

**Bryssel den 17 juni 2025
(OR. en)**

10391/25

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0284 (COD)**

**ENV 554
ENT 98
MI 408
CODEC 818**

LÄGESRAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Delegationerna
Ärende:	Förslag 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 – Allmän riktlinje

För delegationerna bifogas För delegationerna bifogas texten till den allmänna riktlinjen om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, som godkändes av rådet (miljö) vid dess 4104:e möte den 17 juni 2025.

Tillägg i förhållande till kommissionens förslag är understrukna och struken text markeras med [...].

Förslag 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

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114 och artikel 192.1 såvitt avser artiklarna 14–45, artikel 46 och artikel 48 i denna förordning,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

av följande skäl:

1. Meddelandet från kommissionen av den 11 december 2019 Den europeiska gröna given³ (*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.
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 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

³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Den europeiska gröna given (COM(2019) 640 final).

konkurrenskraftigt Europa⁴. 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. Rådet⁵ och parlamentet⁶ 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.

3. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG⁷ fastställs harmoniserade behandlingskrav för uttjänta fordon och mål för återanvändning och materialåtervinning, samt återanvändning och återvinning av fordon. I direktivet fastställs skyldigheter för insamling av uttjänta fordon samt skyldigheter för ekonomiska aktörer, särskilt begränsningar av användningen av tungmetaller i fordon. Det införs också grundläggande regler för utökat producentansvar, vilket innebär att fordonsproducenterna måste täcka en del av kostnaderna för insamling av uttjänta fordon.
4. I kommissionens utvärdering av direktiv 2000/53/EG⁸ betonades att det har varit effektivt när det gäller att uppnå många av de ursprungliga målen, särskilt när det gäller att eliminera kadmium, bly, kvicksilver och sexvärt krom från fordon, öka antalet insamlingsplatser för uttjänta fordon och uppnå målen för återvinning och materialåtervinning. Utvärderingen visade dock att direktivet inte i tillräcklig utsträckning behandlade viktiga frågor som rör insamling av uttjänta fordon och inte längre var anpassat för att säkerställa en hög kvalitet på behandlingen av dessa fordon.

⁴ 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).

⁵ Rådets slutsatser av den 17 december 2020, Att göra återhämtningen cirkulär och grön.

⁶ Europaparlamentets resolution av den 10 februari 2021 om den nya handlingsplanen för den cirkulära ekonomin.

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s. 34).

⁸ Evaluation of Directive (EC) 2000/53 of 18 September 2000 on end-of-life vehicles, SWD(2021) 61 final) (inte översatt till svenska).

5. Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG⁹ reglerar typgodkännande av fordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning, så att dessa fordon kan uppfylla de målen i direktiv 2000/53/EG när de är uttjänta. Det direktivet har inte varit effektivt när det gäller att avsevärt förbättra möjligheterna till återanvändning, materialåtervinning och återvinning av nya fordon och är inte anpassat till egenskaperna hos nya fordon, som har förändrats avsevärt sedan direktivet trädde i kraft.
6. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858¹⁰ 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 i överensstämmelse med kraven i den här förordningen.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG av den 26 oktober 2005 om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning samt om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG (EUT L 310, 25.11.2005, s. 10).

¹⁰ 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 upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

7¹¹. 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. I syfte att bidra till målen att bevara, skydda och förbättra kvaliteten på miljön, skydda människors hälsa och utnyttja naturresurserna på ett försiktigt och rationellt sätt är det av största vikt att det fastställs bestämmelser om villkoren för hantering av uttjänta fordon samt export av begagnade fordon.[...] 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. [...] För att uppnå dessa mål [...] bör direktiv 2000/53/EG och direktiv 2005/64/EG ersättas med en förordning som grundar sig på artikel 114 och artikel 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

7a. I de yttersta randområden som anges i artikel 349 i EUF-fördraget bör medlemsstaterna kunna anpassa producenternas skyldigheter för att garantera en tjänst och täcka kostnaderna för hanteringen av uttjänta fordon med hänsyn till förhållandena i dessa områden.

¹¹ Detta skäl kan komma att ändras ytterligare

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 [...]fordon i kategori L ([...]L_{1e}–L_{7e}), tunga fordon och släpfordon till dessa (M₂, M₃, N₂, N₃, O) samt fordon avsedda för särskilda ändamål. 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 och obligatoriska avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning före fragmentering [...] samt villkoren för deponering av icke-inert avfall från fragmentering bör dock gälla fordon i kategori L ([...]L_{1e}–L_{7e}) samt tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon (M₂, M₃, N₂, N₃, O) i fem år efter dagen för denna förordnings ikraftträdande. 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, [...] sanering och behandling av fordonen när de är uttjänta.

9. Problem vid export av begagnade fordon gäller inte bara personbilar (M₁) och lätta kommersiella fordon (N₁), utan även större fordon, vilket framgår av undersökningar¹². Dessa bestämmelser bör därför även gälla för tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
10. Fordon avsedda för särskilda ändamål utformas för att fylla en viss funktion och kräver montering av särskilda karosser, vilket tillverkaren inte har fullständig kontroll över. [...] Detta försvårar beräkningen av [...] graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning [...]. För M₁- och N₁-baserade [...] fordon avsedda för särskilda ändamål [...] bör kostnaderna för [...] insamling, sanering, obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter och behandling [...] täckas av producenterna inom ramen för systemet för utökat producentansvar. För fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃, O bör bestämmelserna om en strategi för cirkularitet och export av begagnade fordon inte tillämpas. Bestämmelser om ämnen i fordon bör också tillämpas på M₁- och N₁-baserade fordon avsedda för särskilda ändamål, i enlighet med direktiv 2000/53/EG. Den andra etappens tillverkare 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.

¹² <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

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 har utfärdats i denna fråga¹³ 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. Det är dock också nödvändigt att införa undantag som bevarar medlemsstaternas möjlighet att fastställa situationer då enskilda fordon inte ska betraktas som uttjänta fordon, trots att de uppfyller relevanta kriterier, på grund av deras status som fordon av särskilt kulturellt intresse. Sådana situationer kan exempelvis omfatta fordon som innehas av samlare eller museer, specialbyggda fordon eller tävlingsfordon, förutsatt att de behöriga myndigheterna erkänner det särskilda kulturella intresset i fråga.
12. I utvärderingen av direktiv 2000/53/EG drogs slutsatsen att bestämmelserna i det direktivet om konstruktion av fordon som syftar till att underlätta isärtagning och användning av materialåtervunnet material hade en mycket begränsad inverkan på konstruktionen och tillverkningen av nya fordon, eftersom de inte var tillräckligt detaljerade, specifika och mätbara.

¹³ Kontaktorganens riktlinjer nr 9 om transport av fordon som utgör avfall.
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

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.

14. Fordon bör konstrueras och tillverkas på ett sådant sätt att förekomsten av ämnen som inger betänkligheter begränsas. I sitt meddelande av den 14 oktober 2020, *Kemikaliestrategi för hållbarhet – På väg mot en giftfri miljö (kemikaliestrategin för hållbarhet)*¹⁴, konstaterade kommissionen att ämnen som inger betänkligheter ska minimeras och ersättas så långt som möjligt och att de skadligaste ämnena ska fasas ut i fråga om användning som inte är nödvändig för samhället, särskilt i konsumentprodukter. Följaktligen bör ämnen som inger betänkligheter och som används i fordon eller delar eller komponenter i fordon, minimeras så långt det är möjligt i syfte att säkerställa att fordon, och material som materialåtervinns från fordon, inte inverkar negativt på människors hälsa eller miljön under hela sin livscykel.
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 1907/2006¹⁵. På samma sätt bör begränsningar av användningen av ämnen som regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021¹⁶ införas på grundval 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.

¹⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 14 [...]oktober 2020, *Kemikaliestrategi för hållbarhet – På väg mot en giftfri miljö*, COM(2020) 667 final.

¹⁵ 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).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021 av den 20 juni 2019 om långlivade organiska föroreningar (EUT L 169, 25.6.2019, s. 45).

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/[...]1542¹⁷. Sådana ämnen bör därför behandlas och begränsningar av dem och därmed sammanhängande undantag, beroende på vad som är lämpligt, bör överföras till den förordningen [...] genom en ändringsbestämmelse enligt den här förordningen. [...]
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 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.

¹⁷ Europaparlamentets och 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[...]).

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 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.

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 [...] plast som är materialåtervunnen från plastavfall efter konsumentledet, med progressivt ökande procentandelar. 25 % av detta mål för materialåtervunnet innehåll i plast i fordonstyper bör uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon används[...]. [...] Valet av plast som omfattas av målen baseras på de typer av plast som anges i den särskilda studien från det gemensamma forskningscentrumet¹⁸ och konsekvensbedömningen. I dessa dokument tas andra hårdplaster än polyuretanskum i säten och elastomerer inte med i beräkningen av målen eftersom hårdplaster är särskilt utmanande att återvinna och däck har föreslagits som prioriterad produkt enligt förordningen om ekodesign för hållbara produkter.[...] Om bristande tillgång till eller alltför höga priser på specifik materialåtervunnen plast gör det alltför svårt att uppnå minimiandelarna bör kommissionen ges befogenhet att i samråd med medlemsstaterna komplettera förordningen genom att fastställa tillfälliga undantag från målen för materialåtervunnen plast. 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 i linje med annan unionslagstiftning som omfattar ett bredare spektrum av avfallsflöden och avfallsprodukter på ett konsekvent och övergripande sätt.

¹⁸ <https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en>

- 19a. Främjandet av användningen av återvunnen plast i fordon bygger på antagandet att detta innehåll i sig har producerats på ett miljömässigt hållbart sätt, så att koldioxidavtrycket minskar och den cirkulära ekonomin gynnas. I detta syfte behöver vissa skyddsåtgärder införas för att säkerställa att det sätt på vilket innehållet av återvunnet material erhålls inte omintetgör miljöfördelarna med att använda sådant innehåll i fordon. Det är därför nödvändigt att ta itu med de dithörande miljöproblemen på ett icke-diskriminerande sätt med avseende på både inhemskt tillverkad och importerad materialåtervunnen plast. För att kunna räknas med gentemot de mål för materialåtervunnet material som fastställs i förordningen bör därför materialåtervunnen plast omfattas av likvärdiga villkor när det gäller kraven på skydd av människors hälsa, klimat och miljö, inbegripet när det gäller utsläpp och avfallshantering, oavsett om materialåtervinningsprocessen sker inom eller utanför Europeiska unionen.
- 19b. Separat insamling av plastavfall är avgörande, eftersom det har en direkt positiv inverkan på insamlingsgraden, kvaliteten på det insamlade materialet och kvaliteten på det återvunna materialet. Det möjliggör högkvalitativ materialåtervinning och gynnar användningen av sekundära råvaror av hög kvalitet. Genom att närma sig ett återvinningssamhälle bidrar man till att avfallsgenerering undviks och uppmuntrar till användning av avfall som en resurs, samtidigt som man undviker att resurser blockeras på avfallshierarkins lägre nivåer, vilket skulle innebära skadliga effekter på miljön och att avfallshanteringens miljömässiga sundhet inte beaktas. Genom separat insamling undviker man också att farligt och icke-farligt avfall blandas, och man säkerställer därmed avfallets och avfallstransporternas säkerhet och undviker föroreningar, i enlighet med internationella regler såsom Baselkonventionen om kontroll av gränsöverskridande transporter och slutligt omhändertagande av farligt avfall¹⁹ av den 22 mars 1989, Förenta nationernas havsrättskonvention av den 10 december 1982²⁰, konventionen om förhindrandet av havsföroreningar till följd av dumpning av avfall och annat material, upprättad i London den 29 december 1972 och dess protokoll från 1996 samt bilaga V till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg av den 2 november 1973 (Marpol), ändrad genom 1978 års protokoll.

¹⁹ EGT L 39, 16.2.1993, s. 3.

²⁰ EGT L 179, 23.6.1998, s. 3

- 19c. Enligt konventionen om långväga gränsöverskridande luftföroreningar²¹, upprättad i Geneve den 14 november 1979, är parterna i den konventionen skyldiga att skydda miljön mot luftföroreningar och bemöda sig om att begränsa och så långt som möjligt gradvis minska och förebygga luftföroreningar, innefattande långväga gränsöverskridande luftföroreningar. Enligt konventionen om skydd och användning av gränsöverskridande vattendrag och internationella sjöar²², upprättad i Helsingfors den 17 mars 1992, är parterna skyldiga att vidta åtgärder för att förhindra, kontrollera och minska vattenföroreningars gränsöverskridande påverkan. I linje med Riodeklarationen från Förenta nationernas konferens om miljö och utveckling från 1992 bör förorenaren i princip bära kostnaderna för föroreningarna. Därför bör industriell verksamhet, såsom återvinning av plast, gå hand i hand med åtgärder för att förebygga och minska föroreningar.
- 19ca. De villkor som är tillämpliga på material som materialåtervinns i tredjeländer, inbegripet revisionskraven, bör endast tillämpas [48 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] och kommissionen bör mer ingående bedöma de förväntade effekterna av dessa villkor mot bakgrund av utvecklingen vad gäller marknadssituationen och handelsförbindelserna och bör rapportera sin bedömning till rådet och Europaparlamentet [24 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande].
- 19[...]dFör att uppnå de mål för integrering av återvunnet material som fastställs i denna förordning bör kommissionen, senast 95 månader efter denna förordnings ikraftträdande, offentliggöra en översyn av den tekniska utvecklingen och miljöprestandan hos biobaserad plast i fordon och när så är lämpligt lägga fram ett lagstiftningsförslag med hållbarhetskrav och -mål.

²¹ EGT L 171, 27.6.1981, s. 13

²² EGT L 186, 5.8.1995, s. 44

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 upprättats i samråd med berörda parter och 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.
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, nickel, kobolt, 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.

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, nickel, kobolt 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.
23. I enlighet med kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1252[...] ²³, och med tanke på att det är nödvändigt att i den här förordningen fastställa bestämmelser om materialåtervunnet innehåll i fordon och om kritiska råmaterial 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. För att säkerställa en enhetlig tillämpning av bestämmelserna i båda instrumenten bör dessutom förordning (EU) 2024/1252 ändras i nödvändig utsträckning genom en ändringsbestämmelse i den här förordningen.

²³ 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).

24. För att säkerställa att batterier materialåtervinns i 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 fordon's 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.
25. Enligt EU:s typgodkännandesystem som fastställs i förordning (EU) 2018/858 är tillverkaren skyldig att tillverka sina fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter i överensstämmelse med den godkända typen. För att säkerställa att tillverkarna uppfyller de cirkularitetskrav som gäller för dem i typgodkännandeskedet och som fastställs i denna förordning, och att typgodkännandemyndigheterna kan kontrollera efterlevnaden, är det nödvändigt att tillverkarna i underlaget tar med den information som krävs för typgodkännandeförfarandet. För att öka transparensen och säkerställa att den erforderliga typgodkännandeinformationen presenteras på ett sätt som är förenligt med kraven i annan lagstiftning om typgodkännandekrav för fordon, bör kommissionen ändra de regler som fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683²⁴ som standardiserar de dokument och den information som ska ingå i underlaget och därmed specificerar de administrativa kraven för typgodkännande.

²⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020, s. 1).

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 fordonskategori i vilken de tillverkar en 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 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.
27. För att öka insynen i bilindustrins användning av materialåtervunnet material och skapa incitament för att öka andelen materialåtervunnet material bör fordonstillverkarna åläggas att tillhandahålla teknisk dokumentation som upplyser om andelen materialåtervunnet material i nya fordonstyper som lämnas in för typgodkännande. Detta krav bör gälla för ett urval av material för vilka en ökning av andelen materialåtervunnet material i fordon skulle ge särskilt viktiga miljöfördelar. Den obligatoriska deklARATIONEN bör lämnas in till typgodkännandemyndigheten tillsammans med andra dokument som en del av ansökan om typgodkännande.

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 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 råmaterial i permanentmagneter som avses i förordning (EU)[...] 2024/1252. 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.
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.

30. Tillverkarna och deras leverantörer bör använda kodningsstandarder för komponenter och material, som ursprungligen fastställdes i kommissionens beslut 2003/138/EG²⁵, för märkning och identifiering av delar, komponenter och material av plast och elastomerer i fordon. De bör säkerställa att alla delar och komponenter i fordon är märkta i enlighet med annan tillämplig unionslagstiftning, särskilt när det gäller märkning av batterier och permanentmagneter som ingår i fordon de släpper ut på marknaden. 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 VI som anger hur märkningen av delar i och komponenter till fordon bör ske.

²⁵ Kommissionens beslut 2003/138/EG av den 27 februari 2003 om fastställande av kodningsstandarder för komponenter och material i fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (EUT L 53, 28.2.2003, s. 58).

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 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) 2024/1781²⁶ och Europaparlamentets och rådets förordning [...](EU) 2024/1257²⁷. 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.

²⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1781 av den 13 juni 2024 om upprättande av en ram för att 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[...].

²⁷ 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[...].

32. För att säkerställa att producenter och andra ekonomiska aktörer omfattas av samma regler i alla medlemsstater är det nödvändigt att fastställa harmoniserade regler för avfallshantering av uttjänta fordon. Detta bör leda till en hög skyddsnivå för människors hälsa och miljön i hela unionen. Det skulle också leda till ytterligare harmonisering av kvaliteten på de avfallshanteringstjänster som tillhandahålls av ekonomiska aktörer och göra det lättare för marknaden för returråvaror att fungera.
33. För att garantera en säker och miljövänlig behandling av uttjänta fordon bör varje verksamhet eller företag som avser att utföra avfallsbehandling av dessa fordon erhålla ett tillstånd från den behöriga myndigheten. Tillstånd bör beviljas endast om verksamheten eller företaget har den [...] 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 endast auktoriserade behandlingsanläggningar ha behörighet att utfärda skrotningsintyg i enlighet med denna förordning.
- 33a. Om producenter eller producentansvarsorganisationer ingår avtal med auktoriserade behandlingsanläggningar med det enda syftet att fullgöra sina skyldigheter avseende producentansvar bör dessa avtal vara förenliga med de konkurrensrättsliga principerna och inte omfatta bestämmelser som förbjuder de auktoriserade behandlingsanläggningarna att sälja delar och komponenter eller material som härrör från isärtagning eller avfallsbehandling av uttjänta fordon till andra aktörer än producenten eller producentansvarsorganisationen. Dessa avtal kan bygga på en mall som medlemsstaten upprättat.

34. I direktiv 2000/53/EG fastställs en grundläggande skyldighet för fordonsproducenter att täcka en del av kostnaderna för insamling av uttjänta fordon. På grundval av denna skyldighet är det, i linje med principen om att förorenaren betalar och i överensstämmelse med de allmänna minimikraven för system för utökat producentansvar som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG²⁸, lämpligt att på unionsnivå fastställa krav på fordonstillverkarnas ansvar för hanteringen av uttjänta fordon. Producenterna bör ha utökat producentansvar när de fordon de släppt ut på marknaden nått slutet av sin livscykel. Det utökade producentansvaret bör omfatta skyldigheterna att säkerställa att de fordon som producenterna släpper ut på marknaden i en medlemsstat samlas in och hanteras i enlighet med denna förordning och att avfallshanteringsaktörer som hanterar sådana fordon uppfyller de materialåtervinningsmål som fastställs i denna förordning.
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) 2023/1542[...], för att göra det möjligt för fordonsproducenter och batteriproducenter att använda ett och samma register. För att underlätta registreringen av producenter i alla medlemsstater bör kommissionen upprätta en webbplats med länkar till alla nationella register.
36. Om producenten för första gången släpper ut fordon på marknaden inom en medlemsstats territorium, där denne inte är etablerad, bör producenten utse ett [...] behörigt ombud för det utökade producentansvaret. Om fler än en producent företräds av ett och samma behöriga ombud i en medlemsstat, bör det behöriga ombudet tillhandahålla namn och kontaktuppgifter för varje företrädd producent separat.

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

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, såvida inte en medlemsstat väljer att kräva att en producent ska företrädas av en producentansvarsorganisation. Producentansvarsorganisationerna bör säkerställa 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 en löpande dialog mellan relevanta aktörer i enlighet med artikel 8a.6 i direktiv 2008/98/EG upprättas i överensstämmelse med de konkurrensrättsliga principerna. Skyddet av företags- och affärshemligheter måste garanteras. [...]
38. Producenterna bör finansiera en del av kostnaderna för den insamling och behandling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i denna förordning, särskilt skyldigheter som syftar till att säkerställa högre kvalitet på returråvaror som utvinns från fordon. Den exakta kostnadsnivån för sådan verksamhet som bör täckas av producenterna bör fastställas med beaktande av intäkterna från auktoriserade behandlingsanläggningar och andra avfallshanteringsaktörer som uppstått vid försäljning av begagnade reservdelar eller komponenter, samt från returråvaror från uttjänta fordon. Därför bör de behöriga myndigheterna, i samarbete med producenter och avfallshanteringsaktörer, övervaka de genomsnittliga kostnaderna för insamling, materialåtervinning och behandling samt nivån på de ekonomiska bidrag som betalas av producenterna för att säkerställa att kostnaderna fördelas rättvist mellan alla berörda aktörer.

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. Eftersom denna förordning medför förändringar i producenternas ekonomiska ansvar för insamling av uttjänta fordon som omfattas av direktiv 2000/53/EG bör dessutom lämpliga bestämmelser införas för att beakta övergången från direktiv 2000/53/EG till denna förordning.
40. Producenter som väljer att individuellt fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar bör också lämna en garanti som ska användas för att täcka kostnaderna för hantering av uttjänta fordon. Sådana garantier får användas framförallt i fall där de berörda producenterna blir insolventa eller permanent upphör med sin verksamhet.
41. Om en producent fullgör sina skyldigheter avseende utökat producentansvar tillsammans med en producentansvarsorganisation bör de ekonomiska bidrag som betalas av producenten anpassas på grundval av harmoniserade kriterier. Sådana kriterier bör skapa ekonomiska incitament för tillverkarna att öka cirkulariteten när de konstruerar och tillverkar nya fordon, samtidigt som de beaktar mängden primära och materialåtervunna material i ett fordon, i vilken utsträckning det innehåller delar, komponenter och material som är svåra att avlägsna, ta isär, återanvända eller materialåtervinna samt den mängd farliga ämnen som fordonet innehåller. I syfte att undvika snedvridning av den inre marknaden bör [...]genomförandebefogenhet**bör delegeras till** kommissionen [...]för att fastställa närmare bestämmelser om hur kriterierna för anpassning av de ekonomiska bidrag som betalas till producentansvarsorganisationerna bör tillämpas.
- (41a) Vissa medlemsstater kan redan ha inrättat strukturer för utökat producentansvar och avfallshanteringssystem, som utgör grunden för relevanta nationella tillstånd och avtalsarrangemang, vid genomförandet av direktiv 2000/53/EG. Dessa medlemsstater bör kunna fortsätta att använda dessa system, förutsatt att de är förenliga med skyldigheterna enligt denna förordning.

När det gäller statligt drivna producentansvarsorganisationer som inte [...] omfattar företrädade producenters fullmakter bör kraven i denna förordning avseende sådana fullmakter inte tillämpas.

Om den avgift för utökat producentansvar som en producentansvarsorganisation tar ut kategoriseras som offentliga intäkter, som i fallet med en statligt driven producentansvarsorganisation, och för att följa de budgetregler som kräver att de offentliga intäkterna ska baseras på korrekta uppgifter, bör medlemsstaten kunna kräva att producenten lämnar den information som anges i artikel 49 och som är relevant för att anpassa avgiften till den behöriga myndighet som ansvarar för registret oftare än en gång om året.

42. [...]Fordon blir ofta uttjänta fordon i en annan medlemsstat än i den medlemsstat där de [...]släpptes ut på marknaden.[...] Så länge en producent i den mening som avses i denna förordning kan identifieras i den medlemsstat där fordonet blir ett uttjänt fordon bör denna producent täcka kostnaderna för insamling och behandling. Eftersom det emellertid inte alltid är möjligt att identifiera en producent i den medlemsstat där fordonet blir ett uttjänt fordon är det också nödvändigt att införa regler om gränsöverskridande utökat producentansvar som endast bör tillämpas i just denna situation. 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 varje producent som släpper ut ett fordon på unionsmarknaden för första gången utse en företrädare för det utökade producentansvaret i varje medlemsstat och inrätta mekanismer för gränsöverskridande samarbete med relevanta avfallshanteringsaktörer. Producenterna bör också kunna ge producentansvarsorganisationen i uppdrag att agera som deras behöriga ombud. 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. För att täcka kostnaderna för avfallshanteringen bör en medlemsstat slutligen också kunna begära att fordonsägare betalar en administrativ avgift för begagnade fordon eller fordon för vilka en producent inte kan identifieras som registreras i den medlemsstaten för första gången.

43. För att säkerställa att dessa skyldigheter uppfylls och för att undvika snedvridning av den inre marknaden, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att fastställa ytterligare närmare bestämmelser om producenternas, medlemsstaternas och avfallshanteringsaktörernas skyldigheter och utformningen av de gränsöverskridande mekanismerna.
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 insamlingssystemen, och medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa 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 behandlingsanläggning eller insamlingsplats. 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.
45. Uttjänta fordon bör behandlas endast i auktoriserade behandlingsanläggningar, vilket gör att sådana anläggningar spelar en avgörande roll för insamlingen av uttjänta fordon. För att underlätta insamling och säkerställa tillräcklig tillgång till anläggningar för insamling av uttjänta fordon föreskrivs i denna förordning en möjlighet att inrätta insamlingsplatser. Sådana platser skulle endast ha till uppgift att samla in uttjänta fordon, lagra dem under lämpliga förhållanden och transportera dem till den auktoriserade behandlingsanläggningen. För driften av en sådan plats krävs ett särskilt tillstånd. Insamlingsplatserna bör vara skyldiga att leverera alla insamlade uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar.

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. Om ett elfordonsbatteri saknas bör fordonsägaren bevisa att batteriet har hanterats av en yrkesmässig aktör i enlighet med förordning (EU) 2023/1542. För att förhindra olaglig demontering av värdefulla delar och komponenter från uttjänta fordon och verka för att kompletta uttjänta fordon samlas in skulle frågan om eventuell kostnadsfri leverans av uttjänta fordon kunna grundas på ekonomiska incitament. 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.
47. Den auktoriserade behandlingsanläggningen bör utfärda ett skrotningsintyg till fordonets sista ägare efter inlämningen av det uttjänta fordonet [...]. 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/EG²⁹ 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 [...] 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.

²⁹ 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).

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 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.
49. För att insamlingen av uttjänta fordon ska bli så effektiv som möjligt bör fordonsägare åläggas tydliga skyldigheter. De bör leverera sitt fordon, när det når slutet av livscykeln, till insamlingsplatser eller auktoriserade behandlingsanläggningar [...]. När fordon är skadade och försäkringsbolag är inblandade i att förklara dem tekniskt eller ekonomiskt totalskadade, bör också specifika bestämmelser tillämpas på dem. När det gäller övergivna fordon bör myndigheterna fastställa regler för att förklara fordonet uttjänt och gå vidare i enlighet med bestämmelserna i denna förordning. Övergivna fordon inbegriper fall där fordonen har lämnats utan uppsikt och olagligt på offentlig egendom, eller fordon som har parkerats på privat egendom utan egendomsägarens samtycke, eller fordon som inte har hämtats efter det att de behöriga myndigheterna har meddelat fordonsägaren eller fordon som enligt de behöriga myndigheterna utgör en fara för annan vägtrafik.
50. För att säkerställa en enhetlig och miljövänlig behandling av uttjänta fordon i unionen är det viktigt att säkerställa att de auktoriserade behandlingsanläggningarna tar emot och behandlar alla uttjänta fordon, delar, komponenter och material, även skrotdelar från fordonsreparationer, i enlighet med de villkor som anges i deras tillstånd och i enlighet med kraven i denna förordning, bästa tillgängliga teknik och Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU³⁰.

³⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp (EUT L 334, 17.12.2010, s. 17).

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.
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.
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 [...] inom 30 dagar 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.
54. För att säkerställa ett korrekt genomförande av förordning (EU) 2023/1542 [...] ska alla batterier som ingår i fordon avlägsnas separat från ett uttjänt fordon och lagras på en särskild plats för vidare behandling.

