLT INTRESSE
	Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där ett fordon är registrerat får erkänna att ett fordon är av särskilt kulturellt intresse om samtliga följande villkor är uppfyllda:
	a) Fordonets unika historiska eller kulturella värde eller status har dokumenterats antingen av fordonsägaren eller av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat, eller det är ett modifierat eller specialbyggt fordon som är ensamt i sitt slag.
	b) Fordonsägaren är känd och kan identifieras.
	c) Fordonet kan identifieras på ett unikt sätt genom ett fordonsidentifieringsnummer, serienummer eller annan officiell identifiering som tilldelats av tillverkaren eller av en behörig myndighet.