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. Dessa delar och komponenter [...] bör avlägsnas i en manuell isärtagningsprocess eller en halvautomatisk demonteringsprocess på ett icke-förstörande sätt. Om delar och komponenter inte kan fylla något av dessa syften, inbegripet om det inte finns någon efterfrågan på återanvändning, återtillverkning eller renovering på marknaden, kan dessa delar och komponenter också avlägsnas på ett förstörande (halvautomatiskt) sätt. För att stimulera utvecklingen av teknik för isärtagning, sortering, fragmentering och efterfragmentering bör det vara möjligt att [...] 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. I detta syfte anges kriterier för fragmentering med annat avfall samt gränsvärden för att förbättra kvaliteten på utflödesfraktionerna i del G i bilaga VII. 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 VII.
56. När de auktoriserade behandlingsanläggningarna har avlägsnat delar och komponenter från ett uttjänt fordon bör de noggrant bedöma och avgöra om dessa delar och komponenter är lämpliga för återanvändning, återtillverkning eller renovering, på grundval av objektiva kriterier kopplade till delarnas och komponenternas tekniska egenskaper och krav på fordonssäkerhet.
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 fordonets sista ägare tillhandahåller dokumentation som visar att batteriet har hanterats av en yrkesmässig aktör i enlighet med förordning (EU) 2023/1542.

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 omedelbar återanvändning, eller för vidare återtillverkning eller renovering av yrkesmässiga aktörer, inte bör betraktas som avfall. Delar och komponenter som avlägsnas från uttjänta fordon och som av auktoriserade behandlingsanläggningar bedöms lämpa sig för återanvändning är vanligen ämnade för sekundär användning och skickas när det gäller renovering eller återtillverkning till yrkesmässiga aktörer. För att respektera avfallshierarkin och öka den cirkulära användningen av reservdelar bör överföringen av dessa delar och komponenter mellan ekonomiska aktörer inte begränsas. Dessa delar och komponenter bör noggrant kontrolleras, rengöras och vid behov testas av en auktoriserad behandlingsanläggning så att de omedelbart kan återanvändas utan ytterligare förbehandling eller i annat fall lämpa sig för vidare återtillverkning eller renovering. Sådana delar och komponenter bör inte betraktas som avfall när de har överförts av en auktoriserad behandlingsanläggning. Varje överföring av sådana delar eller komponenter bör inbegripa en teknisk bedömning av deras funktion, ordentlig märkning och lämplig förpackning som skyddar mot skada under transport. Dessutom bör säljaren av delarna tillhandahålla en kopia av fakturan eller avtalet beträffande överföringen. [...] Däremot bör delar och komponenter som inte lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering betraktas som avfall, och export av dem bör därför omfattas av förordning (EU) 2024/1157 om transport av avfall³¹. 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.

³¹ 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.

59. I sin utvärdering av direktiv 2000/53/EG konstaterade kommissionen att begagnade reservdelar och komponenter erbjuds till allmänheten av oidentifierade leverantörer och ofta kommer från olaglig verksamhet. Därför bör nya krav fastställas för handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter. Sådana delar och komponenter bör framför allt märkas med en etikett som anger identifieringsnumret för det fordon från vilket komponenten eller delen har avlägsnats, och uppgifter om den aktör som avlägsnat dem, på lämpligt sätt skyddas mot skada under transport, lastning och lossning av delarna och komponenterna samt åtföljas av en kopia av fakturan eller avtalet beträffande överföringen av delarna eller komponenterna för återanvändning, återtillverkning eller renovering [...].
- 59a. Om slutanvändaren är en konsument omfattas försäljningen från företag till konsument av begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/771³². Enligt det direktivet ska de varor som säljs vara avtalsenliga, och i direktivet fastställs säljarens ansvar och avhjälpande åtgärder för konsumenterna vid bristande avtalsenlighet, såsom kostnadsfri reparation eller kostnadsfritt utbyte. Eftersom avlägsnade delar och komponenter som lämpar sig för återanvändning eller renoverade delar och komponenter utgör begagnade varor i den mening som avses i direktiv (EU) 2019/771, kan säljaren och konsumenten enas om en kortare ansvarsperiod eller preskriptionsfrist, som inte får vara kortare än ett år, om den berörda medlemsstaten har föreskrivit en sådan möjlighet. De berörda ekonomiska aktörerna uppmuntras att lämna garantier för de återanvända, återtillverkade och renoverade delarna och komponenterna till konsumenterna och till sina kunder vid transaktioner mellan företag.

³² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/771 av den 20 maj 2019 om vissa aspekter på avtal om försäljning av varor, om ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv 2009/22/EG samt om upphävande av direktiv 1999/44/EG (EUT L 136, 22.5.2019, s. 28).

60. Av trafiksäkerhets- och miljöskyddsskäl bör vissa komponenter och delar som har avlägsnats från uttjänta fordon inte återanvändas, återtillverkas eller renoveras. Sådana delar och komponenter bör varken användas för tillverkning av nya fordon eller i fordon som redan släppts ut på marknaden. Det är dock nödvändigt att fastställa på vilka villkor återanvändning av sådana delar och komponenter kan godtas.
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 fordon 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.
62. I sin utvärdering av direktiv 2000/53/EG konstaterade kommissionen att definitionen av materialåtervinning i det direktivet är för bred och inte förenlig med direktiv 2008/98/EG, eftersom den betraktar ”återfyllnad” som ett materialåtervinningsförfarande. Därför bör förordningen anpassa definitionen av materialåtervinning till direktiv 2008/98/EG och utesluta återfyllnad från dess tillämpningsområde.
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. När delar eller komponenter framgångsrikt återtillverkas eller renoveras bör de räknas med i de auktoriserade behandlingsanläggningarnas uppnående av återanvändningsmålen.

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 [...] endast bearbetas i en fragmenteringsanläggning tillsammans med [...] annat avfall om vissa kriterier och gränsvärden är uppfyllda.
65. För att ytterligare öka kvaliteten på behandlingen av uttjänta fordon bör det [...] endast vara möjligt att deponera avfallsfraktioner som härrör från fragmenterade uttjänta fordon, som innehåller icke-inert avfall och som inte [...] överskrider vissa gränsvärden.
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) [...] 2024/1157.
67. Om ett uttjänt fordon transporteras från unionen till ett tredjeland bör exportören tillhandahålla styrkande handlingar som godkänts av den behöriga myndigheten i bestämmandelandet 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) [...] 2024/1157.

68. För att säkerställa att uttjänta fordon behandlas på ett miljömässigt hållbart sätt är det viktigt att tydliggöra ett fordon 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 inom unionen eller till tredjeländer bör särskilt [...] uppvisa dokumentation som visar att fordonet inte är ett uttjänt fordon. Denna dokumentation kan vara en bedömning enligt bilaga I, som innehåller kriterier för att fastställa om ett fordon är ett uttjänt fordon, eller ett giltigt trafiksäkerhetsintyg. Bedömningen enligt bilaga I, med bindande kriterier i del A och vägledande kriterier i del B, bör göras i kaskad. Så snart ett bindande kriterium i del A är uppfyllt, är fordonet ett uttjänt fordon. Om inga kriterier i del A är tillämpliga, bör de vägledande kriterierna i del B kontrolleras. Om ett av dessa vägledande kriterier är tillämpligt, är en ytterligare teknisk bedömning nödvändig för att fastställa om fordonet kan repareras så att det kan få ett trafiksäkerhetsintyg. Om så inte är fallet, bör det berörda fordonet betraktas som ett uttjänt fordon. I del C i bilaga I bör det dock fastställas kriterier som gör det möjligt att undanta fordon som annars skulle klassificeras som uttjänta enligt del A eller B om sådana fordon är av särskilt kulturellt intresse. Bedömningen enligt bilaga I bör göras av en oberoende fordonsexpert, men det är upp till medlemsstaterna att besluta exakt hur sådana oberoende fordonsexperter ska utses. De oberoende fordonsexperterna bör vara yrkesverksamma med specialistkunskaper inom fordonsteknik, reparation och underhåll av fordon eller fordonsvärdering som utses för att tillhandahålla opartisk expertis, utan intressekonflikter med de berörda parterna. För att undvika en alltför stor börda för fordonsägarna och främst inrikta sig på situationen för flertalet potentiella uttjänta fordon bör ett undantag införas för försäljning av trafiksäkra fordon av personer som inte är ekonomiska aktörer och för vilka den faktiska försäljningen inte utförs genom distansavtal eller onlineplattformar. När säljaren och köparen träffas online men den faktiska försäljningen äger rum personligen, bör försäljningen inte betraktas som försäljning som utförs genom distansavtal eller onlineplattformar. Med tanke på försäkringsbolags särskilda roll när det gäller skadade fordon bör särskilda bestämmelser vara tillämpliga på dessa försäkringsbolag för att säkerställa att uttjänta fordon som förklaras vara tekniskt eller ekonomiskt totalskadade hamnar på auktoriserade behandlingsanläggningar. [...] 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 del A, del B och del C avsnitt 1 punkt 1 i bilaga I, i syfte att fastställa kriterierna för när ett fordon är ett uttjänt fordon.

69. I EU-handlingsplanen *Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark*³³ 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 miljöprogram³⁴, 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/EU³⁵. 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 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. Ett lämpligt undantag bör föreskrivas för fordon av särskilt kulturellt intresse på ett sätt som inte stör de automatiserade tullförfarandena.

³³ COM(2021) 400.

³⁴ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

³⁵ 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).

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 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-Hubs 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) 2022/2399³⁶. 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 fastställs i förordning (EU) 2022/2399. MOVE-HUB skulle användas för utbyte av meddelanden mellan medlemsstaterna. Medlemsstaterna får fortsätta att använda sina egna applikationer eller tredjepartsapplikationer, inbegripet det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris), för anslutning till det elektroniska MOVE-HUB-systemet.

³⁶ 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).

71. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av exportkraven bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att utveckla de nödvändiga elektroniska systemen och göra dem möjliga att använda med nationella system.
72. Medlemsstaterna bör samarbeta med varandra för att säkerställa ett effektivt genomförande av kraven för export av begagnade fordon och för att tillhandahålla ömsesidigt bistånd. Detta bistånd bör omfatta informationsutbyte för att verifiera fordonens status före exporten, inbegripet bekräftelse av registreringsinformation i den medlemsstat där de tidigare var registrerade. Samarbetet bör bland annat omfatta tillgång till relevanta handlingar och relevant information, inbegripet inspektionsresultat, samtidigt som de dataskyddsbestämmelser som är tillämpliga på den anmodade myndigheten iakttas. För att samarbetet ska bli så omfattande som möjligt bör medlemsstaternas behöriga myndigheter dessutom samarbeta med myndigheter i tredjeländer.
73. Det är viktigt att tullmyndigheterna kan utföra kontroller av begagnade fordon som ska exporteras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013³⁷. 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.

³⁷ 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).

74. För att förhindra att risken för att fordon exporteras utan de handlingar som krävs med uppgift om fordonets identifieringsnummer och trafiksäkerhet och för att bristande efterlevnad av exportkraven upptäcks först när fordonet har lämnat unionen, bör tillämpning av de [...] förfaranden för registrering i deklarantens bokföring och egenbedömning som fastställs i förordning (EU) nr 952/2013 inte tillåtas. Dessa förfaranden skulle hindra tullmyndigheterna från att utföra kontroller i realtid genom miljön med en enda kontaktpunkt för tullen i EU, vilket skulle öka risken för överträdelser av unionens regler om export av begagnade fordon.
75. I sin utvärdering av direktiv 2000/53/EG ansåg kommissionen att avsaknaden av krav på obligatoriska inspektioner var en brist i direktivet. Genom denna förordning bör det därför införas vissa skyldigheter för medlemsstaterna med avseende på att upptäcka olaglig verksamhet inom området insamling, behandling och export av uttjänta fordon samt fastställas minimikrav för frekvensen och omfattningen avseende inspektionerna av auktoriserade behandlingsanläggningar och insamlingsplatser[...] och egenskaper hos de anläggningar som ska omfattas av inspektionerna. De auktoriserade behandlingsanläggningarnas konkurrenskraft i förhållande till de olagliga aktörerna skulle således skyddas och en fortsatt efterlevnad av tillståndsvillkoren och kraven på insamling och behandling av uttjänta fordon skulle säkerställas.
76. Inspektionerna bör omfatta efterlevnaden av bestämmelserna om export av begagnade fordon och om behandling av uttjänta fordon. Varje år bör det totala antalet enheter som ska inspekteras[...]– inbegripet såväl auktoriserade behandlingsanläggningar och insamlingsplatser som aktörer som inspekteras inom ramen för en strategi vars mål är att upptäcka olaglig verksamhet –[...]beräknas som minst 10 % av de auktoriserade behandlingsanläggningar[...] och insamlingsplatser som bedriver verksamhet i en medlemsstat[...]. [...] Andra anläggningar och ekonomiska aktörer bör också inspekteras om de kan behandla uttjänta fordon eller sälja begagnade reservdelar och komponenter. 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[...].

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.
78. Medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga verkställighetsåtgärder för att ta itu med olaglig behandling av uttjänta fordon för att förhindra skador på miljön eller människors hälsa. Alla verksamheter eller företag som behandlar uttjänta fordon utan giltigt tillstånd, eller som bryter mot de villkor eller krav som anges i tillståndet, bör därför bli föremål för sanktioner. Medlemsstaterna bör också överväga andra åtgärder, såsom återkallande av tillstånd eller tillfällig indragning av en aktörs verksamhet, för att säkerställa en effektiv efterlevnad av denna förordning.
79. Medlemsstaterna bör anta bestämmelser om de sanktioner som ska gälla vid överträdelser av denna förordning och säkerställa att de verkställs. Sanktionerna bör fastställas i synnerhet för överträdelser av bestämmelserna om export av begagnade fordon, leverans av uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar eller insamlingsplatser och handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.

80. Det är nödvändigt att fastställa rapporteringsskyldigheter för att säkerställa korrekt genomförande, övervakning och utvärdering av unionslagstiftningen och för att ge marknaderna aktuell information om öppenhet och insyn. Korrekta och giltiga uppgifter är nödvändiga för att kommissionen ska kunna bedöma om de åtgärder som föreskrivs i förordningen fungerar korrekt, och vid behov föreslå ytterligare justeringar för att säkerställa en miljövänlig behandling av uttjänta fordon eller för att rationalisera genomförandet av förordningen. I syfte att begränsa rapporteringsbördan bör endast uppgifter som är oumbärliga för genomförandet av denna förordning rapporteras, och rapporteringen bör underlättas med hjälp av digitala verktyg. På grundval av dessa faktorer bör det anges vilka uppgifter som de ekonomiska aktörerna ska rapportera till de berörda myndigheterna och vilka uppgifter som medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av rapporteringskraven, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. I genomförandeakterna, som bör ersätta kommissionens beslut 2005/293/EG³⁸, bör det också fastställas en metod för beräkning och verifiering av huruvida målen för återanvändning, materialåtervinning och återvinning har uppnåtts.
81. Medlemsstaternas behöriga myndigheter spelar en viktig roll när det gäller att kontrollera efterlevnaden av de skyldigheter som fastställs i denna förordning i fråga om insamling och hantering av uttjänta fordon, bland annat genom att dessa myndigheter bättre kan spåra var fordonen befinner sig och bekämpa olaglig hantering av uttjänta fordon. Medlemsstaterna bör därför kräva att avfallshanteringsaktörer och andra relevanta ekonomiska aktörer förser de behöriga myndigheterna med uppgifter som gör det möjligt för dem att bättre övervaka hur bestämmelserna om insamling och hantering av uttjänta fordon genomförs.
82. De genomförandebefogenheter som tilldelas kommissionen genom den här förordningen bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011³⁹.

³⁸ Kommissionens beslut 2005/293/EG av den 1 april 2005 om närmare föreskrifter för övervakning av de mål för återanvändning/återvinning och återanvändning/materialåtervinning som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (EUT L 94, 13.4.2005, s. 30).

³⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

83. När kommissionen antar delegerade akter enligt denna förordning är det särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning⁴⁰, enligt vilket samråd i god tid ska genomföras med medlemsstaternas experter om varje utkast till delegerad akt som förbereds av kommissionens avdelningar. Medlemsstaternas experter bör erhålla utkastet till delegerade akter, den preliminära dagordningen och alla andra relevanta handlingar i tillräckligt god tid för att hinna förbereda sig. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
84. Bilaga II till förordning (EU) 2019/1020, som innehåller en förteckning över harmoniserad unionslagstiftning utan bestämmelser om sanktioner, bör ändras så att direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG stryks från den förteckningen, eftersom det är nödvändigt att den nuvarande förordningen innehåller bestämmelser om sanktioner.
85. Det är nödvändigt att säkerställa att de typgodkännanderelaterade bestämmelserna och kraven i den här förordningen kontrolleras under förfarandet för EU-typgodkännande. Förordning (EU) 2018/858 bör därför ändras i enlighet med detta.

⁴⁰ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

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 föreslog[...] kommissionen en översyn av rådets direktiv 1999/37/EG⁴¹ om registreringsbevis för fordon⁴²[...]. 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.

⁴¹ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁴² Förslag till direktiv om registreringsbevis för fordon och registreringsuppgifter för fordon som registrerats i nationella fordonsregister och om upphävande av rådets direktiv 1999/37/EG, COM/2025/179 final.

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 [...] fordon i kategori L, tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon eller andra delar av ett fordon som typgodkänts i ett etappvis typgodkännande. 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. Kommissionen bör också se över läget för den tekniska utvecklingen av och miljöprestandan hos biobaserat plastinnehåll i fordon, och vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag för att fastställa relevanta mål.
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[...].
89. Det är nödvändigt att ge ekonomiska aktörer tillräckligt med tid för att fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning, och medlemsstaterna måste få tillräckligt med tid för att upprätta den administrativa infrastruktur som behövs för att tillämpa förordningen. Tillämpningen av denna förordning bör därför senareläggas.

90. För att göra det möjligt för medlemsstaterna att vidta nödvändiga administrativa åtgärder för att inrätta insamlingssystem, samtidigt som kontinuiteten för ekonomiska aktörer och avfallshanteringsaktörer bibehålls, bör upphävandet av direktiv 2000/53/EG senareläggas.
91. Denna förordning ändrar inte de regler om begränsningar av användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon som fastställs i direktiv 2000/53/EG eller undantag från dessa begränsningar. Den innehåller dock tydligare regler om hur efterlevnaden av dessa begränsningar, liksom av andra cirkularitetskrav, ska kontrolleras under typgodkännandeförfarandet. För att säkerställa att tillverkarna har tillräckligt med tid för att följa dessa regler bör tillämpningen av dem skjutas upp. Därför bör bestämmelserna i direktiv 2000/53/EG om begränsning av användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom fortsätta att gälla till dess att dessa regler börjar tillämpas, för att säkerställa kontinuitet och för att garantera att fordon som släpps ut på unionsmarknaden inte innehåller sådana ämnen, i andra fall än de som föreskrivs i det direktivet.
92. Denna förordning innehåller också tydligare bestämmelser om utökat producentansvar än direktiv 2000/53/EG. Eftersom inrättandet av sådana system och nödvändiga nationella bestämmelser om godkännande av producenter och producentansvarsorganisationer kräver en viss tid bör tillämpningen av dessa bestämmelser skjutas upp. Motsvarande bestämmelser i direktiv 2000/53/EG bör fortsätta att gälla till dess att dessa bestämmelser blir tillämpliga för att säkerställa kontinuitet när det gäller producenternas finansiering av kostnaderna för insamling av uttjänta fordon.
93. På samma sätt innehåller denna förordning nya krav på behandling av uttjänta fordon, särskilt när det gäller avlägsnande av delar och komponenter i syfte att främja återanvändning, återtillverkning eller renovering av dem samt ökad kvalitet på materialåtervinningsprocesserna. Avfallshanteringsaktörerna behöver tid för att anpassa sig till dessa nya krav och tillämpningen av dem bör därför skjutas upp. Motsvarande bestämmelser i direktiv 2000/53/EG bör fortsätta att gälla tills dessa krav blir tillämpliga för att säkerställa kontinuitet i behandlingen av uttjänta fordon.
94. Skyldigheterna enligt direktiv 2000/53/EG om rapportering och de därmed sammanhängande skyldigheterna när det gäller överföring av uppgifter till kommissionen bör fortsätta att gälla under en tidsperiod för att säkerställa kontinuitet fram till dess att de nya beräkningsreglerna och rapporteringsformaten antas av kommissionen i enlighet med denna förordning.

95. Tillämpningen av alla bestämmelser som rör fordon i kategorierna [...]L1e–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.
96. För tydlighetens, rationalitetens och förenklingens skull bör upphävandet av direktiv 2005/[...]64/EG skjutas upp, eftersom reglerna om typgodkännande av motorfordon i fråga om återanvändning, materialåtervinning och återvinning ingår i den här förordningen. På så vis får tillverkarna tillräckligt med tid för att säkerställa att de fordonstyper de konstruerar och utformar uppfyller cirkularitetskraven och godkännandemyndigheterna får tid att införa de nya reglerna.
97. Eftersom målet för denna förordning, det vill säga att bidra till att den inre marknaden fungerar, att förhindra och minska de negativa effekterna vid hantering av uttjänta fordon och säkerställa en hög skyddsnivå för människors hälsa och miljön, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare på unionsnivå, på grund av behovet av harmonisering, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

98. Den 1 februari 2020 trädde Förenade kungariket ut ur Europeiska unionen. Utträdesavtalet⁴³ ingicks mellan Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen, å ena sidan, och Förenade kungariket, å andra sidan. Det godkändes genom rådets beslut (EU) 2020/135⁴⁴ av den 30 januari 2020 och trädde i kraft den 1 februari 2020. Utträdesavtalet föreskriver en övergångsperiod som löpte ut den 31 december 2020. Vid övergångsperiodens slut upphörde unionsrätten att tillämpas på Förenade kungariket, medan protokollet om Irland/Nordirland – numera kallad Windsorramen⁴⁵ – som är en del av utträdesavtalet, blev tillämpligt. I enlighet med artikel 5.4 i Windsorramen och punkt 9 i bilaga 2 till Windsorramen är direktiv 2005/64/EG samt unionsrättsakter som genomför, ändrar eller ersätter den rättsakten tillämpliga på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland. Den här förordningen ersätter direktiv 2005/64/EG och skulle därför vara tillämplig på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland. Med tanke på Windsorramens tillämpningsområde är det därför lämpligt att föreskriva att vissa bestämmelser i den här förordningen inte bör tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

⁴³ Avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 7).

⁴⁴ Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1).

⁴⁵ Se gemensam förklaring nr 1/2023 av unionen och Förenade kungariket i den gemensamma kommitté som inrättats genom avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen av den 24 mars 2023 (EUT L 102, 17.4.2023, s. 87).

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Innehåll

I denna förordning fastställs cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och fordonstillverkning med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning samt användning av materialåtervunnet innehåll, vilka ska kontrolleras vid typgodkännande av fordon, och för informations- och märkningskrav för delar, komponenter och material i fordon. Vidare fastställs krav på utökat producentansvar, insamling och behandling av uttjänta fordon samt på export av begagnade fordon från unionen till tredjeländer.

Artikel 2

Tillämpningsområde

”1. Denna förordning ska tillämpas

a) på fordon och uttjänta fordon i kategorierna M1 och N1 i artikel 4.1 a i och b i i förordning (EU) 2018/858,

a1) från och med den [Publikationsbyrå: För in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] på fordon och uttjänta fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna M1 och N1 enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858, med undantag för artikel 34 om mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning.

- b) från och med den [Publikationsbyrå: 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 M2, M3, N2, N3 och O i artikel 4.1 i förordning (EU) 2018/858,
- c) från och med den [Publikationsbyrå: 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 L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e och L7e i artikel 4.2 c–g i förordning (EU) 168/2013,
- d) från och med den [Publikationsbyrå: 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 avsedda för särskilda ändamål och uttjänta fordon i kategorierna M2, M3, N2, N3 och O enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858, med undantag för de artiklar som förtecknas i punkt 4 och artikel 9.

”2. Denna förordning ska inte tillämpas på följande:

[...]

[...]

- c) Fordon tillverkade i små serier enligt definitionen i artikel 3.30 i förordning (EU) 2018/858.
- d) Fordon av historiskt intresse enligt definitionen i artikel 3.7 i direktiv 2014/45/EU.
- e) Fordon avsedda för särskilda ändamål enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858 som produceras av tillverkare av små volymer, delar av fordon som produceras av tillverkare av små volymer som typgodkänts i ett etappvis typgodkännande, förutom grundfordonet, och husvagnar i enlighet med punkt 5.6 i bilaga I till den förordningen.

”3. Trots vad som sägs i punkt 1 b ska följande bestämmelser inte tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategorierna M2, M3, N2, N3 och O:

a) Artikel 4 om återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet hos fordon.

b) Artikel 5 om krav för ämnen i fordon.

c) Artikel 6 om minimiandel materialåtervunnet innehåll i fordon.

[...][...][...]

g) Artikel 10 om deklaration av materialåtervunnet innehåll i fordon.

h) Artikel 121 om märkning av delar, komponenter och material i fordon.

i) Artikel 13 om digitalt cirkularitetspass för fordon.

j) Artikel 21 om anpassning av avgifterna.

k) Artikel 22 om mekanism för kostnadsfördelning för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat.

[...] [...] [...] [...] [...]

q) Artikel 34 om mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning.

[...]

s) Artikel 362 om transporter av uttjänta fordon.

”4. Trots vad som sägs i punkt 1 c ska följande bestämmelser inte tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategorierna L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} och L₇:

a) De artiklar som förtecknas i punkt 3.

a1) Artikel 37a om behörig myndighet.

b) Artikel 38 om kontroller och krav för export av begagnade fordon.

c) Artikel 39 om automatiserad kontroll av uppgifterna om fordonets status.

d) Artikel 40 om riskhantering och tullkontroller.

e) Artikel 41 om tillfälligt upphävande.

f) Artikel 42 om frigörande för export.

g) Artikel 43 om nekat frigörande för transport.

h) Artikel 44 om samarbete mellan myndigheter och informationsutbyte.

i) Artikel 45 om elektroniska system.

j) Medlemsstaterna får undanta kategorierna L_{1e}, L_{2e} och L_{6e} från skyldigheterna enligt artiklarna 23.5, 25 och 37.

”5. [...]

”6. Trots vad som sägs i punkt 1 [...] c [...] d, och e ska artiklarna 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30, och 46–49 tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategorierna L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O och [...] fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna M₂, M₃, N₂, och N₃ med följande modifieringar:

[...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]/[...]

a) Artikel 7 ska endast tillämpas när det gäller punkterna 1a, 2, 3, 5, 8 och 9 i del C i bilaga VII.

- b) Artikel 8 ska endast tillämpas när det gäller de skyldigheter som är tillämpliga på sådana fordonskategorier.
- c) Artikel 9 ska, om den är tillämplig på sådana fordonskategorier, endast tillämpas när det gäller punkterna 5–7 i del A i bilaga IV.
- d) Artikel 16 b ska inte tillämpas.
- e) Artikel 27 ska tillämpas med undantag för punkt 2 e.
- f) Artikel 30 ska endast tillämpas när det gäller punkterna 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 och 9 i del C i bilaga VII.
- g) Artiklarna 46–49 ska endast tillämpas när det gäller rapportering och kontroll av efterlevnaden av de skyldigheter som ska tillämpas på sådana fordonskategorier.

Artikel 3

Definitioner

”1. I denna förordning gäller följande definitioner:

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.
2. *uttjänt fordon*: ett fordon som är avfall enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG eller [...] som är [...] avfall enligt [...] bilaga I.
3. *fordonstyp*: varje typ av fordon enligt definitionen i artikel 3.32 i förordning (EU) 2018/858 eller fordonstyp enligt definitionen i artikel 3.73 i förordning (EU) nr 168/2013.
4. *återanvändbarhet*: möjligheten att återanvända delar eller komponenter från ett uttjänt fordon.
5. *återanvändning*: varje åtgärd genom vilken delar eller komponenter från uttjänta fordon används på nytt i samma syfte som de är utformade för.

6. *materialåtervinningsbarhet*: möjligheten att materialåtervinna delar, komponenter eller material från ett uttjänt fordon.
7. *återvinningsbarhet*: möjligheten att återvinna delar, komponenter eller material från ett uttjänt fordon.
8. *leverantör*: en fysisk eller juridisk person som levererar delar, komponenter eller material till en tillverkare som använder dem för att tillverka fordon.
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, och som kan användas som huvudsaklig strukturkomponent i slutprodukter, med undantag för naturliga polymerer som inte har modifierats på kemisk väg.
10. *kritiska råvaror*: kritiska råmaterial [...] i den mening som avses i artikel [...]4[...].1 i förordning (EU)[...] 2024/1252.
11. *avfall efter konsumentledet*: avfall som genereras av produkter [...] som har släppts ut på marknaden eller tillhandahållits för distribution, konsumtion eller användning i ett tredjeland i samband med kommersiell verksamhet, mot betalning eller kostnadsfritt.
12. *avlägsnande*: manuell, mekanisk, kemisk, termisk eller metallurgisk hantering som resulterar i att måldelarna, komponenterna eller materialen från uttjänta fordon kan identifieras individuellt som ett separat utflöde eller en del av ett utflöde.
13. *elmotor*: elektrisk motor som omvandlar elektrisk ineffekt till mekanisk uteffekt för att driva ett fordon.
14. *elfordonsbatteri*: elfordonsbatteri enligt definitionen i artikel 3.14 i förordning (EU) 2023/1542[...].
15. *auktoriserad behandlingsanläggning*: en verksamhetsutövare eller ett företag som i enlighet med direktiv 2008/98/EG och den här förordningen har tillstånd att utföra insamling, lagring och behandling av uttjänta fordon.

16. *behandling*: alla verksamheter efter det att uttjänta fordon har överlämnats till en anläggning för sanering, isärtagning, komprimering, sönderdelning, fragmentering, återvinning eller förberedelser [...] före bortskaffande av fragmenteringsavfallet, och varje annat förfarande som utförs för att återvinna eller bortskaffa uttjänta fordon och deras delar, komponenter och material.
17. *fragmentering*: alla åtgärder för att sönderdela eller fragmentera uttjänta fordon.
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 tillverkare.
19. *utsläppande på marknaden*: tillhandahållande för första gången av ett fordon på unionsmarknaden.
20. *tillhandahållande på marknaden*: leverans av ett fordon för distribution eller användning på marknaden inom ramen för kommersiell verksamhet, mot betalning eller kostnadsfritt.
21. *avfallshanteringsaktör*: en fysisk eller juridisk person som yrkesmässigt utför insamling eller behandling av uttjänta fordon.
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.
23. *producentansvarsorganisation*: en juridisk person som finansiellt eller finansiellt och operativt organiserar fullgörandet av skyldigheter inom utökat producentansvar för flera producenters räkning.

24. [...] behörigt ombud för utökat producentansvar: en juridisk eller fysisk person som är etablerad i en medlemsstat [...] 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.
25. *returråvaror*: råvaror som erhållits genom materialåtervinningsprocesser och som kan ersätta primära råvaror.
26. *fordonsägare*: varje fysisk eller juridisk person som innehar äganderätten till ett fordon [...] eller innehavaren av [...] fordonet om ägaren inte kan identifieras.
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 i enlighet med del G punkt 2 i bilaga VII.
28. *återtillverkning*: [...] yrkesmässiga åtgärder genom vilka en ny del eller komponent tillverkas av delar och komponenter som [...] avlägsnas från fordon [...] och [...] genom vilka minst en ändring görs [...] som väsentligt påverkar [...] delens eller komponentens säkerhet, prestanda, ändamål eller typ.
29. *renovering*: åtgärder för att förbereda, rengöra, testa, underhålla och vid behov reparera en del eller komponent som avlägsnas från fordon [...] i syfte att återställa [...] dess prestanda eller funktionalitet för den avsedda användningen och inom det prestandaintervall som ursprungligen avsågs vid [...] konstruktionsstadiet [...] vid tidpunkten för [...] delens eller komponentens utsläppande på marknaden.
30. [...] ⁴⁶ [...]
31. [...] ⁴⁷ [...]
32. *icke-inert avfall*: avfall som inte uppfyller villkoren för definitionen av inert avfall i artikel 2 e i rådets direktiv 1999/31/EG⁴⁸.

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Rådets direktiv 1999/31/EG av den 26 april 1999 om deponering av avfall (EGT L 182, 16.7.1999, s. 1).

33. *begagnat fordon*: ett fordon som har registrerats i en medlemsstat eller i något annat land och som inte är ett uttjänt fordon.
34. *begagnat fordon som ska exporteras*: ett begagnat fordon som ska hänföras till det tullförfarande som fastställs i artikel 269 i förordning (EU) nr 952/2013.
35. *ekonomiska aktörer*: producenter, [...] fordonsförsäkringsbolag, leverantörer, reparations- och underhållsaktörer, avfallshanteringsaktörer och andra aktörer som arbetar med utformning av fordon, handel med begagnade fordon eller [...] återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter från fordon.
36. *trafiksäkert fordon*: ett fordon som är trafiksäkert i enlighet med artiklarna 5.1 a och b, 5.4 och 8 i direktiv 2014/45/EU.
37. *ekonomisk totalskada*: förlust av eller skada på fordonet som är så omfattande att kostnaden för att reparera det överstiger dess marknadsvärde eller försäkringsvärde.
38. *teknisk totalskada*: allvarlig skada på eller fullständig förstörelse av fordonet som är så omfattande att fordonet inte kan repareras.
39. *insamlingsplats*: en annan ekonomisk aktör än en auktoriserad behandlingsanläggning som tillfälligt lagrar uttjänta fordon och förbereder överföringen av de insamlade uttjänta fordonen till auktoriserade behandlingsanläggningar för behandling.
40. *biobaserad plast*: plast som är tillverkad av biologiska resurser såsom råvaror för biomassa, organiskt avfall eller biprodukter. Biobaserad plast kan vara såväl biologiskt nedbrytbar som inte biologiskt nedbrytbar.

”2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1 gäller följande definitioner:

- a) *avfall, spilloljor, avfallsinnehavare, avfallshantering, insamling, förebyggande, materialåtervinning, återvinning, återfyllning, bortskaffande och system för utökat producentansvar* som fastställs i artikel 3.1, 3.3, 3.6, 3.9, 3.10, 3.12, 3.15, 3.17, 3.17a, 3.19 och 3.21 i direktiv 2008/98/EG.

- b) *typgodkännande, etappvis typgodkännande, komponent, delar, reservdelar, grundfordon, fordon tillverkat i små serier, fordon avsett för särskilda ändamål, marknadskontrollmyndighet, godkännandemyndighet, tillverkare, importör och distributör* som fastställs i artikel 3.1, 3.8, 3.19, 3.21, 3.23, 3.24, 3.28, 3.30, 3.31, 3.35, 3.36, 3.40, 3.42 och 3.43 i förordning (EU) 2018/858.
- c) *registrering, registreringsbevis, tillfälligt upphävande, innehavare av registreringsbevis och slutlig avregistrering* som fastställs i artikel 2 b, c, d, e och f i direktiv 1999/37/EG.
- d) *fordon av historiskt intresse, trafiksäkerhetsprovning och trafiksäkerhetsintyg* som fastställs i artikel 3.7, 3.9 och 3.12 i direktiv 2014/45/EU.
- e) *ämnen som inger betänkligheter och databärare* som fastställs i artikel 2.28 och 2.30 i förordning [ekodesign för hållbara produkter].
- f) *tullmyndigheter* som fastställs i artikel 5.1 i förordning (EU) nr 952/2013.
- g) *distansavtal* som fastställs i artikel 2.7 i direktiv 2011/83/EU.
- h) *onlineplattform* som fastställs i artikel 3 i i förordning (EU) 2022/2065.
- i) *konsument* som fastställs i artikel 2.2 i direktiv (EU) 2019/771.[...]
- j) *tillverkare av små volymer* som fastställs i artikel 3.48 i förordning (EU) 2024/1257.

KAPITEL II

CIRKULARITETSKRAV

Artikel 4

Återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet av fordon

- ”1. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrå: 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
- a) kan återanvändas eller materialåtervinnas till minst 85 % av fordonets massa,
 - b) kan återanvändas eller återvinnas till minst 95 % av fordonets massa.
- ”2. För varje fordonstyp som avses i punkt 1 ska tillverkarna vidta följande åtgärder:
- a) Samla in nödvändiga data från hela leveranskedjan, särskilt typ av och massa hos de material som används vid tillverkning av fordon, för att kunna säkerställa att kraven fortfarande uppfylls.
 - b) Spara alla övriga data om fordonen som krävs för de beräkningar som avses i led e.
 - c) Kontrollera att den information som mottagits från leverantörerna är korrekt och fullständig.
 - d) Hantera och dokumentera uppdelningen av materialen.
 - e) Beräkna återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet, för de syften som avses i punkt 1, i enlighet med den metod som kommissionen fastställer enligt punkt 3 eller, innan en sådan metod har antagits och börjat tillämpas, i enlighet med ISO-standard 22628:2002 i kombination med de faktorer som anges i del A i bilaga II.
 - f) Märka delar och komponenter till fordon tillverkade av polymerer och elastomerer i enlighet med artikel 12.1.

- g) Säkerställa att de delar och komponenter som förtecknas i del E i bilaga VII inte återanvänds vid konstruktion av nya fordon.

”3. 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 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.

Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

Artikel 5

Krav för ämnen i fordon

- ”1. Förekomsten av ämnen som inger betänkligheter i fordon och tillhörande delar och komponenter ska minimeras så långt det är möjligt.
- ”2. Utöver de begränsningar som anges i bilaga XVII till förordning (EG) nr 1907/2006 och[...] de begränsningar som anges i bilagorna I och II till förordning (EU) 2019/1021 och i förordning (EU) 2023/1542 fastställs i den här förordningen ordningen för ämnen i fordon.[...] 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, eller nya delar eller komponenter som släpps ut på marknaden för ett sådant fordon, får inte innehålla bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom.
- 2a. Senast den [för in ett datum senast 24 månader efter denna förordnings antagande] ska kommissionen utarbeta en rapport om förekomsten av ämnen som inger betänkligheter i fordon, i syfte att fastställa i vilken utsträckning de inverkar negativt på återanvändningen och materialåtervinningen av material eller påverkar kemikaliesäkerheten. Kommissionen ska bistås av Europeiska kemikaliemyndigheten beträffande aspekter som rör kemikaliesäkerhet. Rapporten ska inte omfatta ämnen som inger betänkligheter i fordonsdelar och fordonskomponenter för vilka en identifiering eller bedömning redan krävs genom annan unionslagstiftning.

Kommissionen ska överlämna rapporten med närmare information om sina iakttagelser till Europaparlamentet och rådet och överväga lämpliga uppföljningsåtgärder, inbegripet

- i) fastställande av begränsningar för ämnen som inger betänkligheter och som inverkar negativt på återanvändningen och materialåtervinningen av material i de fordon där de förekommer, inom ramen för delegerade akter som antas i enlighet med artikel 5.2b
- ii) införande av informationskrav inom ramen för det digitala cirkularitetspasset för fordon i enlighet med artikel 13
- iii) användning av de förfaranden som avses i artikel 68.1 och 68.2 i förordning (EG) nr 1907/2006 för att anta nya begränsningar.

Om en medlemsstat anser att ett ämne inverkar negativt på återanvändningen och materialåtervinningen av material i ett fordon där det förekommer, ska den senast den [inför datum] lämna denna information till kommissionen och, beträffande aspekter som rör kemikaliesäkerhet, även till Europeiska kemikaliemyndigheten och i förekommande fall hänvisa till de relevanta riskbedömningarna eller andra relevanta data.

”2b. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att komplettera denna förordning genom att fastställa begränsningar för förekomsten av ämnen som inger betänkligheter och som inverkar negativt på återanvändningen och materialåtervinningen av material i fordon och tillhörande delar och komponenter, av skäl som inte främst avser kemikaliesäkerhet.

”3. Genom undantag från punkt 2 får fordonstyper eller delar och komponenter som släpps ut på marknaden för sådana fordon innehålla bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom under de förhållanden och upp till de maximala koncentrationsvärden som anges i bilaga III.

Punkterna 2 och 3 ska inte tillämpas på batterier som ingår i fordon på vilka förordning (EU) 2023/1542 är tillämplig.

- ”4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga III i syfte att anpassa den till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen genom att
- a) fastställa de maximala koncentrationsvärden som kan tolereras för förekomst av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i specifika delar, komponenter och homogena material i fordon,
 - b) undanta vissa delar, komponenter och homogena material i fordon från förbudet mot förekomst av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i punkt 2 om följande villkor är uppfyllda:
 - i) Användning av dessa ämnen kan inte undvikas.
 - ii) Det konstateras att de samhällsekonomiska fördelarna uppväger hälso- eller miljöriskerna i samband med användningen av dessa ämnen.
 - iii) Det finns inga lämpliga alternativa ämnen eller tekniska lösningar.
 - c) stryka delar, komponenter och homogena material i fordon från bilaga III, om användning av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom kan undvikas,
 - d) ange vilka delar, komponenter och homogena material i fordon som ska avlägsnas före ytterligare behandling, och kräva att de ska märkas eller göras identifierbara på annat lämpligt sätt.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga III, särskilt genom att stryka vissa undantag för homogena material och komponenter från förteckningen, om det särskilda undantaget omfattas av annan unionslagstiftning.

Kommissionen ska, när den antar en delegerad akt i enlighet med denna punkt, ta hänsyn till de samhällsekonomiska konsekvenserna av att införa, ändra eller stryka ett undantag från begränsningen i användningen av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i fordonstyper, inbegripet möjliga alternativ och effekterna på människors hälsa och miljön under fordonens hela livscykel.

- ”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.
- ”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 medlemsstaterna och 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 medlemsstater och berörda parter.
- ”7. Senast nio 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.
- ”8. [...]

Artikel 6

Minimandel materialåtervunnet innehåll i fordon

1. 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 15 viktprocent plast som är materialåtervunnen från plastavfall efter konsumentledet.

Minst 25 % av det mål som fastställs i det första stycket ska uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon eller från avfall som avses i artikel 23.2 c i den här förordningen används i den berörda fordonstypen.

Vikten av den plast som ingår i varje fordon och vikten av materialåtervunnen plast som avses i första stycket ska inte omfatta elastomerer, andra hårdplaster än polyuretanskum

som används för dämpning och plast som innehåller eller är förorenad med något av de ämnen som omfattas av artikel 7 i förordning (EU) 2019/1021 om tröskelvärdena i bilaga IV till den förordningen överskrids.

- 1a. 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 96 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ska innehålla minst 20 viktprocent plast som är materialåtervunnen från plastavfall efter konsumentledet.

Minst 25 % av det mål som fastställs i det första stycket ska uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon eller från avfall som avses i artikel 23.2 c i den här förordningen används i den berörda fordonstypen.

- 1b. 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 120 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ska innehålla minst 25 viktprocent plast som är materialåtervunnen från plastavfall efter konsumentledet.

Minst 25 % av det mål som fastställs i det första stycket ska uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon eller från avfall som avses i artikel 23.2 c i den här förordningen används i den berörda fordonstypen.

- 1c. Vid tillämpning av denna artikel ska materialåtervunnet innehåll återvinnas från avfall efter konsumentledet som har återvunnits antingen i

a) en anläggning i unionen som uppfyller kraven på skydd av människors hälsa, klimat och miljö enligt unionsrätten, eller

b) en anläggning i ett tredjeland, [...] från och med den [48 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] vilken måste uppfylla [...] kraven på skydd av människors hälsa, klimat och miljö som är likvärdiga med de krav som fastställs i unionsrätten[...]. Senast [24 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen mer ingående bedöma de förväntade effekterna på den globala handeln samt på EU:s materialåtervinnings- och fordonsindustri och rapportera sin bedömning till rådet och Europaparlamentet.

- ”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 [...]fastställa[...] metoden för beräkning och verifiering, vid tillämpning av punkterna 1, 1a, 1b och 1c i denna artikel, av andelen plast som återvunnits från avfall efter konsumentledet [...]och från uttjänta fordon, och som finns i och ingår i fordonstypen. Verifieringsmetoden ska innefatta ett krav på tillverkarna att säkerställa att varje anläggning som producerar materialåtervunnet innehåll som de använder granskas minst vart femte år av en oberoende tredjepartsenhet. Vid granskningarna ska det verifieras att villkoren i punkterna 1, 1a, 1b och 1c är uppfyllda, och att de i detta avseende överensstämmer med kraven och kriterierna i bilaga XIII. För material som materialåtervinns i tredjeländer ska detta revisionskrav och de krav och kriterier som fastställs i bilaga XIII tillämpas från och med den [48 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande]. Som en del av sina allmänna skyldigheter enligt artikel 8.2 ska tillverkarna ha tillgänglig, bevara och till de behöriga typgodkännandemyndigheterna översända dokumentation, inbegripet granskningsrapporter, som intygar att anläggningarna uppfyller dessa villkor, krav och kriterier.
- 2a. Om bristande tillgång till eller alltför höga priser på specifik materialåtervunnen plast gör det alltför svårt att uppnå de minimiandelar av materialåtervunnet innehåll som fastställs i punkterna 1, 1a, 1b och 1c i den här artikeln, ska kommissionen ges befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med artikel 50 för att komplettera [...]de punkterna genom att fastställa tillfälliga undantag från målen för materialåtervunnen plast.
- ”3. 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.
- 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:
- a) Den nuvarande och prognostiserade tillgången på stål som materialåtervinns från källor till stålavfall efter konsumentledet.

- b) Den nuvarande andelen avfall efter konsumentledet i olika halvfabrikat och mellanprodukter av stål som används i fordon.
- c) Tillverkarnas potentiella användning av materialåtervunnet stål efter konsumentledet i fordon som ska typgodkännas.
- d) Den relativa efterfrågan på stålavfall efter konsumentledet inom fordonsindustrin jämfört med efterfrågan inom andra sektorer.
- e) Ekonomisk bärkraft och teknisk och vetenskaplig utveckling, inbegripet förändringar i tillgången till materialåtervinnningsteknik som kan påverka återvinningsgraden för stål.
- f) Hur en minimiandel materialåtervunnet stål i fordon bidrar till unionens mål för öppet strategiskt oberoende samt dess klimat- och miljömål.
- g) Behovet av att förhindra oproportionerligt stora negativa konsekvenser för fordons prisöverkomlighet. och
- h) Inverkan på bilindustrins totala kostnader och konkurrenskraft.

[...]

[...]

”4. 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

- a) aluminium och aluminiumlegeringar och magnesium och magnesiumlegeringar, som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som ingår i fordonstyper, och
- b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nickel, kobolt eller bor som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som ingår i permanentmagneter.

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, nickel, kobolt eller bor som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som ska finnas i och ingå i de fordonstyper som ska typgodkännas enligt denna förordning och förordning (EU) 2018/858.

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:

- a) Nuvarande och prognostiserad tillgänglighet på de material som förtecknas i andra stycket och som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet.
- b) Den nuvarande andelen materialåtervunnet innehåll från avfall efter konsumentledet i de material som förtecknas i andra stycket i fordon som släpps ut på marknaden.
- c) Ekonomisk bärkraft och teknisk och vetenskaplig utveckling, inbegripet förändringar i tillgången till återvinningsteknik för olika typer av återvunna material och deras återvinningsgrad.
- d) Hur en minimiandel materialåtervunnet innehåll av de material som förtecknas i andra stycket och som ingår i fordon bidrar till unionens mål för strategiskt oberoende samt unionens klimat- och miljömål.
- e) Eventuella konsekvenser för fordons funktion av att låta materialåtervunnet innehåll som förtecknas i andra stycket ingå i fordonsdelar och fordonskomponenter.
- f) Behovet av att förhindra oproportionerligt stora negativa konsekvenser för prisöverkomligheten hos fordon som innehåller de material som förtecknas i andra stycket.
- g) Inverkan på bilindustrins totala kostnader och konkurrenskraft.

”5. Senast [...]30 månader efter denna förordnings ikraftträdande ska [...]kommissionen [...] anta en genomförandeakt som fastställer metoden för beräkning och verifiering av andelen material som avses i punkterna 3 och 4 och som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet i fordonstyper.

Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

Artikel 7

Konstruktion för att möjliggöra avlägsnande och utbyte av vissa delar och komponenter i fordon

- ”1. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrå: 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 att avlägsna de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII från det berörda fordonet under fordonets avfallsfas.
- ”2. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrå: 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.
- ”3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra punkt 2 genom att se över förteckningen över delar och komponenter som ska utformas så att de kan avlägsnas och ersättas i fordon, i syfte att i den punkten inkludera ytterligare delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII, med beaktande av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.
- ”4. Kommissionen får vid behov anta genomförandeakter för att fastställa villkoren för konstruktion, så att de delar och komponenter som avses i punkt 2 kan avlägsnas och bytas ut i syfte att säkerställa ett harmoniserat genomförande av den skyldighet som anges i punkt 2.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

KAPITEL III

TILLVERKARNAS SKYLDIGHETER

Artikel 8

Allmänna skyldigheter

- ”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, i förordning (EU) nr 168/2013 och i den här förordningen.
- ”2. För typgodkännande av fordonstyper som omfattas av kraven i artiklarna 4, 5, 6 eller 7 ska tillverkaren tillhandahålla dokumentation som visar att dessa krav är uppfyllda 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
 - b) lämna in den till typgodkännandemyndigheten i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) 2018/858 eller med artikel 26 i förordning (EU) nr 168/2013, beroende på vad som är tillämpligt.
- ”3. För typgodkännande av fordon som omfattas av kravet i artikel 9 ska tillverkaren lämna in strategin för cirkularitet till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i förordning (EU) 2018/858 eller i artikel 26 i förordning (EU) nr 168/2013, beroende på vad som är tillämpligt.
- ”4. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 10 ska tillverkaren 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.

- ”5. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 11 ska tillverkaren lämna in en försäkran om överensstämmelse med kravet i artikel 11.1, i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2018/858 eller med artikel 27.1 i förordning (EU) nr 168/2013, beroende på vad som är tillämpligt, till typgodkännandemyndigheten tillsammans med ansökan om typgodkännande[...].

Artikel 9

Strategi för cirkularitet

1. För varje fordonskategori i vilken en tillverkare producerat fordon[...] som är typgodkända enligt förordning (EU) 2018/858 från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska tillverkaren utarbeta och genomföra en strategi för cirkularitet i syfte att tillhandahålla sin övergripande plan för cirkularitet för de kommande fem åren. När det gäller punkterna 3 och 4 i del A i bilaga IV ska strategin omfatta typspecifik information för den berörda fordonstypen.
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 fordonskategorin, uppfylls.
- ”3. Strategin för cirkularitet ska innehålla de delar som anges i del A i bilaga IV.
- ”4. Tillverkaren ska lämna en kopia av strategin för cirkularitet till kommissionen senast 30 dagar efter det att det första typgodkännandet för [...] ett fordon[...] i den berörda kategorin har beviljats.
- ”5. Tillverkaren 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 ett fordon i den berörda kategorin och till kommissionen.
- ”6. Kommissionen ska offentliggöra strategierna för cirkularitet och eventuella uppdateringar av dem, med undantag för konfidentiell information.

- ”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 uppdateringarna av den strategin till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen inom fordonstillverkning och hantering av uttjänta fordon, marknadsutvecklingen inom fordonssektorn och ändringar i lagstiftningen.
- ”8. Senast den [*Publikationsbyrå: 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 sjätte 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.

Artikel 10

Deklaration om materialåtervunnet innehåll i fordon

1. Tillverkarna ska ange, för varje fordonstyp som är typgodkänd från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på [...] 12 månader efter [...] antagandet av den genomförandeakt som fastställer metoden för beräkning och verifiering av andelen material som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet i fordonstyper och som avses i artikel 6.[...]/5*] enligt förordning (EU) 2018/858, respektive andel materialåtervunnet innehåll av
 - a) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nickel, kobolt och bor i permanentmagneter i elmotorer,
 - b) aluminium och aluminiumlegeringar,
 - c) magnesium och magnesiumlegeringar,
 - d) stål.

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.

- ”2. Typgodkännandemyndigheterna ska kontrollera att tillverkarna har lämnat in den erforderliga dokumentationen och att den innehåller den information som avses i punkt 1.
- ”3. Genom undantag från punkt 1 ska kravet att deklarerat 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.

Artikel 11

Information om avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material som finns i fordon

- ”1. Från och med den [*Publikationsbyrå: 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:
- (*[...]/[...]*c) Delar, komponenter och material som innehåller de vätskor som förtecknas i del B i bilaga VII och som förekommer i fordon.
- d) Delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII och som ingår i fordon.
- e) Delar och komponenter som innehåller de kritiska råmaterial som avses i *[...]* artikel 28.1 b i förordning (EU) 2024/1252 vid tidpunkten för typgodkännandet av fordonet.
- f) Digitalt kodade komponenter och delar i ett fordon, om kodningen förhindrar reparation, underhåll eller utbyte i ett annat fordon.
- ”2. 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 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.

- ”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.

Artikel 12

Märkning av delar, komponenter och material i fordon

- ”1. Tillverkarna och deras leverantörer ska använda nomenklaturen i de kodningsstandarder för komponenter och material som förtecknas i punkterna 1–3 i bilaga VI för märkning och identifiering av delar, komponenter och material i fordon.
- ”2. Senast den 24 maj 2029 ska [...]tillverkarna [...] säkerställa att [...] fordonsdelar och fordonskomponenter som innehåller permanentmagneter är försedda med en väl synlig, tydligt läsbar och outplånlig etikett med [...] uppgifterna [...] i enlighet med artikel 28 i förordning (EU) 2024/1252.[...]
- ”3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga VI i syfte att anpassa den till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

Artikel 13

[...]Digitalt cirkularitetspass för fordon

- ”1. Från och med den [*Publikationsbyrå: 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 och, om möjligt, integreras [...] med andra fordonsrelaterade miljöpass som fastställs i unionsrätten, i synnerhet de pass som avses i artikel 77 i förordning (EU) 2023/1542 och i artikel 2.68 i förordning (EU) 2024/1257.

Det digitala cirkularitetspasset för fordon ska i förekommande fall anpassas till kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1781 av den 13 juni 2024 om upprättande av en ram för att fastställa ekodesignkrav för hållbara produkter, särskilt artiklarna 11–13 i den förordningen.

”2. [...] Det digitala cirkularitetspasset för fordon för ett fordon som släpps ut på marknaden ska vara kostnadsfritt tillgängligt och innehålla

a) den information som avses i artikel 11 i denna förordning i digitalt format och vara kostnadsfritt tillgängligt [...][...],

b) information om delar som innehåller bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i fordonet i enlighet med undantaget i artikel 5.3,[...]

b1) deklarationen om andelen materialåtervunnet innehåll av plast och de material som förtecknas i artikel 10.1 a–d,

b2) strategin för cirkularitet för den berörda fordonstypen,[...]

b3) en hänvisning till reservdelskatalogen för den berörda fordonstypen, inbegripet enskilda delars placering i fordonet.

”3. Den tillverkare som släpper ut fordonet på marknaden ska säkerställa att informationen i det digitala cirkularitetspasset för fordon är korrekt, fullständig och aktuell.

3a. [...]

”4. All information i det digitala cirkularitetspasset för fordon ska uppfylla de krav som kommissionen fastställt enligt punkt 6 och ska

a) baseras på öppna standarder,

b) ha tagits fram i ett driftskompatibelt format,

c) kunna överföras via ett öppet driftskompatibelt nätverk för datautbyte utan inlåsningseffekt,

d) vara maskinläsbar, strukturerad och sökbar.

- ”5. [...]Det digitala cirkularitetspasset för ett fordon som har blivit ett uttjänt fordon ska upphöra att gälla tidigast [...]tolv månader efter det att skrotningsintyget för det uttjänta fordonet utfärdades.
- ”6. Senast den [48 månader efter förordningens ikraftträdande] ska [...]kommissionen [...] anta genomförandeakter för att fastställa regler när det gäller följande:
- a) Metod och teknisk specifikation för det system som ska användas för att få tillgång till det digitala cirkularitetspasset för fordon.
 - b) De tekniska konstruktions- och driftskraven för det digitala cirkularitetspasset för fordon, inbegripet regler om
 - i) anpassningen och interoperabiliteten mellan det digitala cirkularitetspasset för fordon och andra pass och intyg i enlighet med unionslagstiftningens krav som avses i punkt 1 i denna artikel,
 - ii) lagring och behandling av information som ingår i det digitala cirkularitetspasset för fordon,
 - iii) tillgången till det digitala cirkularitetspasset för fordon efter det att den tillverkare som ansvarar för fullgörandet av de skyldigheter som anges i punkt 3 har upphört att existera eller upphört med sin verksamhet i unionen.
 - c) Införande, ändring och uppdatering av information som ingår i det digitala cirkularitetspasset för fordon utförd av andra tredje parter än tillverkaren.
 - d) Placering av databäraren eller annan identifierare som möjliggör åtkomst till fordonets digitala cirkularitetspass.

När kommissionen fastställer de regler som avses i första stycket ska den ta hänsyn till behovet av att säkerställa en hög säkerhets- och integritetsnivå.

De genomförandeakter som avses i första stycket [...] ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

KAPITEL IV

HANTERING AV UTTJÄNTA FORDON

AVSNITT 1

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 14

Behörig myndighet

- ”1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för skyldigheterna enligt detta kapitel, särskilt för att övervaka och kontrollera att ekonomiska aktörer, producenter och producentansvarsorganisationer fullgör sina skyldigheter enligt artiklarna 15–[...]37 och bilaga I.
- ”2. Varje medlemsstat får utse en kontaktpunkt, bland de behöriga myndigheter som avses i punkt 1, för kontakter med kommissionen.
- ”3. Medlemsstaterna ska fastställa närmare bestämmelser om de behöriga myndigheternas organisation och verksamhet, inbegripet administrativa regler och förfaranderegler för
 - a) registrering av producenterna i enlighet med artikel [...] 19,
 - b) godkännande av producenter och producentansvarsorganisationer i enlighet med artikel [...] 18,
 - c) tillsyn av genomförandet av skyldigheterna avseende utökat producentansvar i enlighet med artiklarna 16 och 20,
 - d) insamling av uppgifter om fordon och uttjänta fordon i enlighet med artiklarna 17.12 och 49.6,
 - e) tillgängliggörande av information i enlighet med artikel 49.

- ”4. 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*] ska medlemsstaterna meddela kommissionen namn på och adress till de behöriga myndigheter som utsetts i enlighet med punkt 1. Medlemsstaterna ska utan onödigt dröjsmål informera kommissionen om alla ändringar av de behöriga myndigheternas namn och adresser.

Artikel 15

Auktoriserade behandlingsanläggningar

- ”1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2010/75/EU ska alla verksamhetsutövare som har för avsikt att behandla avfall inneha ett tillstånd från den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 23 i direktiv 2008/98/EG och uppfylla de villkor som fastställs i det tillståndet.
- ”2. För att utfärda ett sådant tillstånd som avses i punkt 1 ska den behöriga myndigheten kontrollera om verksamhetsutövaren har den [...] kapacitet som krävs för att fullgöra de skyldigheter som anges i artikel 27.
- ”3. I de tillstånd som avses i punkt 1 ska det anges att behandlingsanläggningarna har behörighet att utfärda ett skrotningsintyg enligt artikel 25. Medlemsstaterna får föreskriva att behandlingsanläggningar generellt har behörighet att utfärda det skrotningsintyg som avses i artikel 25.
- 3a. Producenterna eller, om de utsetts i enlighet med artikel 17.1, producentansvarsorganisationerna får ingå avtal med auktoriserade behandlingsanläggningar för att fullgöra sina skyldigheter avseende producentansvar. Sådana avtal ska vara rättvisa, transparenta och icke-diskriminerande och får utgå från en mall som fastställts av medlemsstaten.

- ”4. [...] Medlemsstaterna ska säkerställa att villkoren och förfarandena för beviljande av tillstånd är fullständigt samordnade när fler än en behörig myndighet eller fler än en verksamhetsutövare som avser att utföra behandling av uttjänta fordon deltar i dessa tillståndsförfaranden, för att garantera ett effektivt integrerat förfaringssätt för alla myndigheter som är behöriga för detta förfarande.
- ”5. Kommissionen ges befogenhet att anta en genomförandeakt som fastställer detaljerade krav för de avtal som avses i punkt 3a, i syfte att säkerställa rättvisa, transparenta och icke-diskriminerande villkor. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

AVSNITT 2

UTÖKAT PRODUCENTANSVAR.

Artikel 16

Utökat producentansvar

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. Systemet för utökat producentansvar [...] [...] ska vara förenligt med artiklarna 8 och 8a i direktiv 2008/98/EG och uppfylla kraven i detta kapitel.

Det utökade producentansvaret ska omfatta skyldigheten för producenter att säkerställa att

- a) fordon som de för första gången har tillhandahållit på marknaden inom en medlemsstats territorium och som blir uttjänta fordon
 - i) samlas in i enlighet med artikel 23,
 - ii) behandlas i enlighet med artikel 27.

- b) de avfallshanteringsaktörer som behandlar de uttjänta fordon som avses i led a uppfyller de mål som fastställs i artikel 34.

I de yttersta randområdena får medlemsstaterna anpassa producenternas skyldigheter för att garantera en tjänst och täcka kostnaderna för hanteringen av uttjänta fordon med hänsyn till förhållandena i dessa områden.

Utöver den information som avses i artikel 8a.3 e i direktiv 2008/98/EG ska producenterna på sina webbplatser en gång om året, med förbehåll för affärs- och industrisekretessen, offentliggöra information om insamling av uttjänta fordon och uppnående av målen för återanvändning och materialåtervinning, återanvändning och återvinning samt plaståtervinning.

Artikel [...] 17

Producentansvarsorganisation

- ”1. Producenter får välja att fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar antingen individuellt eller anförtro detta till en producentansvarsorganisation som bemyndigats i enlighet med artikel [...] 18 att fullgöra skyldigheterna avseende utökat producentansvar för deras räkning.

Medlemsstaterna får anta åtgärder för att kräva att producenter överlåter till en producentansvarsorganisation att fullgöra deras skyldigheter avseende utökat ansvar enligt artikel 16.

- ”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.

- ”3. Utöver den information som avses i artikel 8a.3 e i direktiv 2008/98/EG ska producentansvarsorganisationerna på sina webbplatser [...] en gång om året, med förbehåll för affärs- och industrisekretessen, offentliggöra information om insamling av uttjänta fordon och uppnående av målen för återanvändning och materialåtervinning, återanvändning och återvinning samt plaståtervinning för de producenter som anförtrött producentansvarsorganisationen denna uppgift.
- ”4. Producentansvarsorganisationerna ska säkerställa [...] en löpande dialog mellan relevanta aktörer i enlighet med artikel 8a.6 i direktiv 2008/98/EG.

Artikel [...]18

Godkännande vid fullgörande av skyldigheter inom utökat producentansvar

- ”1. En producent, vid individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, och utsedda producentansvarsorganisationer, vid kollektivt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, ska ansöka om godkännande från den behöriga myndigheten.
- ”2. Godkännandet ska beviljas endast om det kan visas att kraven i artikel 8a.3 a–d i direktiv 2008/98/EG är uppfyllda och att de åtgärder som införts av producenten eller producentansvarsorganisationen är tillräckliga för att uppfylla de skyldigheter som fastställs i detta kapitel när det gäller det antal fordon som för första gången tillhandahålls på marknaden inom en medlemsstats territorium av den eller de producenter för vars räkning producentansvarsorganisationen agerar.

En producent, vid individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, och utsedda producentansvarsorganisationer, vid kollektivt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, kan endast registreras om de beviljats ett godkännande från den behöriga myndigheten i enlighet med denna artikel. Detta påverkar inte möjligheten att kombinera registreringsförfarandet i artikel 19 och godkännandeförfarandet i denna artikel i ett enda förfarande.

- ”3. Medlemsstaterna ska i sina bestämmelser om de administrativa regler och förfaranderegler som avses i artikel 14.3 b inkludera närmare uppgifter om tillståndsförfarandet, som kan skilja sig åt beroende på om det rör sig om individuellt eller kollektivt fullgörande av skyldigheterna avseende utökat producentansvar, och formerna för kontroll av producenternas eller producentansvarsorganisationernas efterlevnad, inbegripet den information som producenterna eller producentansvarsorganisationerna ska lämna i detta syfte.
- ”4. Producenten eller producentansvarsorganisationerna ska utan onödigt dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar av uppgifterna i godkännandet, om eventuella ändringar som rör villkoren för godkännandet och om verksamheten upphör definitivt.
- ”5. Det system för egenkontroll som föreskrivs i artikel 8a.3 d i direktiv 2008/98/EG ska tillämpas regelbundet, minst vart tredje år, och på begäran av den behöriga myndigheten, för att kontrollera att bestämmelserna i det ledet följs och att de villkor för godkännande som avses i punkt 2 i denna artikel fortfarande uppfylls. Producenten eller producentansvarsorganisationen ska på begäran lägga fram en egenkontrollrapport och vid behov planen för korrigerande åtgärder för den behöriga myndigheten. Utan att det påverkar befogenheterna enligt punkt 6 får den behöriga myndigheten lämna synpunkter på egenkontrollrapporten och på utkastet till plan för korrigerande åtgärder, och eventuella synpunkter ska meddelas producenten eller producentansvarsorganisationen. Producenten eller producentansvarsorganisationen ska utarbeta och genomföra planen för korrigerande åtgärder på grundval av dessa iakttagelser.
- ”6. Den behöriga myndigheten får besluta att återkalla godkännandet om producenten eller producentansvarsorganisationen inte längre uppfyller kraven avseende organisering av insamlingen och behandlingen av uttjänta fordon, underlåter att rapportera till den behöriga myndigheten, underlåter att underrätta den behöriga myndigheten om ändringar som rör villkoren för godkännandet eller om verksamheten upphör.

Registrering [...]

- ”1. 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.

Registret ska innehålla länkar till andra nationella register över producenters webbplatser för att underlätta registreringen av producenter eller [...] behöriga ombud för utökat producentansvar i alla medlemsstater och, i förekommande fall, till nationella webbplatser med information om registreringsförfarandet.

Senast den [*Publikationsbyrån: för in datumet so infaller trettio månader efter ikraftträdandet av denna [...]förordning*] ska kommissionen upprätta en webbplats med länkar till alla nationella register för att underlätta registreringen av producenter i alla medlemsstater och, i förekommande fall, till nationella webbplatser med information om registreringsförfarandet.

- ”2. Producenterna ska registrera sig i det register som avses i punkt 1. De ska för detta ändamål lämna in en ansökan om registrering i varje medlemsstat där de för första gången tillhandahåller ett fordon på marknaden.

Producenterna ska lämna in ansökan om registrering via det elektroniska databehandlingssystem som avses i punkt 8 a.

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.

- ”3. Ansökan om registrering ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga VIII. Medlemsstaterna får vid behov begära ytterligare information eller handlingar för att kunna använda registret över producenter på ett effektivt sätt.
- ”4. Genom undantag från punkt 3 ska den information som avses i punkt 1 d i bilaga VIII lämnas antingen i ansökan om registrering enligt punkt 3 eller i ansökan om godkännande enligt artikel [...] 18.

- ”5. Om en producent har utsett en producentansvarsorganisation i enlighet med artikel [...] 17 ska den organisationen fullgöra skyldigheterna i denna artikel i tillämpliga delar, såvida inte annat anges av den medlemsstat där fordonet för första gången tillhandahölls på marknaden.
- ”6. De skyldigheter som anges i denna artikel får för producentens räkning fullgöras av ett [...] behörigt ombud för utökat producentansvar.
- Om fler än en producent företräds av ett och samma behöriga ombud i en medlemsstat, ska det behöriga ombudet tillhandahålla namn och kontaktuppgifter för varje företrädd producent separat.
- ”7. Medlemsstaterna får besluta att registreringsförfarandet enligt denna artikel och godkännandeförfarandet enligt artikel [...] 18 utgör ett enda förfarande, förutsatt att ansökan om godkännande uppfyller kraven i punkterna 3–6 i denna artikel.
- ”8. Den behöriga myndigheten ska
- a) på sin webbplats tillgängliggöra information om ansökningsförfarandet via ett elektroniskt databehandlingssystem,
 - b) godkänna registreringar och tilldela ett registreringsnummer inom högst tolv veckor från den tidpunkt då all information som anges i punkterna 2 och 3 har lämnats in.
- ”9. Den behöriga myndigheten får
- a) fastställa närmare bestämmelser om kraven och förfarandet för registrering, utan att lägga till materiella krav utöver dem som fastställs i punkterna 2 och 3,
 - b) ta ut kostnadsbaserade och proportionella avgifter från producenter för behandlingen av de ansökningar som avses i punkt 2 och i artikel 18.1.
- ”10. Den behöriga myndigheten får vägra att registrera en producent eller återkalla producentens registrering om de uppgifter som avses i punkt 3 och tillhörande styrkande handlingar inte tillhandahålls eller är otillräckliga, eller om producenten inte längre uppfyller kraven i punkt 1 d i bilaga VIII.

Den behöriga myndigheten ska återkalla producentens registrering om producenten har upphört att existera.

- ”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.
- ”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.

Artikel 20

Producenternas ekonomiska ansvar

- ”1. Producentens ekonomiska bidrag ska täcka följande kostnader för de fordon som producenten tillhandahåller på marknaden:
- a) Kostnader för insamling av uttjänta fordon[...] som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 23–26 och för den efterföljande transporten från insamlingspunkten till den auktoriserade behandlingsanläggning som utfärdade skrotningsintyget samt kostnader för behandling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 27–[...]31, 34 och [...]36, förutsatt att, [...] i enlighet med artikel 8.a.4 a–c i direktiv 2008/98/EG, hänsyn tas till intäkterna från avfallshanteringsaktörer i samband med försäljning av begagnade reservdelar och begagnade komponenter, sanerade uttjänta fordon eller returråvaror som materialåtervunnits från uttjänta fordon.
 - b) Kostnader för genomförande av informationskampanjer som syftar till att öka insamlingen av uttjänta fordon.
 - c) Kostnader för inrättande av ett anmälningssystem enligt artikel 25.

- d) Kostnader för insamling och rapportering av uppgifter till de behöriga myndigheterna.

För fordon som omfattas av direktiv 2000/53/EG och som tillhandahållits på marknaden före denna förordnings ikraftträdande, och genom undantag från det första stycket led a och punkt 1 a i denna artikel, ska, i medlemsstater där producenterna i enlighet med artikel 5.4 andra stycket i direktiv 2000/53/EG inte var tvungna att stå för alla utan endast en betydande del av kostnaderna, de ekonomiska bidrag som producenten av dessa fordon måste betala motsvara en betydande del av de kostnader som avses.

- 1a. De ekonomiska bidrag som ska betalas av producenter som släpper ut fordonet på marknaden ska också täcka de kostnader som avses i punkt 1 a för fordon vars producent inte kan identifieras eller har upphört att existera i den medlemsstat där fordonet blev ett uttjänt fordon, i proportion till deras respektive marknadsandel.
- ”2. Den behöriga myndigheten ska i nära samarbete med producenter, producentansvarsorganisationer och avfallshanteringsaktörer övervaka
- a) de genomsnittliga kostnaderna för insamling, materialåtervinning och behandling samt intäkter från avfallshanteringsaktörerna,
- b) storleken på de ekonomiska bidrag som producenterna ska betala till de producentansvarsorganisationer som utsetts vid kollektivt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, så att kostnaderna fördelas rättvist mellan alla berörda aktörer.
- ”3. De ekonomiska bidragen från producenter som tillhandahåller fordon för särskilda ändamål på marknaden ska endast täcka de kostnader som avses i punkt 1 a och som avser insamling och sanering av sådana fordon.
- ”4. 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.

Garantibeloppet ska fastställas av de medlemsstater där fordonet för första gången har tillhandahållits på marknaden, med beaktande av kriterierna i artikel 21.

Garantin kan bestå av producentens deltagande i lämpliga system för finansiering av behandlingen av uttjänta fordon, [...]en ekonomisk garanti eller likartad försäkring.

”5. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget, om det rör sig om en statligt driven producentansvarsorganisation, får en sådan garanti ha formen av en offentlig fond som finansieras genom producentavgifter och för vilken den medlemsstat som driver organisationen är solidariskt ansvarig.

”6. Tillverkaren av grundfordonet anses vara producenten och får samla in proportionella bidrag från tillverkarna i senare etapper i typgodkännandet.

Artikel 21

Anpassning av avgifterna

”1. Om skyldigheterna avseende utökat producentansvar uppfylls kollektivt ska producentansvarsorganisationerna säkerställa att de ekonomiska bidrag som producenterna betalar till dem anpassas med hänsyn till minst följande:

- a) Fordonets vikt.
- b) Typ av kraftöverföring.
- c) Materialåtervinningsgrad och återanvändbarhetsgrad för den fordonstyp som fordonet tillhör, på grundval av den information som lämnats till typgodkännandemyndigheten i enlighet med artikel 4.

- d) Den tid som behövs för att ta isär fordonet på en auktoriserad behandlingsanläggning, särskilt för delar och komponenter som måste avlägsnas före fragmentering enligt artikel 30.
- e) Andelen material och ämnen som förhindrar en materialåtervinningsprocess av hög kvalitet, t.ex. lim, kompositplast eller kolfiberförstärkta material.
- f) Andelen materialåtervunnet innehåll av de material som förtecknas i artiklarna 6 och 10 och som används i fordonet.
- g) Förekomsten och mängden av de ämnen som anges i artikel 5.2.

”2. Kommissionen ges befogenhet att anta [...] en genomförandeakt i enlighet med artikel [...] 51.2 för att [...] fastställa[...] närmare bestämmelser om hur kriterierna i punkt 1 ska tillämpas. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

Artikel 22

Mekanism för kostnadsfördelning för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat

- ”1. Om ett fordon blir ett uttjänt fordon i en annan medlemsstat än den medlemsstat inom vars territorium fordonet tillhandahölls på marknaden för första gången, och ingen producent kan identifieras på den medlemsstats territorium där det blir ett uttjänt fordon, ska den producent [...] som släppte ut fordonet på marknaden eller den producentansvarsorganisation som avses i punkt 2 i denna artikel, om en sådan utsetts i enlighet med artikel [...] 17, säkerställa att de [...]kostnader för avfallshantering som avses i artikel 20 och som genererats av avfallshanteringsaktörer i andra medlemsstater täcks.
- ”2. En producent som släpper ut ett fordon på marknaden eller, om en sådan utsetts i enlighet med artikel [...] 17, en producentansvarsorganisation i den medlemsstat där producenten släppte ut det fordonet på marknaden ska

- a) genom en skriftlig fullmakt utse ett [...] behörigt ombud för det utökade producentansvaret i varje medlemsstat,
- b) inrätta mekanismer för gränsöverskridande samarbete med de avfallshanteringsaktörer som utför sådan avfallshantering som avses i artikel 20.

2a. För att täcka kostnaderna för avfallshantering som avses i artikel 20.1 får en medlemsstat begära att fordonsägare betalar en administrativ avgift för begagnade fordon eller fordon för vilka en producent inte kan identifieras som registreras i den medlemsstaten för första gången. Den administrativa avgiften får inte överskrida det ekonomiska bidraget i enlighet med artikel 20.1.

”3. Den medlemsstat där fordonet blev ett uttjänt fordon ska övervaka producenternas eller, de i enlighet med artikel [...] 17 utsedda, producentansvarsorganisationernas efterlevnad av punkterna 1 och 2. Övervakningen ska grundas på de uppgifter som producenterna eller, de i enlighet med artikel [...] 17 utsedda, producentansvarsorganisationerna har rapporterat och verifierat till de behöriga myndigheterna om tillämpningen av punkterna 1 och 2, särskilt när det gäller beräkningen och fördelningen av kostnaderna för hanteringen av de uttjänta fordon som avses i punkt 1, med vederbörlig hänsyn till affärssekretessen och andra farhågor när det gäller konkurrenskraft.

”4. Om det är nödvändigt för att säkerställa efterlevnaden av denna artikel, undvika snedvridning av den inre marknaden och beakta information som tillhandahålls av medlemsstaterna inom ramen för det samarbete och den övervakning som avses i punkterna 2 och 3, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 i denna förordning genom att fastställa närmare bestämmelser om producenternas, medlemsstaternas och avfallshanteringsaktörernas skyldigheter och utformningen av de mekanismer som avses i punkt 1.

AVSNITT 3

INSAMLING AV UTTJÄNTA FORDON

Artikel 23

Insamling av uttjänta fordon

- ”1. Producenterna eller, de i enlighet med artikel [...] 17 utsedda, producentansvarsorganisationerna ska inrätta eller delta i inrättandet av insamlingssystem [...] för alla [...] fordon som tillhör fordonskategorier som de för första gången har tillhandahållit på marknaden inom en medlemsstats territorium och som har blivit uttjänta fordon.

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att producenterna eller, de i enlighet med artikel [...] 17 utsedda, producentansvarsorganisationerna inrättar insamlingssystem för alla uttjänta fordon.

- ”2. Producenterna eller, de i enlighet med artikel [...] 17 utsedda, producentansvarsorganisationerna ska säkerställa att de insamlingssystem som avses i punkt 1
- a) omfattar hela medlemsstatens territorium,
 - b) [...] är försedda med tillräcklig tillgång till auktoriserade behandlingsanläggningar eller 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,
 - c) säkerställer insamling av skrotdelar från fordonsreparationer,
 - d) gör det möjligt att samla in uttjänta fordon av alla märken, oavsett ursprung,
 - e) gör det möjligt att kostnadsfritt [...] ta emot alla uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar eller insamlingsplatser i enlighet med artikel 24.2.

”3. Producenterna eller, de i enlighet med artikel [...] 17 utsedda, producentansvarsorganisationerna ska offentliggöra och regelbundet uppdatera listan 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. Medlemsstaterna får begära att utbildningskampanjerna ska samordnas inom medlemsstaten, i samarbete med både producenterna eller, de i enlighet med artikel 17 utsedda, producentansvarsorganisationerna och de behöriga myndigheterna.

”4. Medlemsstaterna får ge andra [...] insamlingsplatser än auktoriserade behandlingsanläggningar tillstånd att [...] samla in uttjänta fordon.

[...]

Insamlingsplatserna ska erhålla ett tillstånd från den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 23 i direktiv 2008/98/EG och ska uppfylla villkoren i det tillståndet.

För att kunna bevilja ett tillstånd ska den behöriga myndigheten kontrollera att inrättningen eller företaget har den kapacitet som krävs för att utföra följande skyldigheter:

a) [...] Samla in de uttjänta fordonen och lagra dem tillfälligt i enlighet med [...] del A i bilaga VII.

b) [...] Förbereda överföringen av insamlade uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar genom att förhindra oavsiktliga läckage av vätskor och otillåtet tillträde till insamlingsplatsen.

ba) Arrangera transporten till en auktoriserad behandlingsanläggning när åtta eller fler uttjänta fordon förvaras på insamlingsplatsen samtidigt. och

c) Garantera att alla insamlade uttjänta fordon överförs till en auktoriserad behandlingsanläggning senast [...] en månad från mottagandet av det uttjänta fordonet. [...]

[...] [...]

- ”5. Insamlingsplatserna [...] ska till fordonsägaren utfärda ett dokument i elektroniskt format som bekräftar mottagandet av ett uttjänt fordon och, genom ett elektroniskt 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.

Artikel 24

Inlämning av uttjänta fordon [...]

- ”1. Fordonsägaren, och en ekonomisk aktör som agerar för fordonsägarens räkning, till ett fordon som blir ett uttjänt fordon ska utan onödigt dröjsmål lämna in det till en auktoriserad behandlingsanläggning eller till en insamlingspunkt. [...]
- ”2. Inlämning av ett uttjänt fordon, inbegripet reservdelar eller ersättningsdelar efter reparation och underhåll av fordonet, [...] 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.

Viktiga reservdelar för tillämpningen av denna artikel är följande:

- a) Elmotorer, inklusive höljen och tillhörande styrenheter, ledningar och andra delar, komponenter och material.
- b) Elfordonsbatterier enligt definitionen i artikel 3.14 i förordning (EU) 2023/1542.
- c) Motorer.
- d) Katalysatorer.
- e) Växellådor.
- f) Karosseri.

Om ett elfordonsbatteri saknas ska inlämningen av det uttjänta fordonet fortfarande vara kostnadsfri om den sista fordonsägaren lämnar bevis för att batteriet har tagits om hand av en professionell aktör i enlighet med förordning (EU) 2023/1542.

- ”3. Kraven i punkt 2 ska inte vara tillämpliga för fordon som av försäkringsbolagen har förklarats vara en teknisk totalförlust.

Artikel 25

Skrotningsintyg

- ”1. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska utfärda ett skrotningsintyg [...] till fordonets sista ägare efter inlämningen av det uttjänta fordonet till den auktoriserade behandlingsanläggningen. Skrotningsintyget ska [...] utfärdas i enlighet med mallen i bilaga IX. Denna skyldighet ska inte gälla fordon i kategori L som inte är registrerade i den berörda medlemsstaten.
- ”2. Skrotningsintyget ska utfärdas i elektroniskt format och, genom ett elektroniskt anmälningsförfarande, göras tillgängligt för de berörda myndigheterna i medlemsstaten, inbegripet de behöriga myndigheter som utsetts i enlighet med artikel 14. Den auktoriserade behandlingsanläggningen ska tillhandahålla en kopia av den elektroniska anmälan till den sista fordonsägaren och den eventuella ekonomiska aktör som agerar för fordonsägarens räkning.
- ”3. Om det uttjänta fordonet, för vilket ett skrotningsintyg har utfärdats i en medlemsstat, är registrerat i en annan medlemsstat, ska [...] de behöriga myndigheter [...] som utsetts av den medlemsstat där skrotningsintyget utfärdades underrätta de behöriga [...] myndigheter [...] som utsetts av den medlemsstat där fordonet är registrerat om att ett skrotningsintyg har utfärdats för fordonet i fråga.
- ”4. De behöriga fordonsregistreringsmyndigheterna [...] i en medlemsstat ska avregistrera ett uttjänt fordon först efter att ha mottagit skrotningsintyget för det fordonet.
- ”5. Skrotningsintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas i alla andra medlemsstater.

Artikel 26

[.../ [...] [...] [...]

AVSNITT 4

BEHANDLING AV UTTJÄNTA FORDON

Artikel 27

Skyldigheter för auktoriserade behandlingsanläggningar

- ”1. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska säkerställa att alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material samt avfall från reparationer av fordon tas emot och behandlas i enlighet med villkoren i deras tillstånd och i enlighet med denna förordning.
- ”2. [...]
- ”3. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska
- a) lagra, även tillfälligt, alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material i enlighet med minimikraven i del A i bilaga VII,
 - b) sanera alla uttjänta fordon i enlighet med artikel 29 och minimikraven i del B i bilaga VII,
 - c) avlägsna de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII från uttjänta fordon [...] i enlighet med artiklarna 30 och 31.

- d) behandla alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material i enlighet med artiklarna 28, 29, 30, 31, 32, 35 och 36 och bilaga VII i denna förordning, avfallshierarkin och de allmänna krav som anges i artikel 4 i direktiv 2008/98/EG[...],
- e) säkerställa att all behandling för uttjänta fordon som avses i punkt 2 medför att målen i artikel 34 uppfylls samt i tillämpliga fall använda bästa tillgängliga teknik enligt definitionen i artikel 3.10 i direktiv 2010/75/EU.

Utöver de krav som anges i artikel 35 i direktiv 2008/98/EG ska de auktoriserade behandlingsanläggningarna på elektronisk väg lagra uppgifterna över alla utförda behandlingar, som avses i leden a–e, av uttjänta fordon i tre år och kunna tillhandahålla denna information på begäran av relevanta nationella myndigheter.

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 inom behandlingsteknik, inbegripet att

- a) lägga till, ta bort eller se över de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII,
- b) se över målvärdena för de utflödesfraktioner som förtecknas i del G punkt 2 i bilaga VII,
- c) utöka förteckningen över typer av aluminiumlegering som anges i del G punkt 2b i bilaga VII,
- d) lägga till kvalitetskrav för att förbättra avlägsnandet av återvinningsbar plast och målvärden för efterföljande återvinningstekniker som är tillämpliga på punkt 2 i del G i bilaga VII.[...]

”5. Medlemsstaterna ska uppmuntra auktoriserade behandlingsanläggningar att införa certifierade miljöledningssystem i enlighet med förordning (EG) nr 1221/2009.

Artikel 28

Allmänna krav för fragmentering

- ”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 som utför fragmenteringsverksamhet kräva att uttjänta fordon som levereras till dem för fragmentering, eller stora strukturella delar och komponenter från chassi eller karosseri från uttjänta fordon i kategorierna N2, N3, M2, M3 och O som lämnats in till dem för fragmentering eller skärning [...]:
- a) [...] är sanerade i enlighet med artikel 29 och att delar och komponenter har avlägsnats i enlighet med artikel 30, och
 - b) åtföljs av en kopia av det skrotningsintyg som utfärdats för det berörda uttjänta fordonet.
- ”2. Auktoriserade behandlingsanläggningar och avfallshanteringsaktörer som utför fragmenteringsverksamhet och tar emot uttjänta fordon som inte uppfyller kraven i punkt 1 ska
- a) rapportera den bristande efterlevnaden till den behöriga myndigheten, inbegripet namn och kontaktuppgifter för den fysiska eller juridiska person som lämnat in det uttjänta fordonet till den auktoriserade behandlingsanläggningen eller annan avfallshanteringsaktör för fragmentering,
 - b) inte använda sådana uttjänta fordon i sin fragmenteringsverksamhet, såvida inte den behöriga myndigheten tillåter sådan verksamhet eller förrän nödvändiga åtgärder har vidtagits för att behandla det uttjänta fordonet i enlighet med artiklarna 29 och 30 och utfärda ett skrotningsintyg i enlighet med artikel 25.
- ”3. Auktoriserade behandlingsanläggningar och avfallshanteringsaktörer som utför fragmentering av uttjänta fordon ska[...] endast fragmentera uttjänta fordon, tillhörande delar, komponenter och material tillsammans med [...] annat avfall om kriterierna och gränsvärdena i del G punkt 1 och 2 i bilaga VII uppfylls.

Artikel 29

Sanering av uttjänta fordon

- ”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.
- ”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.
- ”3. De delar, komponenter och material som innehåller de ämnen som avses i artikel 5.2 ska avlägsnas från de uttjänta fordonen och hanteras i enlighet med artikel 17 i direktiv 2008/98/EG.
- ”4. Batterierna ska avlägsnas separat från uttjänta fordon och lagras i ett särskilt område för ytterligare behandling i enlighet med artikel 70.3 i förordning (EU) 2023/1542 [...].
- ”5. De delar, komponenter och material som har sanerats ska hanteras och märkas i enlighet med artiklarna 18 och 19 i direktiv 2008/98/EG.
- ”6. Den auktoriserade behandlingsanläggningen ska dokumentera saneringen av uttjänta fordon genom att registrera de uppgifter som anges i del B punkt 3 i bilaga VII och per kalenderår rapportera dessa uppgifter till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där de uttjänta fordonen samlats in, inom sex månader efter utgången av det kalenderåret och i ett format som angetts av den behöriga myndigheten i medlemsstaten.

Obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning 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 eller komprimering, på ett icke-förstörande sätt för delar och komponenter som kan återanvändas, återtillverkas eller renoveras i enlighet med artikel 31.

Auktoriserade behandlingsanläggningar ska säkerställa att de enligt första stycket avlägsnade delar och komponenter som inte kan återanvändas, återtillverkas eller renoveras skickas för materialåtervinning i enlighet med behandlingskraven i del F i bilaga VII.

- ”2. [...] Det är inte obligatoriskt att avlägsna delar eller komponenter som inte kan återanvändas, återtillverkas eller renoveras före fragmentering om en auktoriserad behandlingsanläggning kan påvisa att den teknik som används efter fragmenteringen [...]separerar material från delar och komponenter [...] enligt andra kolumnen i del C[...] i bilaga VII lika effektivt som med manuella isärtagningsprocesser eller halvautomatiska demonteringsprocesser och att kriterierna och gränsvärdena i del G punkt 1 och 2 i bilaga VII är uppfyllda.

Vid tillämpning av första stycket ska den auktoriserade behandlingsanläggningen tillhandahålla den information som förtecknas i del G punkt 3 i bilaga VII.

- ”3. Utöver de skyldigheter som anges i artikel 35 i direktiv 2008/98/EG ska de auktoriserade behandlingsanläggningarna föra register över uttjänta fordon som bearbetas utan att delar, komponenter och material först avlägsnas i enlighet med punkt 2, inbegripet behandlingsanläggningarnas namn och adress samt fordonsidentifieringsnumret (VIN) för de berörda uttjänta fordonen.

De auktoriserade behandlingsanläggningarna ska lämna informationen i de register som avses i första stycket till den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 49.6.

Artikel 31

Krav på borttagna delar och komponenter

”1. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska bedöma [...] alla delar och komponenter som har avlägsnats från ett uttjänt fordon i enlighet med artikel 30.1 [...] för att avgöra om de är lämpliga för

- a) återanvändning, i enlighet med del D punkt 1 a i bilaga VII,
- b) återtillverkning eller renovering, i enlighet med del D punkt 1 b i bilaga VII,
- c) materialåtervinning, eller
- d) annan behandling, med beaktande av de särskilda behandlingskraven i del F i bilaga VII.

[...]

Bedömningen ska utföras med särskilt beaktande av huruvida de processer som avses i första stycket är tekniskt genomförbara och med hänsyn till krav på fordonssäkerhet.

[...]

”2. [...] Auktoriserade behandlingsanläggningar ska

- [...] a) märka[...] de avlägsnade delar och komponenter som lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering i enlighet med del D punkt 2 i bilaga VII,

[...] [...]

b) säkerställa lämpligt skydd mot skador under transport, lastning och lossning av delarna och komponenterna,

c) tillhandahålla en kopia av fakturan eller avtalet om överföring av delarna eller komponenterna för återanvändning, återtillverkning eller renovering.

”3. Delar och komponenter som förtecknas i del E i bilaga VII ska inte återanvändas om inte den tekniska bedömning som utförts bekräftar att användningen av dessa delar och komponenter uppfyller tillämpliga fordonskrav i förordning (EU) 2018/858. Dessa ersättningsdelar får endast överföras till en annan ekonomisk aktör för återanvändning om de ska installeras av en kvalificerad reparations- och underhållsaktör.

”4. De delar och komponenter som bedöms lämpa sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering ska inte betraktas som avfall. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska på begäran tillhandahålla dokumentation som bekräftar den bedömning som gjorts till de relevanta nationella myndigheterna, även när delarna och komponenterna transporteras för återanvändning, återtillverkning eller renovering.

”5. Bestämmelserna i punkt 4 ska inte tillämpas på batterier som avlägsnats från ett uttjänt fordon som omfattas av förordning 2023/1542.

Artikel 32

Handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter

”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 varje [...] ekonomisk aktör [...] som säljer begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter [...]

[...] säkerställa att delar och komponenter [...] är märkta i enlighet med artikel 31.2 a.

[...].

- ”2. Om de begagnade, återtillverkade eller renoverade delarna och komponenterna säljs till konsumenter ska de ekonomiska aktörerna säkerställa att dessa delar och komponenter vid normal användning kan bibehålla de funktioner och den prestanda som erfordras och uppfyller övriga krav som är tillämpliga på de sålda varorna i enlighet med direktiv (EU) 2019/771.
- ”3. Dessa krav ska vara tillämpliga oavsett vilken handelsmetod som används, inbegripet onlineplattformar enligt definitionen i artikel 3 i i förordning (EU) 2022/2065.

Artikel 33

Återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter

- ”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 medlemsstaterna införa de incitament som krävs för att främja återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter, oavsett om de avlägsnats under ett fordonets användningsfas eller när det är uttjänt.

De incitament som avses i första stycket [...] kan omfatta följande:

- a) Krav på att underhålls- och reparationsaktörer ska erbjuda kunderna att reparera ett fordon med begagnade, återtillverkade eller renoverade reservdelar och komponenter tillsammans med ett erbjudande om reparation av fordonet med nya delar och komponenter, förutsatt att ett sådant krav inte medför orimliga kostnader eller administrativa bördor för mikroföretag och små företag.
- b) Användning av ekonomiska incitament.

Kommissionen ska underlätta utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna om sådana incitament.

”2. Kommissionen ska övervaka hur effektiva medlemsstaternas incitament är.

Artikel 34

Mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning

”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 [...] anta nödvändiga åtgärder för producenternas eller, de i enlighet med artikel [...] 17 utsedda, producentansvarsorganisationernas uppnående av följande mål, [...] som avfallshanteringsaktörerna ska uppfylla:

- a) Den sammanlagda återanvändningen och återvinningen ska uppgå till minst 95 % av genomsnittsvikten per fordon, exklusive batterier, och år.
- b) Den sammanlagda återanvändningen och materialåtervinningen ska uppgå till minst 85 % av den genomsnittliga vikten per fordon, exklusive batterier, och år.

”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 anta nödvändiga åtgärder för att producenterna eller, de i enlighet med artikel [...] 17 utsedda, producentansvarsorganisationerna ska kunna säkerställa att avfallshanteringsaktörerna uppnår ett årligt mål för materialåtervinning av plast på minst 30 % av den totala genomsnittliga vikten av plast i uttjänta fordon [...].

[Vikten av den plast som materialåtervunnits och den totala vikten av plast som avses i första stycket ska inte omfatta elastomerer, andra hårdplaster än polyuretanskum som används för dämpning och plast som innehåller eller är förorenad med något av de ämnen som [...]avses i artikel 7 i förordning (EU) 2019/1021 om tröskelvärdena i bilaga IV till den förordningen överskrids.]

Artikel 35

Förbud mot deponering av icke-inert avfall

Från och med den [Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] får [...]tunga och lätta fraktioner från [...] uttjänta fordon som återstår efter behandling i fragmenteringsanläggning och som innehåller icke-inert avfall[...] inte tas emot i en deponi om de överskrider gränsvärdena i del G punkt 2 c och d i bilaga VII.

Artikel 36

Transporter av uttjänta fordon

- ”1. Uttjänta fordon får behandlas utanför den berörda medlemsstaten eller utanför unionen, förutsatt att de uttjänta fordonen eller avfall som producerats under behandlingen av dessa transporteras i enlighet med förordning [...] (EU) 2024/1157.
- 1a. För att skilja mellan begagnade fordon och uttjänta fordon får medlemsstaternas behöriga myndigheter inspektera transporter av begagnade fordon som misstänks vara uttjänta fordon för att se om de uppfyller kraven i artikel 37 och bilaga I och övervaka sådana transporter i enlighet därmed.
- Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat konstaterar att en planerad transport av ett begagnat fordon omfattar ett eller flera uttjänta fordon får kostnaderna för lämpliga analyser och inspektioner och lämplig lagring av de fordon som misstänks vara uttjänta fordon debiteras de personer som organiserar transporten.
- ”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.

KAPITEL V

SKILLNADEN MELLAN BEGAGNADE FORDON OCH UTTJÄNTA FORDON [...]

AVSNITT 1[...]

[...] *Artikel 37*

Skillnaden mellan begagnade fordon och uttjänta fordon

- ”1. 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 [...], [...] förelägga dokumentation om att det inte är ett uttjänt fordon. [...] Denna dokumentation ska bestå av en bedömning i enlighet med bilaga I eller ett giltigt trafiksäkerhetsintyg.

Första stycket ska inte tillämpas när äganderätten till trafiksäkra fordon överförs av fysiska personer som inte är ekonomiska aktörer vid annan försäljning än sådan som utförs genom distansavtal eller onlineplattformar.

Om äganderätten till fordonet överförs av en ekonomisk aktör ska den ekonomiska aktören bevara den dokumentation som avses i första stycket i minst två år från och med den dag då äganderätten överfördes.

- ”2. Vid överföring av äganderätten till ett fordon som förklarats vara en ekonomisk totalförlust ska fordonsägaren, utöver kraven i punkt 1, tillhandahålla följande dokumentation:
- a) En kopia av skadehistoriken på grundval av försäkringsbolagets bedömning.
 - b) En uppskattning av kostnaderna för de reparationer som krävs för att få fordonet i ett tekniskt skick som räcker för att klara trafiksäkerhetsprovningen i enlighet med direktiv 2014/45/EU.
- ”3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 andra stycket ska kraven i punkterna 1 och 2 tillämpas oavsett vilken handelsteknik som används, inbegripet särskilda auktioner för ekonomiska aktörer, distansavtal eller onlineplattformar.
- ”4. Vid skadebedömningen av ett fordon som varit inblandad i en olycka ska försäkringsbolaget eller varje annan fordonsexpert som utför bedömningen för dess räkning även bedöma huruvida fordonet är uttjänt eller inte i enlighet med bilaga I.
- Försäkringsbolag ska [...] säkerställa att behöriga myndigheter minst varje år tillhandahålls en förteckning med
- a) fordonsidentifieringsnummer för alla fordon som förklarats vara en ekonomisk totalförlust, inbegripet uppgift om vilka som anses vara uttjänta fordon i enlighet med bilaga I,
 - b) fordonsidentifieringsnummer för alla fordon som har förklarats vara en teknisk totalförlust.
- ”5. Om det råder tvivel om huruvida ett begagnat fordon kan vara ett uttjänt fordon, kan de behöriga myndigheterna kräva att en fordonsägare förelägger dokumentation som visar att det berörda fordonet inte är ett uttjänt fordon. Denna dokumentation ska bestå av en bedömning i enlighet med bilaga I eller ett nytt giltigt trafiksäkerhetsintyg.
- 5a. När medlemsstaterna antar de åtgärder som fastställer de administrativa och förfarandemässiga kraven för bedömningen i enlighet med bilaga I kan de också ytterligare specificera kriterierna för bedömningen av reparationskostnaderna.

- ”6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 i denna förordning för att ändra kriterierna i del A, del B och del C avsnitt 1 punkt 1 i bilaga I i syfte att fastställa huruvida ett begagnat fordon är ett uttjänt fordon, förutsatt att den tekniska utvecklingen i fråga om spårbarhet, reparerbarhet och säkerhet berättigar en begränsning av de situationer där fordonet ska anses vara ett uttjänt fordon.

AVSNITT 2

[...]

[...]KAPITEL VA

EXPORT AV BEGAGNADE FORDON TILL TREDJELÄNDER

Artikel 37a

Behörig myndighet

- ”1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för att skyldigheterna enligt detta kapitel efterlevs.
- ”2. Senast den [Publikationsbyrå: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 12 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska medlemsstaterna meddela kommissionen namn på och adress till de behöriga myndigheter som utsetts i enlighet med punkt 1. Medlemsstaterna ska utan onödigt dröjsmål informera kommissionen om alla ändringar av de behöriga myndigheternas namn och adresser.

Artikel 38

Kontroller och krav för export av begagnade fordon

- ”1. Från och med den [Publikationsbyrå: 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 [...] kapitel.

- ”2. Detta [...] kapitel påverkar inte tillämpningen av andra bestämmelser i denna förordning eller andra unionsrättsakter som reglerar frigörande av varor för export, särskilt förordning (EU) nr 952/2013 och dess artiklar 46, 47, 267 och 269.
- ”3. Begagnade fordon får endast exporteras om de
- a) inte är uttjänta fordon [...], och
 - b) [...] är trafiksäkra på det datum då exportdeklarationen lämnas in, om de inte erkänts som fordon av särskilt kulturellt intresse i enlighet med del C i bilaga I till denna förordning [...] [...].
- ”4. Följande uppgifter ska lämnas eller göras tillgängliga för tullmyndigheterna för varje begagnat fordon som ska exporteras:
- a) Det begagnade fordonets fordonsidentifieringsnummer (VIN) och identifiering av den medlemsstat där fordonet senast var registrerat.
 - b) Ett intyg som bekräftar att det begagnade fordonet uppfyller kraven i punkt 3 eller ett intyg som avses i punkt 1 sista stycket i del C i bilaga I.

- ”5. För att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna i detta [...] kapitel om tillåtelse att frigöra ett begagnat fordon för export gäller följande:
- a) Tullmyndigheterna [...] får, fram till att den sammankoppling som avses i artikel 45.4 tas i drift, utbyta information och samarbeta med behöriga myndigheter i enlighet med artikel 44 och vid behov ta hänsyn till detta informationsutbyte och samarbete för att tillåta att ett begagnat fordon frisläpps för export.
 - b) När den sammankoppling som avses i artikel 45.4 tas i drift ska artiklarna 39, 40.2 och 40.3 samt 42.3 tillämpas, och anmälningar och andra utbyten enligt artiklarna 41–43 ska ske med hjälp av dessa elektroniska system.
- ”6. Ett begagnat fordon som ska exporteras får inte
- [...] [...]
- b) deklarerar med en registrering i deklarantens bokföring enligt artikel 182 i förordning (EU) nr 952/2013,
 - c) deklarerar med en egenbedömning enligt artikel 185 i förordning (EU) nr 952/2013.
- ”7. [...]

Artikel 39

Automatiserad verifiering av uppgifterna om fordonets status

- ”1. Innan tullen frigör ett begagnat [...] fordon för export ska den elektroniskt och på ett automatiserat sätt via de elektroniska system som avses i artikel 45.4 kontrollera att fordonet, på grundval av fordonsidentifieringsnumret och informationen om den medlemsstat där fordonet senast var registrerat, är [...] trafiksäkert [...]. Denna skyldighet ska inte tillämpas för fordon som erkänts som fordon av särskilt kulturellt intresse i enlighet med del C i bilaga I till denna förordning.

- ”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 ska de informera den berörda [...] fysiska eller juridiska personen om detta genom [...] sina system.

Artikel 40

Riskhantering och tullkontroller

- ”1. För att säkerställa efterlevnaden av bestämmelserna i artikel 38 ska tullmyndigheterna utföra kontroller, i enlighet med [...] bestämmelserna om riskhantering och tullkontroller i förordning (EU) nr 952/2013, av begagnade fordon som ska exporteras. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 39 ska sådana kontroller i första hand baseras på riskanalys i enlighet med [...] förordning (EU) nr 952/2013.
- ”2. Utöver den riskhantering som avses i punkt 1 och när den sammankoppling som avses i artikel 45 tas i drift ska de elektroniska system som avses i artikel 45.1 [...] innehålla uppgift om och ska tullen genom den sammankoppling som avses i artikel 45.4 automatiskt och elektroniskt kontrollera huruvida [...] ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller särskilda villkor i fråga om miljöskydd eller trafiksäkerhet i enlighet med punkt 3 i denna artikel.
- ”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 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.

Artikel 41

Tillfälligt upphävande

- ”1. Om det finns rimliga skäl att anta att ett begagnat fordon som ska exporteras eventuellt inte uppfyller kraven i detta [...] kapitel, ska tullmyndigheterna tillfälligt upphäva frigörandet för export av det begagnade fordonet, [...] omedelbart underrätta de behöriga myndigheter som utsetts enligt artikel 37a om det tillfälliga upphävandet och översända all relevant information som behövs för att de behöriga myndigheterna ska kunna avgöra om det begagnade fordonet uppfyller kraven i denna förordning och får frigöras för export.
- ”2. För att fastställa om ett begagnat fordon, som omfattas av ett tillfälligt upphävande enligt punkt 1, uppfyller kraven i denna förordning får de behöriga myndigheterna från varje person som är involverad i exporten av det begagnade fordonet begära ytterligare information, inbegripet uppgifter om försäljning eller överlåtelse av äganderätten till fordonet, t.ex. en kopia av fakturan eller avtalet, och styrkande handlingar som visar att det begagnade fordonet är avsett för fortsatt användning.

Artikel 42

Frigörande för export

- ”1. Om frigörandet för export av det begagnade fordonet tillfälligt har upphävts i enlighet med artikel 41, ska det begagnade fordonet frigöras för export om alla övriga krav och formaliteter i samband med ett sådant frigörande är uppfyllda och om något av följande villkor är uppfyllt:
- a) Om de behöriga myndigheter som utsetts enligt artikel 37a inte, senast fyra arbetsdagar från det att det tillfälliga upphävandet inleddes, har begärt att tullmyndigheterna ska bibehålla det tillfälliga upphävandet.
 - b) Om de behöriga myndigheter som har utsetts enligt artikel 37a har underrättat tullmyndigheterna om sitt godkännande för frigörande för export i enlighet med detta [...] kapitel.
- ”2. Frigörande för export ska inte betraktas som bevis på efterlevnad av unionsrätten, och särskilt inte som bevis på efterlevnad av denna förordning eller förordning (EU) nr 952/2013.

- ”3. [...] Tullmyndigheterna ska genom den sammankoppling som avses i artikel 45.4 automatiskt meddela fordonsregistreringsmyndigheten i den medlemsstat där fordonet senast var registrerat om att fordonet lämnat unionen [...].
Fordonsregistreringsmyndigheten ska i sitt nationella fordonsregister ange att fordonet exporterats till tredjelandet.

Artikel 43

Nekat frigörande för export

- ”1. Om den behöriga myndigheten konstaterar att ett begagnat fordon, för vilket ett tillfälligt upphävande har anmälts i enlighet med artikel 41, inte uppfyller kraven i detta [...] kapitel, ska den omedelbart begära att tullmyndigheterna inte frigör det för export och underrättar dem om detta.
- ”2. Efter anmälan från den behöriga myndigheten enligt punkt 1 ska tullmyndigheterna inte frigöra det begagnade fordonet för export.
- ”3. Om den behöriga myndigheten konstaterar att ett begagnat fordon vars export tillfälligt upphävts är ett uttjänt fordon, ska förordning (EU) 2024/1157 gälla.

Artikel 44

Samarbete mellan myndigheter och informationsutbyte

- ”1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska bistå varandra vid genomförandet av detta [...] kapitel genom informationsutbyte på bilateral nivå, särskilt i syfte att verifiera ett fordons status, inbegripet kontrollen av dess registreringsstatus i den medlemsstat där det tidigare var registrerat.
- ”2. När så är lämpligt ska medlemsstaternas behöriga myndigheter också samarbeta med administrativa myndigheter i tredjeländer. Detta samarbete kan omfatta utbyte av relevant information, genomförande av gemensamma inspektioner och andra former av ömsesidigt bistånd som anses nödvändigt för att säkerställa att tillämpliga lagar och andra författningar som reglerar export av begagnade fordon efterlevs.

- ”3. Tullmyndigheterna och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samarbeta i enlighet med artikel 47.2 i förordning (EU) nr 952/2013 och utbyta sådan information som är nödvändig för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna förordning, även på elektronisk väg. Tullmyndigheterna får i enlighet med artikel 12.1 och artikel 16.1 i förordning (EU) nr 952/2013 meddela den behöriga myndigheten i den medlemsstat där verksamhetsutövaren eller handlaren är etablerad sådan konfidentiell information som tullmyndigheterna erhållit vid utövandet av sin verksamhet eller som har lämnats till tullmyndigheterna på konfidentiell grund.
- ”4. Om de behöriga myndigheterna har mottagit information i enlighet med punkterna 1–3 i denna artikel får de lämna informationen till behöriga myndigheter från andra medlemsstater.
- ”5. Riskrelaterad information ska utbytas enligt följande:
- a) Mellan tullmyndigheter enligt artikel 46.5 i förordning (EU) nr 952/2013.
 - b) Mellan tullmyndigheter och kommissionen enligt artikel 47.2 i förordning (EU) nr 952/2013.
 - c) Mellan tullmyndigheter och behöriga myndigheter, inbegripet behöriga myndigheter från andra medlemsstater, i enlighet med artikel 47.2 i förordning (EU) nr 952/2013.

Artikel 45

Elektroniska system

- ”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 [...] kapitel.

- ”2. Det elektroniska MOVE-HUB-system som avses i punkt 1 ska ha minst följande funktioner:
- a) Utbyte i realtid av uppgifter med de nationella fordonsregistren och de nationella elektroniska systemen för trafiksäkerhet i de medlemsstater som är sammankopplade med det.
 - b) Automatiserad elektronisk kontroll av uppgifterna i ett trafiksäkerhetsintyg enligt bilaga II till direktiv 2014/45/EU, av datumet för första registrering av ett fordon, samt av den medlemsstat där ett fordon senast var registrerat, i enlighet med direktiv 1999/37/EG, för att fastställa om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller kraven i artiklarna 38, 39.1 och 40.
 - c) Sammankoppling med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, i enlighet med förordning (EU) 2022/2399, i syfte att utbyta uppgifter och stödja den process för informationsutbyte som avses i artiklarna 39.1 och 40.2 samt stödja de anmälningar som avses i artiklarna 41–43.
 - d) Elektroniskt informationsutbyte, i syfte att samarbeta med tredjeländer enligt artikel 44.2, med de behöriga myndigheter i tredjeländer som i enlighet med artikel 40.2 till kommissionen har anmält vilka särskilda villkor för import av begagnade fordon de tillämpar.
- ”3. Medlemsstaterna ska koppla samman sina nationella fordonsregister och nationella elektroniska system för trafiksäkerhet med det elektroniska MOVE-HUB-system som avses i punkt 1. Den sammankopplingen ska tas i drift senast två år efter den dag då den genomförandeakt som avses i punkt 5 antas.
- ”4. Kommissionen ska koppla samman det MOVE-HUB-system som avses i punkt 1 med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull och dess system för intygsutbyte som inrättats genom artikel 4 i förordning (EU) 2022/2399, så att de automatiserade kontroller som avses i artiklarna 39 och 40.2 och de anmälningar som avses i artiklarna 41, 42 och 43 kan genomföras. Den sammankopplingen ska tas i drift senast fyra år efter den dag då den genomförandeakt som avses i punkt 5 antas.

”5. Kommissionen ska senast den [Publikationsbyrå: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 24 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.

Genomförandeakten[...] ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

KAPITEL VI

KONTROLL AV EFTERLEVNAD OCH ÖVERENSSTÄMMELSE

Artikel 45a

Skyldigheter för vissa onlineplattformar

”13. För att uppfylla kraven i artikel 30.1 d och e i förordning (EU) 2022/2065 ska leverantörer av onlineplattformar som omfattas av kapitel III avsnitt 4 i förordning (EU) 2022/2065 och som gör det möjligt för konsumenter att ingå distansavtal med producenter erhålla följande information från producenter som erbjuder fordon till konsumenter i unionen, innan de får tillåtelse att använda deras tjänster:

- (a) Registreringsuppgifter enligt artikel 19 om producenterna i den medlemsstat där konsumenten befinner sig och producentens registreringsnummer i det registret.
- (b) En självcertifiering från producenten där denne åtar sig att endast erbjuda produkter eller tjänster som överensstämmer med tillämpliga bestämmelser i unionsrätten, inbegripet en självcertifiering från producenten som bekräftar att denne endast levererar fordon för vilka kraven på utökat producentansvar enligt artikel 16 i den här förordningen är uppfyllda i den medlemsstat där konsumenten befinner sig.

Artikel 46

Inspektioner

- ”0. I syfte att kontrollera efterlevnaden av denna förordning ska medlemsstaterna inrätta inspektionsstrategier som syftar till att upptäcka olaglig verksamhet inom området insamling, behandling och export av uttjänta fordon och delar och komponenter till dessa. Dessa strategier ska möjliggöra de åtgärder som avses i punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel.
- ”1. För att kontrollera efterlevnaden av denna förordning ska medlemsstaterna inspektera följande:
- a) Auktoriserade behandlingsanläggningar.
 - b) [.../Insamlingsplatser.
 - c) Andra anläggningar och ekonomiska aktörer som [...]kan vara involverade i insamlingen, behandlingen och exporten av uttjänta fordon eller försäljningen av reservdelar och komponenter.
- ”2. Det [...] totala antalet misstänkt olagliga verksamheter och lagenligt verksamma enheter som ska inspekteras varje kalenderår ska beräknas som minst 10 % av de aktörer som förtecknas i punkt 1 a och [...]b[...].
- ”3. Medlemsstaterna ska också genomföra inspektioner av export av begagnade fordon för att kontrollera efterlevnaden av artiklarna 36 och 38.

Artikel 47

Samarbete på nationell nivå och mellan medlemsstater för att kontrollera efterlevnaden

- ”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.

”2. 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 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.

Utbytet av uppgifter ur fordonsregister ska omfatta tillgång till och utbyte av uppgifter om prestanda samt arten av och resultaten av de kontroller som utförs tillsammans med andra medlemsstaters behöriga myndigheter för att underlätta kontrollen av efterlevnaden av denna förordning.

”3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilka personer i deras fast anställda personal som ansvarar för det samarbete som anges i punkt 2 i denna artikel och i artikel 44.

Artikel 48

Sanktioner

Senast 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 fastställa regler om sanktioner för överträdelser av artiklarna 15.1, 16, [...]18.1, 22.1, 22.2, 23, 24, 25.1, 25.2, [...]27–32 samt 34, 35, 37 och 38 i denna förordning, och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler och åtgärder utan dröjsmål samt utan dröjsmål eventuella ändringar som berör dem.

Rapportering till kommissionen

- ”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 medlemsstaterna för varje kalenderår, i aggregerad form och i det format som fastställts av kommissionen i enlighet med punkt 5, offentliggöra följande uppgifter, vilka ska baseras på information och uppgifter som mottagits från producenter, producentansvarsorganisationer och avfallshanteringsaktörer:
- a) Antalet fordon som är registrerade i medlemsstaten.
 - b) Antalet fordon som tillhandahållits på marknaden för första gången på medlemsstatens territorium.
 - c) Antal och vikten av uttjänta fordon som samlats in och sanerats i medlemsstaten.
 - d) Antal och vikten av uttjänta fordon som materialåtervunnits inom medlemsstatens territorium.
 - e) Antal och vikten av uttjänta fordon som exporterats eller transporterats för vidare behandling till en annan medlemsstat eller ett tredjeland.
 - f) Antalet utfärdade skrotningsintyg.
 - g) Den totala [...] vikten och, i förekommande fall, mängden av delar, komponenter och material som avlägsnats från uttjänta fordon i syfte att
 - i) återanvändas,
 - ii) återtillverkas eller renoveras,
 - iii) materialåtervinning,
 - iv) återvinnas, inklusive energiåtervinnas,
 - v) bortskaffas.

- h) Mängden och vikten av uttjänta fordon som behandlas på ett annat sätt än vad som anges i led d.
- i) Mängden och vikten av uttjänta fordon som används för återfyllnad.
- j) Procentsatserna för de mål som fastställs i artikel 34 som uppnåtts av alla avfallshanteringsaktörer som är verksamma i medlemsstaten.
- k) Tillämpningen det undantag som anges i artikel 30.2 och hur det övervakades av den rapporterande medlemsstaten.
- l) Uppgifter om producentansvarsorganisationerna, inbegripet namnen på de juridiska personer som de företräder.
- m) Information om genomförandet av artikel 21.

Medlemsstaterna ska offentliggöra de uppgifter som avses i punkt 1 senast 18 månader efter utgången av den rapporteringsperiod för vilken de samlas in. Uppgifterna ska vara maskinläsbara, sorterbara och sökbara och följa öppna standarder, så att tredje part kan använda dem. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen när de uppgifter som avses i första stycket görs tillgängliga.

Den första rapporteringsperioden ska vara det första kalenderåret efter det att den genomförandeakt som avses i punkt 5 antagits.

- ”2. De uppgifter som medlemsstaterna gör tillgängliga i enlighet med punkt 1 ska åtföljas av en kvalitetskontrollrapport. Uppgifterna ska rapporteras i det format som fastställts av kommissionen i enlighet med punkt 5.
- ”3. Medlemsstaterna ska vart femte år utarbeta en rapport som sammanfattar
 - n) de incitament som införts för att främja återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter i enlighet med artikel 33,
 - a) tillämpningen av sanktioner och andra påföljder som föreskrivs i deras nationella lagstiftning för överträdelser av denna förordning och som antagits i enlighet med artikel 48, inbegripet en förteckning över de typer av överträdelser som anmälts och de typer av åtgärder som vidtagits,
 - b) resultaten av de inspektioner som utförts i enlighet med artikel 46,

- c) hur definitionerna av ”uttjänta fordon” och ”begagnade fordon” tillämpas, inbegripet praktiska svårigheter i detta sammanhang.

Medlemsstaterna ska lämna in rapporten till kommissionen senast sex månader efter utgången av den femårsperiod som rapporten omfattar. Den första rapporten ska lämnas till kommissionen senast den [*Publikationsbyrå: för in datum = första dagen i månaden efter en period på sex år som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

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.

- ”4. För att övervaka genomförandet av denna förordning ska kommissionen samla in och se över den information som görs tillgänglig i enlighet med denna artikel.
- ”5. Kommissionen ska anta genomförandeakter där följande fastställs:
- a) Metoden och reglerna för beräkning, verifiering och rapportering av uppgifter i enlighet med punkt 1, inbegripet
 - 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,
 - ii) metoden för att fastställa vikten av materialåtervunnet avfall, inbegripet fastställande av beräkningspunkter och mätpunkter och, vid behov, möjligheter att tillämpa genomsnittliga förlusttal,
 - iii) metoden för beräkning och verifiering av uppnåendet av de mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning som avses i artikel 34, inbegripet vid kombinerad fragmentering av uttjänta fordon med annat avfall som avses i artikel 28 och del G punkt 1 i bilaga VII.
 - b) Formatet för den rapportering till kommissionen som avses i punkt 1 samt formatet för kvalitetskontrollrapporten.

Dessa genomförandeakter ska antas senast den [*Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 30 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

- ”6. Producenter, producentansvarsorganisationer, avfallshanteringsaktörer och andra relevanta ekonomiska aktörer ska förse de behöriga myndigheterna med korrekta och tillförlitliga uppgifter som gör det möjligt för medlemsstaterna att fullgöra sina rapporteringsskyldigheter enligt denna artikel.

KAPITEL VII

DELEGERING AV BEFOGENHETER OCH KOMMITTÉFÖRFARANDE

Artikel 50

Utövande av delegeringen

- ”1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
- ”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.2b, 5.4, 6.2b, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, [...], 22.4, 27.4[...], [37.6] [...], [...] 40.3 och 55.2a 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.

- ”3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 2b, 5.4, 6.2b, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, [...], 22.4, 27.4[...]), [37.6] [...], [...] 40.3 och 55.2a 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.
- ”4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
- ”5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
- ”6. En delegerad akt som antagits i enlighet med artiklarna 2b, 5.4, 6.2b, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, [...], 22.4, 27.4[...]), [37.6] [...], [...] 40.3 och 55.2a 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.

Artikel 51

Kommittéförfarande

- ”1. Kommissionen ska biträdas av
- a) den kommitté som inrättats genom artikel 39 i direktiv 2008/98/EG[...],
 - b) tekniska kommittén för motorfordon, när genomförandeakten avser tillverkaren.
 - c) trafiksäkerhetskommittén, när genomförandeakten avser anslutning av nationella fordonsregister och nationella trafiksäkerhetsregister.

[...]Dessa kommittéer ska vara [...]kommittéer i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

- ”2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta genomförandeakten och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

KAPITEL VIII

ÄNDRINGAR

Artikel 52

Ändringar av förordning (EU) 2023/1542

Bilaga I till förordning (EU) 2023/1542 ska ändras i enlighet med bilaga XII till den här förordningen. Posterna 5 a, 5 b i, 5 b ii och 16 i bilaga II till direktiv 2000/53/EG ska inte tillämpas.

Artikel 53

Ändringar av förordning (EU) 2019/1020 och förordning (EU) 2024/1252

”1. I förordning (EU) 2019/1020 ska punkterna 10 och 11 i bilaga II utgå.

”2. Förordning (EU) 2024/1252 ska ändras på följande sätt:

- (1) I artikel 2 ska punkt 43 utgå.
- (2) I artikel 2 ska punkt 44 ändras på följande sätt:

lätt transportmedel: varje lätt hjulförsett fordon som kan drivas med enbart sin elmotor eller med en kombination av motor och mänsklig kraft, inklusive elskotrar, elcyklar och typgodkända fordon i [...] kategorierna L_{1e} och L_{2e}, utom typgodkända fordon i kategorierna L_{3e} till L_{7e} enligt definitionen i förordning (EU) nr 168/2013.

- (3) I artikel 28 ska punkt 1 ändras på följande sätt:

”1. Från och med två år efter ikraftträdandet av den genomförandeakt som avses i punkt 2 ska varje fysisk eller juridisk person som släpper ut magnetkameror, vindgeneratorer, industrirobotar, [...] lätta transportmedel, kylgeneratorer, värmepumpar, elmotorer, även då elmotorer är integrerade i andra produkter, automatiska tvättmaskiner, torktumlare, mikrovågsugnar, dammsugare eller diskmaskiner på marknaden säkerställa att dessa produkter är försedda med en väl synlig, lätt läsbar etikett som inte går att ta bort och som anger”

- (4) I artikel 28 ska punkt 10 ändras på följande sätt:

”10. Från och med den 24 maj 2029 ska denna artikel tillämpas på magnetkameror, [...]och lätta transportmedel [...]inbegripet[...]typgodkända fordon i kategorierna L_{1e} och L_{2e} enligt definitionen i förordning 168/2013.”

- (5) I artikel 28 ska punkt 11 ändras på följande sätt:

”Denna artikel ska inte tillämpas på de fordonskategorier som anges i [*Publikationsbyrå: för in förordningen om uttjänta fordon*]:

[...][...][...]”

- (6) I artikel 29 ska punkt 6 ändras på följande sätt:

”För magnetkameror, [...]och lätta transportmedel [...]inbegripet[...]typgodkända fordon i kategorierna L_{1e} och L_{2e} enligt definitionen i förordning 168/2013, ska kraven i punkterna 1 och 5 tillämpas från och med fem år efter dagen för ikraftträdandet av den delegerade akt som avses i punkt 2.”

- (7) I artikel 29 ska punkt 7 ändras på följande sätt:

”Denna artikel ska inte tillämpas på de fordonskategorier som anges i [*Publikationsbyrå: för in förordningen om uttjänta fordon*]:

[...][...][...]”

- (8) Artiklarna 40, 41 och 49.2 ska utgå.

Artikel 54

Ändringar av förordning (EU) 2018/858 och förordning (EU) 168/2013

Bilaga II till förordning (EU) 2018/858 och bilaga II till förordning (EU) 168/2013 [...] ska ändras i enlighet med bilaga X till den här förordningen.

KAPITEL IX

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 55

Översyn

- ”1. Senast den 31 december 203* [*Publikationsbyrå: 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.
- ”2. Med hänsyn tagen till den tekniska utvecklingen och de praktiska erfarenheter som har gjorts i medlemsstaterna och till en eventuell översyn av förordning (EG) nr 1907/2006 ska kommissionen i sin rapport inkludera en utvärdering av följande aspekter av denna förordning:
 - a) Behovet av att utvidga den här förordningens tillämpningsområde, i synnerhet för bestämmelserna i kapitel II och III, [...] till fordon i kategorierna M₂, M₃, N₂, N₃ och O enligt definitionerna i artikel 4.1 i förordning (EU) 2018/858, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} och L_{7e} enligt definitionerna i artikel 4.2 c–g i [...] förordning (EU) 168/2013 och fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna M₂, M₃, N₂, och N₃ [...] enligt definitionen i artikel [...]3.31 i förordning (EU) 2018/858.

- a1) Behovet av att utvidga den här förordningens tillämpningsområde, i synnerhet för bestämmelserna i kapitel Va, till fordon i kategorierna L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} och L_{7e}, enligt definitionerna i artikel 4.2 c–g i förordning (EU) 168/2013.
- b) Åtgärderna avseende tillhandahållande av information om förekomsten av potentiellt skadliga ämnen i fordon och behovet av att införa ytterligare bestämmelser rörande ämnen som inger betänkligheter som kan påverka materialåtervinning av hög kvalitet av uttjänta fordon.
- c) De åtgärder för hantering av uttjänta fordon som fastställs i kapitel IV, inbegripet de målnivåer som fastställs i artikel 34 och behovet av att se över dem.
- c1) Behovet av att utvidga den här förordningens tillämpningsområde med avseende på målnivåer för materialåtervinning, så som fastställs i artikel 34, till de fordonskategorier som inte artikel 34 tillämpas på enligt den här förordningen.
- d) Överträdelser samt effektiviteten, proportionaliteten och den avskräckande effekten avseende de sanktioner som fastställs i artikel 48.
- e) Behovet av att ändra artikel 5 i denna förordning.
- f) I vilken utsträckning frågan om saknade fordon har lösts och behovet av att vidta ytterligare åtgärder för att hantera frågan om fordons spårbarhet.
- g) Kraven avseende återvunnet innehåll av plast, inbegripet de mål och skyldigheter för materialåtervinningsanläggningar i och utanför unionen som fastställs i artikel 6.1c och 6.2, [...]samt behovet av att se över dem på grundval av detta. I denna bedömning ska man också beakta utvecklingen när det gäller stål och aluminium i enlighet med artikel 6.3 och annan relevant EU-lagstiftning, såsom förordning (EU) 2025/40 eller förordning (EU) 2024/1781, för att säkerställa samstämmighet och anpassning.
- h) Den åtgärd avseende mekanismen för kostnadsfördelning för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat som fastställs i artikel 22 och behovet av översyn.

2a. Senast den 31 december 203* [Publikationsbyrå: för in datumet = den sista dagen av året efter en period på 95 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska kommissionen se över läget för den tekniska utvecklingen av och miljöprestandan för biobaserat plastinnehåll i fordon, med beaktande av de hållbarhetskriterier som fastställs i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001.

”2b. Vid behov och på grundval av den översynen ska kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag för att

i) fastställa hållbarhetskrav för biobaserade råvaror i plast som används i fordon,

ii) fastställa mål för att öka användningen av biobaserade råvaror i plast som används i fordon,

iii) bedöma i vilken utsträckning detta kan kombineras med eller adderas till de mål som fastställs i artikel 6.1,

iv) när så är lämpligt ändra definitionen av biobaserad plast i artikel 3.1.43.

Detta ska inte påverka tillämpningen av artikel 7a i förordning (EU) 2019/631.

Artikel 56

Upphävande samt övergångsbestämmelser

”1. Direktiv 2000/53/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med den [Publikationsbyrå: för in datumet = första dagen i månaden efter en period på [...]
24 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].

Följande bestämmelser i förordning 2000/53/EG ska emellertid fortsätta att tillämpas:

a) Utan hinder av artikel 52 i denna förordning, artikel 4.2 till och med den [Publikationsbyrå: för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 71
månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].

b) Artiklarna 5.4 andra stycket, 6.3 andra stycket, 7.1, 8.3 och 8.4 till och med den [Publikationsbyrån: *för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 35 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

b1) Artikel 6.3 första stycket och bilaga I till och med den [Publikationsbyrån: *för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 35 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

c) Artikel 7.2 b till och med den 31 december 20** [Publikationsbyrån: *för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 35 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

d) Artikel 9.1a första och tredje stycket, 1b och 1d till och med den [Publikationsbyrån: *för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 35 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

e) Artikel 9.1a andra stycket till och med den [Publikationsbyrån: *för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 59 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

”2. Direktiv 2005/64/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med den [Publikationsbyrån: *för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 71 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

Artikel 6.3 i det direktivet ska dock upphöra att gälla med verkan från och med den [Publikationsbyrån: *för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 35 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

”3. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga XI.

”4. Genom undantag från artikel 8.2 och till och med den [72 månader efter denna förordnings ikraftträdande] ska, om denna bestämmelse hänvisar till artikel 4, en sådan hänvisning anses vara en hänvisning till artikel 5 i direktiv 2005/64.

Genom undantag från artikel 8.2 och till och med den [72 månader efter denna förordnings ikraftträdande] ska, om denna bestämmelse hänvisar till artikel 5, en sådan hänvisning anses vara en hänvisning till artikel 6.2 i direktiv 2005/64.

Artikel 56a

Tillämplighet på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland

1. Artiklarna 15–30, 33–35 och 36.2 ska inte tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.
2. Artikel 14 ska endast tillämpas när det gäller artiklarna 31–32 och 36.1 på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.
3. Artikel 46.1 a och 46.2 i EUF-fördraget ska tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.
4. Artikel 47.1 och 47.2 ska inte tillämpas när det gäller förebyggandet av olaglig behandling av uttjänta fordon på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.
5. Artikel 47.2 ska inte tillämpas när det gäller utbytet av relevant information om auktoriserade behandlingsanläggningar på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.
6. Artikel 48 ska inte tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland när det gäller artiklarna 15.1, 16, 19.1, 22.1, 22.2, 23, 24, 25.1, 25.2, 26–30, 34 och 35.
7. Artikel 49.1 c, d, f, g iii, g iv, g v, h, i, j, k, l och m och 49.3 n ska inte tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

Artikel 57

Ikraftträdande och tillämpning

- ”1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
- ”2. Den ska tillämpas från och med den [*Publikationsbyrån: för in datumet = första dagen i månaden efter en period på [...]24 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

Artikel 54 ska dock tillämpas från och med den [*Publikationsbyrån: för in datumet = första dagen i månaden efter en period på [...]36 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning*].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGOR

till 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

BILAGA I

KRITERIER FÖR ATT FASTSTÄLLA OM ETT [...] FORDON ÄR ETT UTTJÄNT FORDON

Genom denna bilaga fastställs kriterierna för fastställande av huruvida ett fordon är ett uttjänt fordon. Bilagan ska tillämpas enligt följande:

1. I del A fastställs kriterier för bedömning av huruvida ett fordon ska anses vara irreparabelt. Om ett eller flera av dessa kriterier är uppfyllda ska fordonet anses vara ett uttjänt fordon.

I syfte att bedöma huruvida ett fordon är ett uttjänt fordon eller inte ska en oberoende fordonsexpert bedöma om fordonet uppfyller kriterierna i del A i bilaga I. Medlemsstaterna får upprätta en uttömmande förteckning över oberoende fordonsexperter för utförandet av dessa bedömningar.

2. Om inget av kriterierna i del A är uppfyllt ska fordonet även bedömas med avseende på kriterierna i del B. Om ett eller flera av kriterierna i del B är uppfyllda krävs ytterligare analys för att bedöma om fordonet kan repareras i tillräcklig utsträckning inom två år efter bedömningen, så att det kan erhålla ett trafiksäkerhetsintyg i enlighet med direktiv 2014/45/EU i den medlemsstat där fordonet var registrerat före reparationen.

Om bedömningen görs att fordonet inte kan repareras inom denna period ska det anses vara ett uttjänt fordon. Om bedömningen görs att fordonet kan repareras inom denna period ska det inte anses vara ett uttjänt fordon. Om fordonsägaren inom två år efter denna tekniska bedömning inte tillhandahåller den behöriga myndigheten ett trafiksäkerhetsintyg i enlighet med direktiv 2014/45/EU ska fordonet anses vara ett uttjänt fordon.

I syfte att bedöma huruvida ett fordon är ett uttjänt fordon eller inte ska en oberoende fordonsexpert bedöma fordonet i enlighet med punkt 2 andra stycket. Medlemsstaterna får upprätta en förteckning över oberoende fordonsexperter för utförandet av dessa bedömningar.

3. Ett fordon som uppfyller kriterierna i del A eller del B är inte ett uttjänt fordon så länge det uppfyller kriterierna i del C.

DEL A

KRITERIER FÖR BEDÖMNING AV [...] UTTJÄNTA FORDON

1. Ett fordon är [...] [...] [...] ett uttjänt fordon om det uppfyller ett eller flera av följande kriterier:
 - (a) Det har skurits i bitar [...] [...] [...].
 - b) En eller flera av dess ingångsställen [...] har svetsats upp eller stängts genom isolering av skum.
 - c) Det har blivit [...] bränt till den punkt där motor- eller passagerarutrymmet fullständigt förstörts.
 - d) Det har sänkts ned i vatten till en nivå över instrumentpanelen.
 - e) En eller flera av följande komponenter i fordonet är inte tekniskt reparerbara eller utbytbara [...]:
 - i) Markkopplingskomponenter (till exempel däck och hjul), fjädring, styrning, bromsning och styrkomponenter till dem.

ii) Fästen och fogar för säten.

iii) Krockkuddar, bältessträckare, säkerhetsbälten och perifera driftskomponenter till dem.

iv) Fordonets kaross och chassi,

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.

g) Reparation av dessa kräver att [...] karossen eller chassit byts ut vilket leder till att bilens ursprungliga identitet går förlorad.

h) Fordonet har lämnats över för hantering till en auktoriserad insamlingsstation eller till en auktoriserad behandlingsanläggning, alternativt har ett skrotningsintyg utfärdats för det.

i) Ett försäkringsbolag har, på grundval av en teknisk bedömning som utförts av en fordonsexpert, förklarat fordonet vara en teknisk totalförlust.

j) Fordonet saknar anordningar som gör det möjligt att identifiera det, särskilt fordonsidentifieringsnumret.

”2. [...]

”3. [...]

DEL B

[...] FÖRTECKNING ÖVER VÄGLEDANDE KRITERIER FÖR UTTJÄNTA FORDON

Följande kriterier ska bedömas:

(b) [...] Fordonsägaren är okänd eller fordonet är övergivet.

(c) Det har inte genomgått den nationella trafiksäkerhetsprovning som krävs efter mer än två år från den dag då detta senast krävdes eller har inte varit försäkrat under minst två år.

(d) Det är inte på lämpligt sätt skyddat mot skador under lagring, transport, lastning och lossning. [...]

(e) [...]

Det har av ett försäkringsbolag förklarats vara en ekonomisk totalförlust.

(f) Kostnaderna för de reparationer som krävs för att återställa fordonet till ett tekniskt skick som skulle vara tillräckligt för att erhålla ett trafiksäkerhetsintyg i enlighet med direktiv 2014/45/EU överstiger tillsammans med fordonets nuvarande värde det förväntade marknadsvärdet efter reparation.

(g) Det har sänkts ned i vatten till en nivå under instrumentpanelen så att motorn eller det elektriska systemet har skadats.

(h) En eller flera av dess dörrar sitter inte fast.

(i) Bränslet eller bränsleångorna släpps ut med risk för brand och explosion.

(j) Gas har läckt från systemet för flytande gas och utgör en risk för brand och explosion.

(k) Dess drivvätskor (bränsle, bromsvätska, frostskyddsvätska, elektrolytlösning som används som batterisyra, kylvätska) har tömts och medför risk för vattenföroreningar.

(l) Dess bromsar och styrkomponenter är för slitna. [...]

(m) Reparationen av fordonet kräver att motorn eller växellådan byts ut. eller

(n) Fordonet har demonterats.

DEL C

KRITERIER FÖR UNDANTAG FÖR UTTJÄNTA FORDON

AVSNITT 1

FORDON AV SÄRSKILT KULTURELLT INTRESSE

1. Behöriga myndigheter i den medlemsstat där ett fordon är ett registrerat, eller ett av dess utsedda godkännande organ, får förklara att ett fordon har särskilt kulturellt intresse när det uppfyller samtliga följande kriterier:

- (a) Dess unika historiska eller kulturella värde eller status har dokumenterats 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 och som har godkänts individuellt i enlighet med förordning (EU) 2018/858 eller nationell lagstiftning.
- (b) Fordonsägaren är känd och kan identifieras.
- (c) Delar av fordonet kan identifieras genom ett serienummer eller annan identifikation som tillhandahålls av tillverkaren eller tilldelas av den behöriga myndigheten.
- (d) Fordonet kan identifieras genom fordonsidentifieringsnummer eller serienummer, eller annan identifiering som tillhandahålls av tillverkaren eller tilldelas av en behörig myndighet.

På fordonsägarens begäran, för och före export, ska de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där ett fordon är ett registrerat utfärda ett intyg om att ett fordon har ett särskilt kulturellt intresse om ovannämnda kriterier är uppfyllda.

2. Fordonsägaren ska säkerställa att

- (a) fordonet på lämpligt sätt skyddas mot skador under lagring, transport, lastning och lossning.
- (b) fordonet förvaras och hanteras på ett lämpligt miljömässigt sunt sätt i enlighet med unionslagstiftningen eller nationell lagstiftning.
- (c) det intyg som avses i punkt 1 ska på begäran tillhandahållas eller göras tillgängligt för tullmyndigheterna.

3. Att fordonet uppfyller kriterierna i punkterna 1 och 2 ska kontrolleras vart åtminstone vart femte år eller vid ägarbyte.

AVSNITT 2

ÖVRIGA UNDANTAG

1. Behöriga myndigheter i den medlemsstat där ett fordon är registrerat, eller ett av dess utsedda godkännande organ, får på begäran av en fordonsägare undanta ett fordon som anses vara ett uttjänt fordon i enlighet med del A och del B, när det berörda fordonet är föremål för återställande.

Fordonsägaren ska lämna in en återställandeplan till de behöriga myndigheterna, inbegripet en specifikation av de tekniska och ekonomiska resurser som krävs för att reparera fordonet så att det är i ett tekniskt skick som är tillräckligt för att erhålla ett trafiksäkerhetsintyg i enlighet med direktiv 2014/45/EU. Återställandeplanen ska godkännas av en oberoende fordonsexpert.

Behöriga myndigheter får bevilja ett undantag om fordonet inom fem år kan återställas till ett tekniskt skick som är tillräckligt för att klara trafiksäkerhetsprovningen i enlighet med direktiv 2014/45/EU. Om behöriga myndigheter anser att återställandeplanen inte innehåller tillräckliga uppgifter som visar att fordonet kan återställas till det skick som krävs får de behöriga myndigheterna begära att fordonsägaren reviderar återställandeplanen.

2. Fordonsägaren ska säkerställa att
 - (a) fordonet på lämpligt sätt skyddas mot skador under lagring, transport, lastning och lossning.
 - (b) fordonet förvaras och hanteras på ett lämpligt miljömässigt sunt sätt i enlighet med unionslagstiftningen eller nationell lagstiftning.
3. Om fordonsägaren inom fem år efter inlämnandet av återställandeplanen inte tillhandahåller den behöriga myndigheten ett trafiksäkerhetsintyg i enlighet med direktiv 2014/45/EU, ska den behöriga myndigheten förklara fordonet vara ett uttjänt fordon och kräva att fordonsägaren utan onödigt dröjsmål lämnar det till en auktoriserad behandlingsanläggning eller insamlingsplats. Behöriga myndigheter får förlänga återställandeperioden med ytterligare perioder på fem år. Varje förlängning ska grundas på en uppdaterad återställandeplan som ska godkännas av en oberoende fordonsexpert.
4. Kostnaderna för återställandet och de bedömningar som utförs av oberoende fordonsexperter ska bäras av fordonsägaren.

BILAGA II

BERÄKNING AV ÅTERANVÄNDNINGSGRAD, MATERIALÅTERVINNINGSBARHET OCH ÅTERVINNINGSBARHET

I denna bilaga avses med referensfordon den version av en fordonstyp som godkännandemyndigheten i samråd med tillverkaren och i enlighet med de kriterier som anges i bilaga II A har fastställt är den som är minst lämpad för återanvändning, återvinning och materialåtervinning.

DEL A

1. De material som finns i fordonet och deras respektive andelar och platser ska specificeras tillsammans med all relevant information som behövs för att korrekt beräkna materialåtervinnings- och återvinningsgraden.
2. Massan ska uttryckas i kg med en decimal. Nivåerna ska beräknas i procent med en decimal och avrundas enligt följande:
 - (a) Om siffran efter decimaltecknet är 0–4 ska talet avrundas nedåt.
 - (b) Om siffran efter decimaltecknet är 5–9 avrundas totalsumman uppåt.
3. När referensfordonen väljs ut ska hänsyn tas till följande kriterier:
 - (a) Typ av kaross.
 - (b) Tillgängliga utföranden.
 - (c) Tillgängliga extratillbehör som kan monteras på tillverkarens ansvar.

4. Om godkännandemyndigheten och tillverkaren tillsammans inte gemensamt kan fastställa vilken version av fordonstypen som är minst lämpad för återanvändning, återvinning och materialåtervinning ska ett referensfordon väljas ut inom
 - (a) varje ”typ av karosseri” enligt definitionen i del C punkt 2 i bilaga I till direktiv (EU) 2018/858 för M₁-fordon,
 - (b) varje ”typ av karosseri”, dvs. skåpbil, chassi-förarhytt, pick-up etc. för N₁-fordon.
5. När komponenternas materialsammansättning och massa kontrolleras ska tillverkaren ställa fordon och komponenter som godkännandemyndigheten anser nödvändiga till myndighetens förfogande.

DEL B

1. För att komponenter eller delar ska kunna återanvändas ska de kunna avlägsnas på ett enkelt och oförstörande sätt.
2. Den totala massan av återanvändbara delar, komponenter och material ska anses vara 100 % återanvändningsbar, materialåtervinningsbar och återvinningsbar.
3. De delar och komponenter som förtecknas i del B punkterna 1 och 2 i bilaga VII ska anses vara 0 % återanvändningsbara och 100 % materialåtervinningsbara och återvinningsbara. De delar och komponenter som förtecknas i del E i bilaga VII ska anses vara 0 % återanvändningsbara och 100 % materialåtervinningsbara och återvinningsbara. Metoden ska säkerställa att följden vid en ändring av bilaga VII är en utökning av förteckningen över de delar och komponenter som förtecknas i del E i denna bilaga, och dessa nyligen tillagda delar och komponenter ska anses vara 0 % återanvändningsbara och 100 % materialåtervinningsbara och återvinningsbara.
4. Beräkningen av återanvändningsgraden, materialåtervinningsbarheten och återvinningsbarheten ska vara förenlig med cirkularitetsstrategin som återspeglar tekniska framsteg inom teknik för hantering av uttjänta fordon.

BILAGA III

VILLKOR OCH MAXIMALA KONCENTRATIONSVÄRDEN FÖR FÖREKOMST AV BLY, KVICKSILVER, KADMIUM OCH SEXVÄRT KROM I MATERIAL, DELAR OCH KOMPONENTER

En halt av ämnen på högst 0,1 viktprocent bly, sexvärt krom och kvicksilver och högst 0,01 viktprocent kadmium i homogent material ska tolereras.

Reservdelar som har släppts ut på marknaden efter den 1 juli 2003 och som används i fordon som har släppts ut på marknaden före den 1 juli 2003, utom hjulbalanseringsvikter, kolborstar för elmotorer och bromsbelägg, ska vara undantagna från artikel 5.2 i denna förordning.

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.4 d
<i>Bly som legeringsämne</i>		
1 a. Stål avsett för bearbetning och satsvis varmförzinkade stålkomponenter som innehåller högst 0,35 viktprocent bly		
1 b. Kontinuerligt förzinkad stålplåt som innehåller högst 0,35 viktprocent bly	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.4 d
2 a. Aluminium avsett för bearbetning som innehåller högst 2 viktprocent bly	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2005	
2 b. Aluminium som innehåller högst 1,5 viktprocent bly	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2008	
2 c i. Aluminiumlegeringar avsedda för bearbetning som innehåller högst 0,4 viktprocent bly	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2028 och i reservdelar till sådana fordon	
2 c ii. Aluminiumlegeringar som inte omfattas av punkt 2 c i och som innehåller högst 0,4 viktprocent bly (2)	<u>I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2027 och i reservdelar till sådana fordon</u> [...]	

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.4 d
<u>2 c iii. Bly i aluminiumgjutlegeringar som innehåller högst 0,3 viktprocent bly, förutsatt att blyet härrör från återvinning av blyhaltigt aluminiumskrot.</u>	<u>I fordon som typgodkänts efter den 31 december 2026 och i reservdelar till sådana fordon</u>	
”3. Kopparlegeringar som innehåller högst 4 viktprocent bly	[.../1)	
4 a. Lagerskålar och bussningar	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2008	
4 b. Lagerskålar och -bussningar i motorer, transmissioner och kompressorer för luftkonditionering	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2011	
<i>Bly och blyföreningar i komponenter</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.4 d
”6. Vibrationsdämpare	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	X
7 a. Vulkaniseringsmedel och stabilisatorer för elastomerer som används i bromsslangar, bränsleslangar, ventilationsslangar, elastomer- och metalledar i chassikonstruktioner och motorupphängningar	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2005	
7 b. Vulkaniseringsmedel och stabilisatorer för elastomerer som används i bromsslangar, bränsleslangar, ventilationsslangar, elastomer- och metalledar i chassikonstruktioner samt motorupphängningar som innehåller högst 0,5 viktprocent bly	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2006	
7 c. Bindemedel för elastomerer som används i drivlinesystem som innehåller högst 0,5 viktprocent bly	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2009	
<i><u>Bly i lod eller beläggningar i elektriska och elektroniska tillämpningar som specificeras i följande delpunkter</u></i>		

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.4 d
8 a. Bly i lod för att fästa elektriska och elektroniska komponenter vid elektroniska kretskort och bly i pläteringsskikt på anslutningar på andra komponenter än elektrolytiska kondensatorer av aluminium, på komponentstift och på elektroniska kretskort	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
8 b. Bly i lod i elektriska tillämpningar utom för lödning på elektroniska kretskort eller på glas	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2011 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
8 c. Bly i pläteringsskikt på anslutningar på elektrolytiska kondensatorer av aluminium	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2013 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
8 d. Bly som används vid lödning på glas i luftmassemätare	Fordon som typgodkänts före den 1 januari 2015 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
8 e. Bly i lödmetall med hög smälttemperatur (dvs. blybaserade legeringar som innehåller minst 85 viktprocent bly)	1.	X([.../ 3)

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.4 d
8 f i. Bly i press-fit-don	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2017 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
8 f ii. Bly i press-fit-don utom i anslutningsdon i fordons kabelnät	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2024 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
8 g i. Bly i lod för elektrisk koppling mellan halvledarskiva och substrat i flip-chip-stackar av integrerade kretsar	I fordon som typgodkänts före den 1 oktober 2022 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)

8 g ii. Bly i lod för elektrisk koppling mellan halvledarskiva och substrat i flip-chip-stackar av integrerade kretsar där den elektriska kopplingen utgörs av något av följande: 1) En halvledartekniknod på 90 nm eller mer. 2) Ett enda hölje på 300 mm² eller större i en halvledartekniknod. 3) Staplade skivpaket på minst 300 mm² eller större respektive kisel mellanlägg på 300 mm² eller större.	[...] I fordon som typgodkänts [...] före den 1 [...] januari 2030 och i reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
8 h. Bly i lod för att fästa värmespridare vid kylfälla i effekthalvledarenheter med en chipstorlek på minst 1 cm² projektyta och en nominell strömtäthet på minst 1 A/mm² kiselchipyta	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
8 i. Bly i lod i elektriska tillämpningar på glas, utom för lötning av laminerat glas	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)

8 j. Bly i lod för lödning i laminerat glas	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2020 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
8 k. Lödning av värmeställningar med en glödström på 0,5 A eller mer per lödfog på enkelrutor av laminerat glas, med en maximal materialtjocklek på 2,1 mm. Detta undantag omfattar inte lödning på kontakter som är inbyggda i den mellanliggande polymeren.	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2024 och reservdelar till sådana fordon	X([.../ 3)
”9. Ventilseäten	Som reservdelar till motortyper som utvecklats före den 1 juli 2003	

10 a. Elektriska och elektroniska komponenter som innehåller bly, i glas eller keramiskt material, i en matris av glas eller keramiskt material, i ett glaskeramiskt material eller i en matris av glaskeramiskt material. Detta undantag omfattar inte användning av bly i (i) glas i glödlampor och glasyr på tändstift, (ii) dielektriska keramiska material i komponenter förtecknade under 10 b, 10 c och 10 d.		X([.../ 4) (för andra komponenter än piezo-komponenter i motorer)
10 b. Bly i PZT-baserade dielektriska keramiska material i kondensatorer som ingår i integrerade kretsar eller diskreta halvledare		
10 c. Bly i dielektriska keramiska material i kondensatorer med en märkspänning på mindre än 125 V AC eller 250 V DC	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	
10 d. Bly i dielektriska keramiska material i kondensatorer som kompenserar temperaturrelaterade avvikelser för sensorer i sonarsystem som använder ultraljud	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2017 och reservdelar till sådana fordon	

”11. Pyrotekniska laddningar	I fordon som typgodkänts före den 1 juli 2006 och reservdelar till sådana fordon	
”12. Blyhaltiga termoelektriska material i fordonselektriska tillämpningar för att minska koldioxidutsläpp genom återvinning av värme från avgaser	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2019 och reservdelar till sådana fordon	X
<i>Sexvärt krom</i>		
13 a. Korrosionsskyddande beläggningar	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2007	
13 b. Korrosionsskyddande beläggningar på bultar/muttrar i chassikonstruktioner	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2008	

”14. Sexvärt krom som korrosionsskydd för kylsystemet av kolstål i absorptionskylaggregat (högst 0,75 viktprocent i kylsystemet): (a) Konstruerade för att drivas helt eller delvis med elektrisk värmare med en genomsnittlig utnyttjad elektrisk ineffekt på $< 75 \text{ W}$ vid konstanta driftsförhållanden, (b) konstruerade för att drivas helt eller delvis med elektrisk värmare med en genomsnittlig utnyttjad elektrisk ineffekt på $\geq 75 \text{ W}$ vid konstanta driftsförhållanden, (c) konstruerade att drivas helt och hållet med icke-elektriska värmare.	För a): I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2020 och reservdelar till sådana fordon För b): I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2026 och reservdelar till sådana fordon	X
<i>Kvicksilver</i>		
15 a. Urladdningslampor för strålkastare	I fordon som typgodkänts före den 1 juli 2012 och reservdelar till sådana fordon	X
15 b. Lysrör som används i belysning i instrumentpaneler	I fordon som typgodkänts före den 1 juli 2012 och reservdelar till sådana fordon	X

[...]		
[...]	[...]	

Anmärkningar till tabellen:

”1. Detta undantag ska ses över 2030 i enlighet med artikel 54.2.

”2. Gäller aluminiumlegeringar där bly inte tillsätts avsiktligt utan förekommer på grund av användningen av materialåtervunnet aluminium.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Isärtagning om ett genomsnittligt gränsvärde på 60 gram per fordon överskrids (i samband med punkt 10 a). I denna anmärkning ska elektronisk utrustning som inte installerats av tillverkaren på produktionslinjen inte beaktas.

[...]/4. Isärtagning om ett genomsnittligt gränsvärde på 60 gram per fordon överskrids (i samband med punkt 8 a–k). I denna anmärkning ska elektronisk utrustning som inte installerats av tillverkaren på produktionslinjen inte beaktas.

BILAGA IV

CIRKULARITETSSTRATEGI

DEL A

DELAR AV CIRKULARITETSSTRATEGIN

1. En icke-teknisk beskrivning av de planerade åtgärderna för att säkerställa att fordon som tillhör fordonskategorin fortsätter att uppfylla de rättsliga krav som avses i artiklarna 4–7 under hela tillverkningen.
2. En icke-teknisk beskrivning av de förfaranden som tillverkaren tillämpar för att
 - a. samla in relevanta uppgifter genom hela leveranskedjan,
 - b. kontrollera och verifiera den information som mottagits från leverantörerna,
 - 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.
- ”3. Information om antaganden om befintlig teknik för fordonshantering av uttjänta fordon, om demontering och återanvändning av delar och komponenter, 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 tillverkaren använde för att beräkna återanvändningsbarheten, materialåtervinningsbarheten och återvinningsbarheten i enlighet med artikel 4 för fordonstypen.
- ”4. Information om andelen materialåtervunnet innehåll i fordon enligt artiklarna 6 och 10.
- ”5. En förteckning över åtgärder som tillverkaren åtar sig att vidta för att säkerställa att uttjänta fordon av den berörda [...] kategorin behandlas i enlighet med denna förordning med särskilt fokus på följande:
 - (a) Åtgärder för att underlätta demontering av de delar som anges i del C i bilaga VII.
 - (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 typgodkännande lämnas in.

- (c) Övervakning av hur delar, komponenter och material i fordon som tillhör fordons[...]/kategorin återanvänds, materialåtervinns och återvinns i praktiken.
- (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.
- (e) Åtgärder för att främja återanvändning av delar och komponenter.

”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.

”7. En beskrivning av hur effektiviteten för de åtgärder som avses i punkt 6 kommer att bedömas.

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.

DEL B

UPPFÖLJNING OCH UPPDATERING AV CIRKULARITETSSTRATEGIN

1. Tillverkarna ska tillhandahålla en uppdatering av cirkularitetsstrategin minst vart femte år.
2. Den uppdaterade cirkularitetsstrategin ska omfatta följande:
 - (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.
 - (b) En bedömning av effektiviteten för de åtgärder som avses i del A punkt 6.
 - (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.

3. Vid betydande ändringar av fordonstypens konstruktion och produktion ska den uppdaterade cirkularitetsstrategin särskilt inriktas på följande:
- (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.

BILAGA V

INFORMATIONSKRAV OM AVLÄGSNANDE OCH UTBYTE

1. Elektriska fordonsbatterier och batterier till lätta transportmedel som ingår i fordonet:
 - (a) Nummer.
 - (b) Plats.
 - (c) Vikt.
 - (d) Typ av batterianalys.
 - (e) Anvisningar för säker urladdning av batteriet.
 - (f) Tekniska instruktioner för avlägsnande och utbyte, inklusive ordningsföljden för alla steg och typer av kopplings-, fäst- och förseglingsmetoder.
 - (g) Verktyg eller teknik som krävs för åtkomst, borttagning och utbyte av elfordonsbatterier.
2. Elmotorer som ingår i fordonet:
 - (a) Nummer.
 - (b) Plats.
 - (c) Vikt.
 - (d) Typer av permanentmagneter i elmotorer om de tillhör följande typer:
 - i) Neodym-järn-bor.
 - ii) Samarium-kobolt.
 - iii) Aluminium-nickel-kobolt.
 - iv) Ferrit.
 - (e) Tekniska instruktioner för avlägsnande och utbyte, inklusive ordningsföljden för alla steg och typer av kopplings-, fäst- och förseglingsmetoder.

- (f) Verktyg eller teknik som krävs för åtkomst, borttagning och utbyte av elmotorer.
3. Komponenter, delar och material som förtecknas i del B i bilaga VII:
- (a) Förekomst av de ämnen som förtecknas i artikel 5.2 som måste märkas enligt bilaga III i ett fordon.
 - (b) Nummer.
 - (c) Plats.
 - (d) Vikt.
 - (e) Tekniska instruktioner om avlägsnande, inklusive ordningsföljden för alla steg.
 - (f) Tillgång till bästa hanteringsteknik.
4. Komponenter, delar och material som förtecknas i del C i bilaga VII:
- (a) Nummer.
 - (b) Plats.
 - (c) Tekniska instruktioner för avlägsnande och utbyte, inklusive ordningsföljden för alla steg.
5. Digitalt kodade komponenter och delar i ett fordon:
- (a) Nummer.
 - (b) Plats.
 - (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.
 - (d) Beskrivning av funktionalitet, utbytbarhet och kompatibilitet med specifika delar och komponenter i andra fabrikat och modeller.
 - (e) Tillverkarens kontaktpunkt för tekniskt bistånd.

BILAGA VI

MÄRKNINGSKRAV

1. Delar, komponenter och material av plast till fordon med en vikt på mer än 100 g:
 - (a) ISO 1043-1 Plast - Symboler och förkortningar. Del 1: Basiska polymerer och deras särskilda egenskaper.
 - (b) ISO 1043-2 Plast - Symboler och förkortningar. Del 2: Fyllmedel och förstärkningsmaterial.
 - (c) ISO 11469 Plast – Generisk identifiering och märkning av plastprodukter.
 2. Fordonskomponenter och fordonsmaterial av elastomerer med en vikt på över 200 gram: ISO 1629 Gummi och latex – Terminologi.
 3. De symboler ”<” eller ”>” som används i ISO-standarderna kan ersättas med parenteser.
- Information på etiketten till [...] fordonsdelar och fordonskomponenter som innehåller permanentmagnetiska material ska tillhandahållas i enlighet med artikel 28 i förordning (EU) 2024/1252.

[...]

BILAGA VII

BEHANDLINGSKRAV

DEL A

MINIMIKRAV FÖR LAGRINGSPLATSER OCH BEHANDLINGSPLATSER

1. Lagringsplatser, inklusive lagringsplatser på insamlingsställena, för lagring av uttjänta fordon före hantering och av deras komponenter, delar och material ska
 - (a) ha ogenomträngliga ytor med anordningar för uppsamling av spill, dekantering och rengöringsmedel/avfettningsmedel,
 - (b) vara utrustade för rening av vatten, inklusive regnvatten, i enlighet med hälso- och miljökrav,
 - (c) på ett lämpligt sätt lagra uttjänta fordon och endast stapla sanerade uttjänta fordon i staplar av lämplig höjd, såvida inte stapelställ används,
 - (d) omedelbart avlägsna vätskor som läcker från uttjänta fordon och samla upp vätskor som läckt med hjälp av absorberande material.
2. Lagringen ska organiseras så att skador undviks på
 - (a) komponenter och delar som innehåller de vätskor som förtecknas i del B punkterna 1 och 2 i denna bilaga VII,
 - (b) de komponenter, delar och material som förtecknas i del C i denna bilaga VII.
3. De platser där uttjänta fordon och deras komponenter, delar och material behandlas ska ha
 - (a) ogenomträngliga ytor för lämpliga områden med anordningar för uppsamling av spill samt spilloljekärl försedda med oljeavskiljare,
 - (b) lämplig lagring av delar, komponenter och material som har avlägsnats från uttjänta fordon, inklusive ogenomtränglig lagring av oljeförorenade delar, komponenter och material,

- (c) lämpliga behållare för lagring av batterier (med elektrolytneutralisering på plats eller någon annanstans), filter och kondensorer som innehåller PCB/PCT och
 - (d) lämpliga separata lagringstankar för separat lagring av följande uttjänta fordonsvätskor: [...] bränslen, oljor (motorolja, servoolja, transmissionsolja, hydraulolja), oljefilter, kylvätska, frostskydd, bromsvätskor, [...] köldmedier, AdBlue och alla andra [...] vätskor eller gaser som finns i det uttjänta fordonet,
 - (e) utrustning för rening av vatten, inklusive regnvatten, i enlighet med hälso- och miljöbestämmelser,
 - (f) lämplig förvaring av begagnade däck, med hänsyn till behovet av att förhindra brandfaror och överdriven lagring.
4. Auktoriserade behandlingsanläggningar som får behandla elfordon ska uppfylla kraven i bilaga XII till förordning (EU) 2023/1542 [...]. Auktoriserade behandlingsanläggningar som tar emot elektriska fordon vars fordonsbatteri misstänks vara skadat ska bedöma dessa batterier inom 24 timmar efter inlämnandet. Sådana fordon och batterier ska förvaras separat i ett karantänområde i enlighet med punkt 1. Karantänområdet ska vara utrustat med lämpliga installationer för att förhindra, upptäcka och begränsa spridning av bränder orsakade av fordonsbatterier till andra områden och till andra elektriska fordon och batterier.

DEL B

MINIMIKRAV FÖR SANERING

1. Följande fluider och vätskor ska avlägsnas från uttjänta fordon om de inte är nödvändiga för återanvändning av följande berörda delar:
- (a) Bränsle.
 - (b) Motorolja.
 - (c) Transmissionsolja.
 - (d) Växellådsolja.

da) Servoolja.

(e) Hydraulolja.

(f) Kylvätskor.

(g) Frostskyddsmedel.

(h) Bromsvätskor.

(i) [...] Köldmedier. [...]

ia) AdBlue. och

(j) Andra [...] vätskor eller gaser i uttjänta fordon.

Efter att vätskorna avlägsnats ska avtappningspluggar appliceras för att förhindra läckage av rester. Uppsamlingsbehållarna ska märkas med uppgift om vilken typ av vätska som finns i dem och lagras åtskilda från varandra på en säker plats i enlighet med del A i denna bilaga för att förhindra oavsiktlig spill, läckage eller obehörigt tillträde till dem.

1a. Följande komponenter, delar och material ska neutraliseras:

- a) eCall-system.
- b) Pyrotekniska delar av krockkuddar.
- c) Pyrotekniska delar av bilbälten.
- d) Andra pyrotekniska delar.

”2. Följande komponenter, delar och material ska avlägsnas från uttjänta fordon:

- (a) Krockkuddar, gasoltankar, CNG-tankar, vätgastankar och andra potentiellt explosiva delar och komponenter ska neutraliseras.
 - a1) Oljefilter.
- (b) [...] Köldmedier ska behandlas i enlighet med förordning (EU) [...] 2024/573.
- (c) Komponenter som identifierats som innehållande kvicksilver [...] ska under hanteringen separeras i ett identifierbart flöde som ska immobiliseras och bortskaffas säkert i enlighet med artikel 17 i direktiv 2008/98/EG.
- (d) Material som innehåller ämnen som avses i artikel 5.2 och som måste märkas enligt bilaga III ska under hanteringen separeras i ett identifierbart flöde som ska immobiliseras och bortskaffas säkert i enlighet med artikel 17 i direktiv 2008/98/EG.

Alla delar, komponenter och material som samlas in under saneringen ska förvaras i avsedda behållare. Uppsamlingsbehållarna ska märkas med uppgift om vilka komponenter, delar och material som finns i dem och lagras åtskilda från varandra på en säker plats i enlighet med del A i denna bilaga, för att förhindra oavsiktlig spill, läckage eller obehörigt tillträde till dem.

”3. Följande information om sanering av uttjänta fordon ska registreras:

- (a) [...] Det totala antalet behandlade uttjänta fordon.
- (b) [...] De uttjänta fordonens genomsnittliga vikt före och efter sanering och avlägsnande.
- (c) Den totala kvantiteten [...] av varje typ av sanerade [...] vätskor, delar, komponenter eller material[...].
- (d) Namn och kontaktuppgifter för avfallstransportören om det är tillämpligt.
- (e) Namn, kontaktuppgifter och den procentandel som den slutliga[...]behandlingsplatsen har uppnått vad gäller återanvändning, återvinning, materialåtervinning, energiåtervinning, förbränning eller bortskaffande av de [...] vätskor, delar, komponenter eller material som samlats in under saneringsprocessen.

DEL C

OBLIGATORISKT AVLÄGSNANDE AV DELAR OCH KOMPONENTER FRÅN UTTJÄNTA
FORDON

	<u>Om villkoren i del G i bilaga VII är uppfyllda är följande undantagna i enlighet med artikel 30.2:</u>
1.a Batterier till elektriska fordon enligt definitionen av elfordonsbatteri i artikel 3.14 i förordning (EU) 2023/1542, inklusive deras batterihanteringssystem, ombordladdare [...], höljen eller kåpor i förekommande fall.	
1.b Batterier för lätta transportmedel enligt definitionen i artikel 3.11 i förordning (EU) 2023/1542, inklusive deras batterihanteringssystem, ombordladdare för elfordon, höljor eller kåpor i förekommande fall.	
[...]/2. Startbatterier enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2023/1542 [...].	
2a. Bärbara batterier enligt definitionen i artikel 3.9 i förordning (EU) 2023/1542.	
[...]/3. Elmotorer, inklusive höljen, generatorer, växelströmgeneratorer och kylfläktmotorer i förekommande fall. [...] [...]	
"4. Förbrännings[...]motorblock [...].	X
"5. Katalysatorer.	
"6. Växellådor, inklusive styrenheter.	X <u>I fall av undantag ska nr 20 gälla styrenheten.</u>
"7. Minst 70 % av den totala mängden glas från vindrutor, bak- och sidofönster av glas, inklusive takinstallationer av glas.	
"8. [...] Fälgar.	
"9. Gummidäck	
"10. [...].	

”11. Direkt åtkomliga delar av informationssystemet, inklusive styrenheter för ljud, navigation, inbegripet radar- eller Lidarstyrenheter och sensorer i förekommande fall, och multimedia, inklusive bildskärmar med en yta som är större än 100 kvadratcentimeter.	
”12. Strålkastare <u>och bakljus</u> , inklusive deras manöverdon.	
”13. <u>De viktigaste kabelhärvorna, inklusive eventuella interna och externa laddningskablar i förekommande fall.</u>	X
”14. <u>Krocksystem, inklusive stötfångar[...]<u>skydd, balkar och krocklådor.</u></u>	X
[...] <u>Bränsletankar av plast.</u>	
”16. Värmeväxlare.	
[...]	
[...]	
”19. [...] <u>Delar av kolfiberförstärkt plast.</u>	
[...]/20. Elektriska och elektroniska komponenter: (a) Växelriktare <u>och likspänningsomriktare med en elektrisk spänning [...] på minst 24 V eller en vikt över 1 kg till [...] elfordon.</u> (b) Kretskort <u>med [...] särskilt stort ädelmetallinnehåll.</u> (c) Solcellspaneler med en yta [...] som är större än 0,2 [...] m ² . (d) Styrmoduler och ventilboxar för automatväxellådan [...]. (e) <u>Syre-, radar- och Lidar-sensorer, i förekommande fall.</u>	X
”21. <u>eCall-system.</u>	
”22. <u>Bränslecellsstack.</u>	

DEL D

ÅTERANVÄNDNING, ÅTERTILLVERKNING OCH RENOVERING AV DELAR OCH KOMPONENTER

1. Teknisk utvärdering av demonterade delar och komponenter:
 - (a) För återanvändning:
 - i) Delen eller komponenten är funktionell.
 - ii) Den är lämplig att användas på ett lättillgängligt sätt för sitt primära ändamål.
 - (b) För återtillverkning eller renovering:
 - i) Delen eller komponenten är komplett.
 - 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.
 - iii) Det finns inte någon kraftig korrosion.
2. Minimiinformation som ska anges i märkningen av delarna och komponenterna:
 - (a) Namn på komponenten eller delen.
 - (b) Hänvisning till fordonsidentifieringsnummer (VIN) för det fordon från vilket komponenten eller delen har avlägsnats. och
 - (c) Namn, postadress, med angivande av en enda kontaktpunkt och e-postadress, en webbadress, i förekommande fall, som identifierar den [...] auktoriserade behandlingsanläggning som tog bort komponenten eller delen.

DEL E

KOMPONENTER OCH DELAR SOM INTE FÅR ÅTERANVÄNDAS

1. Alla krockkuddar, inklusive kuddar, pyrotekniska aktuatorer, elektroniska styrenheter och givare.
2. [...]
3. [...]
4. Automatiska eller icke-automatiska bilbältesanordningar, inklusive bälte, låsbeslag, bältesjusteringsanordning, bältessträckare.
5. Säten i de fall då de innehåller förankringar för säkerhetsbälten och/eller krockkuddar.
6. Rattlåsenheter som verkar på rattaxeln.
7. Startspärrar, inklusive transpondrar och elektroniska styrenheter.

DEL F

SÄRSKILDA BEHANDLINGSKRAV FÖR DEMONTERADE DELAR, KOMPONENTER OCH MATERIAL

1. Startbatterier ska behandlas i enlighet med artikel 70 i förordning (EU) 2023/1542[...].
2. Batterier till elektriska fordon ska behandlas i enlighet med artikel 70 i förordning (EU) 2023/1542 [...].
- 2a. Batterier för lätta transportmedel ska behandlas i enlighet med artikel 70 i förordning (EU) 2023/1542.
- ”2b. Bärbara batterier ska behandlas i enlighet med artikel 70 i förordning (EU) 2023/1542.

3. Permanenta magnetiska material som innehåller neodym, dysprosium eller praseodym [...] (neodym-järn-bor (NdFeB), enligt definitionen i artikel 28 i förordning (EU) 2024/1252 [...], koppar från elmotorer som inte lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering, ska avlägsnas om det är möjligt att genomföra processen för avlägsnande av materialet vid auktoriserade behandlingsanläggningar utan orimliga kostnader. Om tekniska framsteg inte har gjorts för att återvinna permanent magnetmaterial från NdFeB ska elmotorerna eller deras delar som innehåller permanentmagnetiska material lagras och märkas i enlighet med artikel 27.1 b i förordning (EU) 2024/1252 [...]. Vad gäller framtida materialåtervinning ska kraven avseende tillfällig lagring i direktiv 1999/31/EG inte gälla.
4. Avlägsnade elektroniska komponenter och delar som inte är föremål för återanvändning, återtillverkning eller renovering och icke-järnhaltiga fraktioner, inklusive rivna mönsterkort, ska behandlas av hanteringsaktörer enligt artikel 8.3 i direktiv 2012/19/EU.
5. Glas som avlägsnats från uttjänta fordon ska, som ett minimum, återvinnas till förpackningsglas, fiberglas eller likvärdig kvalitet.
6. Avlägsnade köldmedier ska återvinnas, regenereras eller destrueras i enlighet med artikel 8 i förordning (EU) 2024/573.
7. Plast- och restfraktionerna ska hanteras i enlighet med artikel 7 i och bilaga IV i förordning (EU) 2019/1021.
8. Gummidäck ska bearbetas i enlighet med avfallshierarkin och de allmänna kraven i artikel 4 i direktiv 2008/98/EG för att prioritera de alternativ vad gäller förebyggande som ger bästa övergripande resultat för miljön, inklusive regummering.
9. Aluminiummaterial från värmeväxlare enligt del C punkt 12 i bilaga VII ska lagras och materialåtervinnas separat från de gjutna och bearbetade fraktioner av aluminium som anges i del G punkt 2 b i bilaga VII.

[...]KRITERIER FÖR KOMBINERAD FRAGMENTERING OCH TILLÄMPNING AV TEKNIK
EFTER FRAGMENTERING

1. Kriterier för att tillåta fragmentering av uttjänta fordon, deras delar, komponenter och material tillsammans med annat avfall:
 - (a) Avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning har behandlats selektivt i enlighet med bilaga VII till direktiv 2012/19/EU före fragmentering tillsammans med uttjänta fordon.
 - (b) Alla batterier har avlägsnats från alla typer av avfall i enlighet med förordning (EU) 2023/1542, före fragmentering tillsammans med uttjänta fordon.
 - (c) Plastförpackningar har avlägsnats från förpackningsavfall, och metallförpackningsavfall enligt förordning (EU) 2025/40[...] har ännu inte sorterats i specifika legeringsfamiljer innan de fragmenteras tillsammans med uttjänta fordon.
 - (d) Den gemensamma behandlingen av olika avfallsfraktioner leder inte till en försämrad kvalitet i de avfallsflöden som uppstår vid behandling jämfört med den separata behandlingen av avfallsfraktioner.
 - (e) Det enskilda bidraget från de blandade avfallsflödena till de utgående fraktionerna ska kunna fastställas för respektive rapporteringskrav rörande prestandan för behandlingen av uttjänta fordon och andra krav för andra avfallsflöden, såsom förordning (EU) 2023/1542, förordning (EU) 2025/40[...], direktiv 2012/19/EU och direktiv 2008/58/EG.
2. Kvalitetskrav för de utgående fraktionerna:
 - a. Den totala kopparhalten i den huvudsakliga stålfraktionen får inte överstiga 0,25 % på viktbasis. från och med den [Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 60 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] får den totala kopparhalten i den huvudsakliga stålfraktionen inte överstiga 0,15 % på viktbasis.

- b. Aluminium ska minst sorteras till en fraktion av gjutlegering enligt definitionen i standarden EN 1706:2020 och en fraktion av bearbetad legering, enligt definitionen i standarden EN 573–3:2019.
 - c. Den tunga fraktion från fragmentering som erhålls efter separation av luft och separation av järn ska behandlas ytterligare i syfte att separera järnmetaller, icke-järnmetaller, plast och andra organiska material för materialåtervinning eller återvinning. Restprodukterna från dessa processer ska innehålla mindre än 1 % metall i viktprocent och, i enlighet med rådets beslut 2003/33/EG, mindre än 5 % av det totala organiska innehållet i viktprocent. Gränsvärdet för det totala organiska innehållet på < 5 viktprocent är inte tillämpligt om den tunga fraktionen från fragmentering, korrekt vald och rekonditionerad, är biologiskt stabil enligt aktuell lagstiftning.
 - d. Den lätta fraktionen från fragmentering ska behandlas ytterligare i syfte att separera järnmetaller, icke-järnmetaller, plast och andra organiska material för materialåtervinning eller återvinning. Restprodukterna från dessa processer ska innehålla mindre än 1 % metall i viktprocent och, i enlighet med rådets beslut 2003/33/EG, mindre än 5 % av det totala organiska innehållet i viktprocent. Gränsvärdet för det totala organiska innehållet på < 5 viktprocent är inte tillämpligt om den lätta fraktionen från fragmentering, korrekt vald och rekonditionerad, är biologiskt stabil enligt aktuell lagstiftning.
3. Dokumentation som ska lämnas för undantag från skyldigheten att avlägsna delar, komponenter och material:
- (a) [...] En kopia av det skriftliga avtalet mellan den auktoriserade behandlingsanläggningen och den anläggning som utför fragmenteringen och använder eller låter utföra efterfragmenteringsteknik, inklusive specifikationerna om kvaliteten på det återvinningsklara sekundärmaterialet och den tekniska specifikation som följs vid behandlingsfraktioner från uttjänta fordon.
 - (b) [...] Dokumentation från ett oberoende organ som visar återvinningsklara behandlingsfraktioners kvalitet och kvantitet [...] för en representativ behandlingskonfiguration [...].

- (c) [...] Alla andra typer av dokumentation som visar att kvaliteten och mängden av material från uttjänta fordon [...] inte är lägre än kvaliteten och mängden av komponenter och delar som avlägsnades separat före fragmentering i enlighet med kraven i del C.

BILAGA VIII

INFORMATION OM REGISTRERING I PRODUCENTREGISTRET

1. Information som ska lämnas av producenten eller dennes [...] behöriga ombud för utökat producentansvar:
 - (a) Namn och eventuella varumärkesnamn, som producenten är verksam under i medlemsstaten och producentens adress, inklusive postnummer och ort, gata och nummer, land, eventuella telefonnummer, webbadress och e-postadress med angivande av en enda kontaktpunkt.
 - (b) Producentens nationella identifieringskod, inbegripet handelsregisternummer eller motsvarande officiellt registreringsnummer, samt det europeiska eller nationella skatteregistreringsnumret.
 - (c) Kategorier av fordon som producenten avser att tillhandahålla på marknaden för första gången inom en medlemsstats territorium.
 - (d) Information om hur producenten uppfyller sina skyldigheter enligt artikel 16, inbegripet skriftlig information om följande:
 - i) De åtgärder som producenten vidtagit för att fullgöra de skyldigheter avseende producentansvar som fastställs i artiklarna 16 och 20.
 - ii) De åtgärder som vidtagits för att uppfylla den insamlingsskyldighet som fastställs i artikel 23 när det gäller den mängd fordon som tillverkaren tillhandahåller på marknaden i medlemsstaten. och
 - iii) System för att säkerställa att de uppgifter som rapporteras till de behöriga myndigheterna är tillförlitliga.
 - (e) En förklaring från producenten eller, i tillämpliga fall, producentens [...] behöriga ombud för utökat producentansvar eller producentansvarsorganisation med uppgift om att den information som lämnats är sann.

2. Information som ska lämnas, utöver den information som anges i punkt 1, om en producentansvarsorganisation utses för att fullgöra skyldigheterna inom utökat producentansvar:
 - (a) Namn och kontaktuppgifter, inklusive postnummer och ort, gata och nummer, land, telefonnummer, webb- och e-postadress samt producentansvarsorganisationens nationella identifieringskod.
 - (b) Handelsregisternummer eller motsvarande officiellt registreringsnummer och producentansvarsorganisationens europeiska eller nationella skatteregistreringsnummer. och
 - (c) Uppgift om den företrädde producentens mandat.
3. Information som producentansvarsorganisationen ska tillhandahålla utöver den information som anges i punkt 1 vid tillstånd i enlighet med artikel [...] 17.1:
 - (a) Namn och kontaktuppgifter, inklusive postnummer och platser, gator och nummer, länder, telefonnummer, webbadresser och e-postadresser för de producenter som representeras.
 - (b) Varje företrädd producents mandat, i tillämpliga fall.
 - (c) Om producentansvarsorganisationen företräder mer än en producent ska den separat ange hur var och en av de företrädde producenterna uppfyller de skyldigheter som anges i artikel 16.
4. Om skyldigheter enligt artikel 16 fullgörs för en producents räkning av en utsedd representant för utökat producentansvar som representerar mer än en producent ska denna företrädare, utöver de uppgifter som anges i punkt 1, lämna namn och kontaktuppgifter separat för var och en av de företrädde producenterna.

BILAGA IX

[...] SKROTNINGSINTYG

Utfärdat i enlighet med artikel 25 i Europaparlamentets och rådets förordning [...] om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon

”1.	Den inrättning eller det företag som utfärdar detta intyg	
1.1	Namn	
1.2	Adress	
1.3	Telefonnummer	
1.4	[Ev.] e-postadress	
1.5	Registrerings- eller identifieringsnummer*	
”2.	Behörig myndighet som utfärdade ett tillstånd till den inrättning eller det företag som nämns i punkt 1	
2.1	Medlemsstat	
2.2	Namn	
2.3	Adress	
”3.	Skrotningsintyg	
3.1	Datum för utfärdande	
3.2	Nummer	
”4.	Uppgift om det fordon som skrotningsintyget utfärdats för	
4.1	Nationalitetsmärke	
4.2	(A) Registreringsnummer**	
4.3	(J) Kategori**	
4.4	(D.1) Modell**	
4.5	(D.3) Handelsbeteckning**	
4.6	(E) Fordonets identifieringsnummer**	
4.7	Registreringsbevisets nummer	
”5.	Uppgifter om fordonsägaren	
5.1	(C.2.1) Efternamn eller företagsnamn**	
5.2	(C.2.2) Övriga namn**	

5.3	(C.2.3) Adress**	
5.4	Telefonnummer	
5.5	[Ev.] e-postadress	
”6.	Anmärkningar	
* Undantag kan göras från detta krav om det nationella registrerings- eller identifieringssystemet inte föreskriver ett sådant nummer. <u>** Harmoniserade gemenskapskoder i enlighet med direktiv 1999/37/EG.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

BILAGA X

ÄNDRINGAR AV FÖRORDNING (EU) 2018/858 OCH FÖRORDNING (EU) 168/2013

1. Bilaga II till förordning (EU) 2018/858 ska ändras på följande sätt:

(1) I del I ska post G13 ersättas med följande:

"G13	Cirkularitet	Förordning [Publikationsbyrån: för in den här förordningens nummer]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
------	--------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

”.

(2) Tillägg 1 ska ändras på följande sätt:

(a) I tabell 1 ska post G13 ersättas med följande:

"G13	Cirkularitet	Förordning [Publikationsbyrån: för in den här förordningens nummer]	n/a
			Del E i bilaga VII om förbud mot återanvändning av de angivna komponenterna ska tillämpas.

(b) I tabell 2 ska post G13 ersättas med följande:

"G13	Cirkularitet	Förordning [Publikationsbyrån: för in den här förordningens nummer]	n/a
			Del E i bilaga VII om förbud mot återanvändning av de angivna komponenterna ska tillämpas.

”.

I tillägg 2 ska punkt 4 ändras på följande sätt:

(a) I tabellen ”Del I: Fordon i kategori M1” ska post 59 ersättas med följande: ”

59	Förordning [Publikationsbyrån: för in den här förordningens nummer] (Cirkularitet)	Kraven i den förordningen ska inte tillämpas.
----	--	---

”.I tabellen ”Del II: Fordon i kategori N1” ska post 59 ersättas med följande: ”

”

59	Förordning [Publikationsbyrå: för in den här förordningens nummer] (Cirkularitet)	Kraven i den förordningen ska inte tillämpas.
----	---	---

(4) Del III ska ändras på följande sätt:

(a) I tillägg 1 ska post 59 ersättas med följande: ”

59	Cirkularitet	Förordning [Publikationsbyrå: för in den här förordningens nummer]	n/a	n/a		
----	--------------	--	-----	-----	--	--

(b) I tillägg 2 ska post 59 ersättas med följande:

59	Cirkularitet	Förordning [Publikationsbyrå: för in den här förordningens nummer]	n/a				n/a					
----	--------------	--	-----	--	--	--	-----	--	--	--	--	--

(c) I tillägg 3 ska post 59 ersättas med följande:

59	Cirkularitet	Förordning [Publikationsbyrå: för in den här förordningens nummer]	n/a
----	--------------	--	-----

(d) I tillägg 4 ska post 59 ersättas med följande:

59	Cirkularitet	Förordning [Publikationsbyrå: för in den här förordningens nummer]	n/a				n/a					
----	--------------	--	-----	--	--	--	-----	--	--	--	--	--

”2. Bilaga II till förordning (EU) 168/2013 ska ändras på följande sätt:

I avsnitt C1 i tabellen i bilaga II till förordning (EU) nr 168/2013 ska post 15a ersättas med följande:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A,	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
(15a)	18	Cirkularitetskrav	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1252 (*1)	x	x	x								
(15b)	18	Cirkularitetskrav	[EUT: infoga denna förordning om uttjänta fordon (EU) 2025/XXXX				x	x	x	x	x	x	x	x

BILAGA XI

JÄMFÖRELSETABELL

1. Direktiv 2000/53/EG

<i>Direktiv 2000/53/EG</i>	<i>Denna förordning</i>
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2.1	Artikel 3.1.1
Artikel 2.2	Artikel 3.1.2
Artikel 2.3	Artikel 3.1.22
Artikel 2.4	Artikel 3.2 a
Artikel 2.5	Artikel 3.1.16
Artikel 2.6	Artikel 3.1.5
Artikel 2.7	Artikel 3.2 a
Artikel 2.8	Artikel 3.2 a
Artikel 2.9	Artikel 3.2 a
Artikel 2.10	Artikel 3.1.35
Artikel 2.11	—
Artikel 2.11 a	—
Artikel 2.11 b	—
Artikel 2.11 c	—
Artikel 2.11 d	—
Artikel 2.12	—

<i>Direktiv 2000/53/EG</i>	<i>Denna förordning</i>
Artikel 2.13	–
Artikel 3.1	Artikel 2.1 a
Artikel 3.2	–
Artikel 3.3	–
Artikel 3.4	Artikel 2.2 a och punkt 5
Artikel 3.5	Artikel 2.1 c och punkterna 5 och 6
Artikel 4.1 a	Artikel 5.1
Artikel 4.1 b	Artikel 7.1
Artikel 4.1 c	Artikel 6
Artikel 4.2 a	Artikel 5.2 och 5.3
Artikel 4.2 b i	Artikel 5.4 a
Artikel 4.2 b ii	Artikel 5.4 b
Artikel 4.2 b iii	Artikel 5.4 c
Artikel 4.2 b iv	Artikel 5.4 d
Artikel 4.2 c	--
Artikel 5.1 första strecksatsen	Artikel 23.1 och 23.2 c
Artikel 5.1 andra strecksatsen	Artikel 23.2 b
Artikel 5.2	Artikel 23.4 leden 1 och 2 c
Artikel 5.3 första stycket	Artikel 25
Artikel 5.3 andra stycket	--

<i>Direktiv 2000/53/EG</i>	<i>Denna förordning</i>
Artikel 5.3 tredje stycket	--
Artikel 5.4 första stycket	Artikel 24.2
Artikel 5.4 andra stycket	Artiklarna 16.1 och 20.1 a
Artikel 5.4 tredje stycket	Artikel 24.2
Artikel 5.4 fjärde stycket	--
Artikel 5.5 första stycket	Artikel 25.1 och bilaga IX
Artikel 5.5 andra stycket	Artikel 25.5
Artikel 6.1	Artikel 27.1 och 27.3
Artikel 6.2 första stycket	Artikel 15.1
Artikel 6.2 andra stycket	--
Artikel 6.3 första stycket	Artikel 30.1 och bilaga VII del C
Artikel 6.3 andra stycket	Artikel 29.1
Artikel 6.4	Artikel 15.2
Artikel 6.5	Artikel 27.5
Artikel 6.6	Artikel 27.4
Artikel 7.1	Artikel 33.1
Artikel 7.2 a	--
Artikel 7.2 b	Artikel 34.1 a och b
Artikel 7.2 andra stycket	--
Artikel 7.2 tredje stycket	Artikel 49.5

<i>Direktiv 2000/53/EG</i>	<i>Denna förordning</i>
Artikel 7.3	--
Artikel 7.4	--
Artikel 7.5	--
Artikel 8.1	Artikel 12.1
Artikel 8.2	Artikel 12.3
Artikel 8.3	Artikel 11.1
Artikel 8.4	Artikel 11.1 och 11.2
Artikel 9.1a första stycket	Artikel 49.1 j
Artikel 9.1a andra stycket	Artikel 49.1 andra stycket
Artikel 9.1a tredje stycket	Artikel 49.1 tredje stycket
Artikel 9.1b	Artikel 49.2
Artikel 9.1c	--
Artikel 9.1d	Artikel 49.5
Artikel 9.2	Artikel 9
Artikel 9a.1	Artikel 50.1
Artikel 9a.2	Artikel 50.2
Artikel 9a.3	Artikel 50.3
Artikel 9a.4	Artikel 50.4
Artikel 9a.5	Artikel 50.5
Artikel 9a.6	Artikel 50.6

<i>Direktiv 2000/53/EG</i>	<i>Denna förordning</i>
Artikel 10.1	--
Artikel 10.2	--
Artikel 10.3	--
Artikel 10a	Artikel 55
Artikel 11.1	Artikel 51.1
Artikel 11.2	Artikel 51.2
Artikel 12.1	Artikel 57.1
Artikel 12.2	Artikel 57.2
Artikel 12.3	--
Artikel 13	--
Bilaga I	Bilaga VII
Bilaga II	Bilaga III

2. Direktiv 2005/64/EG

<i>Direktiv 2005/64/EG</i>	<i>Denna förordning</i>
Artikel 1 första stycket	Artikel 1
Artikel 1 andra stycket	--
Artikel 2	Artikel 2.1 a
Artikel 3 a	Artikel 2.2 a
Artikel 3 b	Artikel 2.2 b
Artikel 3 c	Artikel 2.2 c
Artikel 4.1	Artikel 3.1.1
Artikel 4.2	Artikel 3.2 b
Artikel 4.3	Artikel 3.1.3
Artikel 4.4	Artikel 3.1.2
Artikel 4.5	Bilaga II
Artikel 4.6	Artikel 3.2 b i kombination med artikel 3.1.1
Artikel 4.7	Artikel 3.2 b
Artikel 4.8	Artikel 3.2 b
Artikel 4.9	Artikel 3.1.5
Artikel 4.10	Artikel 3.2 a
Artikel 4.11	--
Artikel 4.12	Artikel 3.2 a

Artikel 4.13	Artikel 3.1.4
Artikel 4.14	Artikel 3.1.6
Artikel 4.15	Artikel 3.1.7
Artikel 4.16	--
Artikel 4.17	--
Artikel 4.18	Artikel 9
Artikel 4.19	--
Artikel 4.20	--
Artikel 5.1	--
Artikel 5.2	Artikel 8.1 andra meningen
Artikel 5.3	Artikel 8.4
Artikel 5.4	Artikel 24
Artikel 6.1	Artikel 4.2
Artikel 6.2 andra stycket	Artikel 5.8
Artikel 6.3	Artikel 11
Artikel 6.4	--
Artikel 6.5	--
Artikel 6.6	--
Artikel 6.7	--
Artikel 6.8	--
Artikel 7 a	Bilaga VII del E

Artikel 7 b	Bilaga VII del E
Artikel 8	--
Artikel 9	--
Artikel 10.1	--
Artikel 10.2	--
Artikel 10.3	--
Artikel 10.3	--
Artikel 10.4	--
Artikel 11.1	--
Artikel 11.2	--
Artikel 12	--
Artikel 13	--
Bilaga I	Artikel 4.1
Bilaga II	--
Bilaga III	--
Bilaga VII	--
Bilaga V	Bilaga VII del E
Bilaga VI	--

BILAGA XII

ÄNDRINGAR AV FÖRORDNING (EU) 2023/1542

Tabellen i bilaga I till förordning (EU) 2023/1542 ska ändras på följande sätt:

Kolumn 1 Ämnets eller ämnesgruppens beteckning	Kolumn 2 Villkor för begränsningen
Kvikksilver CAS-nr 7439-97-6 EG-nr 231-106-7 och dess föreningar	Batterier får inte, oavsett om de är integrerade i apparater, lätta transportmedel eller andra fordon eller inte, innehålla mer än 0,0005 viktprocent kvikksilver (uttryckt som kvikksilvermetall).
”2. Kadmium CAS-nr 7440-43-9 EG-nr 231-152-8 och dess föreningar	”1. Bärbara batterier får inte, oavsett om de är integrerade i apparater, lätta transportmedel eller andra fordon eller inte, innehålla mer än 0,002 viktprocent kadmium (uttryckt som kadmiummetall). <u>”2. Elfordonsbatterier och startbatterier integrerade i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,01 viktprocent kadmium (uttryckt som kadmiummetall) i homogent material.</u> <u>”3. Punkt 2 ska inte tillämpas på elfordonsbatterier som används som reservdelar till elfordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, som släppas ut på marknaden före den 31 december 2008.</u>

Kolumn 1 Ämnets eller ämnesgruppens beteckning	Kolumn 2 Villkor för begränsningen
”3. Bly CAS-nr 7439-92-1 EG-nr 231-100-4 och dess föreningar	”1. Från och med den 18 augusti 2024 får bärbara batterier inte, oavsett om de ingår i apparater eller inte, innehålla mer än 0,01 viktprocent bly (uttryckt som blymetall) i homogent material. ”2. Den begränsning som anges i punkt 1 ska inte tillämpas på bärbara zink-luft-knappcells batterier förrän den 18 augusti 2028. <u>”3. Bärbara batterier integrerade i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,1 viktprocent bly (uttryckt som blymetall) i homogent material.</u> <u>”4. Punkt 3 ska inte tillämpas på bärbara batterier som är integrerade i, eller används som reservdelar till fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, som typgodkänts före den 1 januari 2024.</u> <u>”5. Elfordonsbatterier batterier integrerade i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,1 viktprocent bly (uttryckt som blymetall) i homogent material.</u> <u>”6. Punkt 5 ska inte tillämpas på</u> <u>Elfordonsbatterier som är integrerade i, eller används som reservdelar till fordon av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i</u>

Kolumn 1 Ämnets eller ämnesgruppens beteckning	Kolumn 2 Villkor för begränsningen
	<u>förordning (EU) 2018/858 och som typgodkänts före den 1 januari 2019.</u> <u>Elfordonsbatterier som är integrerade i, eller används som reservdelar till fordon avsedda för särskilda ändamål av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858 och som typgodkänts före den 1 januari 2024.</u> <u>”7. Startbatterier integrerade i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,1 viktprocent bly (uttryckt som blymetall) i homogent material.</u> <u>”8. Punkt 7 ska inte tillämpas på</u> <u>i) startbatterier som används i 12 V-tillämpningar i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858,¹</u> <u>ii) startbatterier som används i 24 V-tillämpningar i fordon avsedda för särskilda ändamål av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858,²</u> <u>(iii) startbatterier som används i andra tillämpningar än den som omfattas av punkt 8 i och ii i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, som typgodkänts före den 1 januari 2024.</u>

¹ Detta undantag ska ses över 2030.

² Detta undantag ska ses över 2030.

Kolumn 1 Ämnets eller ämnesgruppens beteckning	Kolumn 2 Villkor för begränsningen
”4. Sexvärt krom CAS-nr 18540-29- 9EC No 606-053-1 och dess <u>föreningar</u>	<u>Batterier integrerade i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, av kategorierna M1 och N1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,1 viktprocent sexvärt krom (uttryckt som metall av sexvärt krom) i homogent material.</u>

BILAGA XIII

KRAV FÖR KONTROLLANTER OCH REVISORER OCH KRITERIER SOM SKA UPPFYLLAS AV ANLÄGGNINGAR SOM PRODUCERAR ÅTERVUNNET MATERIAL

DEL A

Utförliga krav för tredje parter som utför revisioner

”1. En tredje part som utför revisioner i enlighet med artikel 6.2 ska vara oberoende av leverantören, tillverkaren eller den person som är delaktig i det återvunna materialets produktion samt oberoende av den kontrollerade anläggningen. I detta syfte bör denna part kunna dokumentera följande:

- a) Det ingår inte i dessa enheter eller står under deras kontroll.
- b) Det har inrättat och tillämpar förfaranden som garanterar dess opartiskhet, exempelvis genom att i) fortlöpande bedöma riskerna för opartiskhet, ii) identifiera, undanröja och begränsa riskerna för opartiskhet till följd av påtryckningar av ekonomisk, kommersiell och annan art, iii) bedöma risken för opartiskhet till följd av personalens relationer med utomstående.
- c) Dess struktur och förvaltning är utformade på ett sätt som säkerställer dess oberoende och opartiskhet, bland annat genom att i) det är tydligt identifierbart inom den juridiska personen, om den juridiska personen även bedriver verksamhet som inte är kopplad till inspektioner, ii) det har rapporteringsregler för den genomförda revisionsverksamheten, iii) dess personal har klart identifierbart ansvar i fråga om att utföra revisioner.

”2. En tredje part som utför revision i enlighet med artikel 6.2 ska anses ha lämpliga kvalifikationer på områdena revision och avfallsbehandling om den direkt eller genom underleverantörer har ett tillräckligt antal kvalificerade anställda som regelbundet utbildas och om personalen som deltar i utförandet av sådana revisioner och har dokumenterad yrkeserfarenhet på följande områden: a) Revision av avfallsbehandlingsanläggningar. b) Avfallsbehandlingsförfaranden. c) Miljö- och arbetshälsa samt säkerhetsstyrningssystem. d) Produktion av återvunnet material.

”3. För att visa att de kriterier som avses i punkterna 1 och 2 är uppfyllda ska det organ för bedömning av överensstämmelse som utför revision eller certifiering hänvisa till sin certifiering enligt unionens standarder eller motsvarande internationellt erkända standarder som är relevanta för utförandet av revisioner, såsom ISO 19011:2018 eller ISO/IEC 17020:2012.

DEL B

KRITERIER FÖR ATT STYRKA ATT ÅTERVUNNET MATERIAL HAR PRODUCERATS VID EN ANLÄGGNING SOM UPPFYLLER KRAVEN PÅ SKYDD AV MÄNNISKORS HÄLSA, KLIMAT OCH MILJÖ I UNIONSRÄTTEN ELLER LIKVÄRDIGA KRAV (I ENLIGHET MED ARTIKEL 6.1c)

”1. Den revision som avses i artikel 6.2 ska verifiera att den anläggning som ingår i produktion av återvunnet material uppfyller följande villkor vad avser sin faktiska verksamhet:

- a) Den uppfyller kraven på återvinning av avfall och bedriver sin verksamhet i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning om miljöskydd.
- b) Den har utformats och konstruerats samt drivs på ett säkert och miljöriktigt sätt och den förfogar i synnerhet över de processer, den lämpliga materialhanteringsteknik, den organisation och den infrastruktur som krävs för att återvinna det berörda avfallet.
 - ba) den anskaffar sitt plastavfall från ett land som uppfyller standarder som är likvärdiga med standarderna i Europeiska unionens länder i fråga om miljöskydd och arbetstagares säkerhet, och bedriver verksamhet i ett sådant land i enlighet med de kriterier som fastställs i punkt 4 i denna del.
- c) Den inrättar och driver lednings- och övervakningssystem, förfaranden och tekniker som syftar till att förhindra, reducera, minimera och så långt det praktiskt är möjligt eliminera i) hälsorisker för berörda arbetstagare och människor som är bosatta i närheten av anläggningen, och ii) negativ inverkan på miljön som orsakas av dess verksamhet (särskilt genom att lämpliga åtgärder vidtas för att övervaka och ta itu med föroreningar).

- d) Den säkerställer att allt avfall som tas emot och behandlas vid anläggningen kan spåras, inbegripet att säkerställa att allt restavfall som genereras i samband med dess verksamhet dokumenteras och endast överförs till avfallshanteringsanläggningar som har tillstånd att behandla sådant restavfall.
- e) Den har vidtagit åtgärder för att spara energi och begränsa utsläppen av växthusgaser från sin verksamhet.
- f) Den upprättar och kan uppvisa register över sin avfallshanteringsverksamhet under de senaste fem åren. Om en anläggning har varit i drift i mindre än fem år upprättar den och kan den uppvisa register över sin avfallshanteringsverksamhet under den tid den har varit i drift.
- g) Den har inte dömts för att ha bedrivit olaglig verksamhet med koppling till avfallshantering under de senaste fem åren.

”2. Efter att ha kontrollerat att en anläggning uppfyller kriterierna ovan och kraven i artikel 6.1b ska den tredje part som utför revisionen eller certifieringen i synnerhet, som en referenspunkt och där så är relevant ta följande i beaktande:

- a) Specifika krav för behandling av visst avfall och för beräkningen av mängden behandlat avfall som är obligatoriska enligt unionslagstiftning samt för bokföring av mängderna av producerat återvunnet material.
- b) Slutsatser om bästa tillgängliga teknik (BAT-slutsatser) som antagits för viss verksamhet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp.

”3. Namn och kontaktuppgifter för de enskilda personer som utfört revisionerna ska vara tydligt angivna i revisionsrapporterna.

”4. Revisorerna kontrollerar att plastavfallet behandlas på ett sätt som är likvärdigt med EU:s standarder och kontrollerar att det kommer från ett land med en övergripande ram för avfallshantering som omfattar hela dess territorium och som visar sin förmåga och vilja att garantera en miljöriktig avfallshantering, särskilt med beaktande av följande kriterier:

- a) De åtgärder som genomförs och planeras för att säkerställa en miljöriktig avfallshantering inom dess territorium, såsom införandet av ett system för utökat producentansvar eller ett likvärdigt system som genomför principen om att förorenaren betalar.
- b) De åtgärder som genomförs och planeras för att öka andelen plast efter konsumentledet som materialåtervinns från fordon, och indikatorerna för övervakning av dessa åtgärder.
- c) De åtgärder som genomförs och planeras för att öka andelen materialåtervunnen plast efter konsumentledet i fordon som släpps ut på den nationella marknaden, och indikatorerna för övervakning av dessa åtgärder.

DEL C

KRITERIER FÖR ATT STYRKA ATT ÅTERVUNNET MATERIAL HAR PRODUCERATS I ENLIGHET MED KRAVEN I ARTIKEL 6.1, 6.1a och 6.1b

Den revision som avses i artikel 6.2 ska verifiera att den anläggning som ingår i produktion av återvunnet material uppfyller följande villkor vad avser sin faktiska verksamhet:

”1. Anläggningen ska kunna styrka att den producerar material som återvinns från avfall efter konsumentledet. Om anläggningen också producerar material som härrör från avfall före konsumentledet eller som härrör från råvaror ska den kunna styrka att den tydligt skiljer mellan de olika typerna av material. Anläggningen ska säkerställa att den endast levererar material som återvinns från avfall efter konsumentledet, som ett villkor för att detta material ska redovisas som en del av de mål som anges i artikel 6.

”2. En anläggning som producerar återvunnet material från avfall efter konsumentledet som härrör från uttjänta fordon eller reparerade fordon ska kunna visa att sådant avfall har samlats in separat och inte blandats med material av annat ursprung innan det anländer till anläggningen och under hela återvinningsprocessen.
