DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET **RÅDET**

Bruxelles, den 19. juni 2026
(OR. en)

2023/0284(COD) **PE-CONS 13/26**

ENV 176
ENT 39
MI 193
CODEC 338

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.:	EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer, om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 og (EU) 2023/1542 og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2026/…

af …

om krav om cirkularitet i design af køretøjer
og om håndtering af udrangerede køretøjer,
om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858,
(EU) 2019/1020 og (EU) 2023/1542
og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114 samt artikel 192, stk. 1, med hensyn til denne forordnings artikel 14-36,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[1],

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure[2], og

ud fra følgende betragtninger:

[1] EUT C, …, ELI: ….

[2] Europa-Parlamentets holdning af 18.6.2026 [(EUT …)/(endnu ikke offentliggjort i EUT)] og Rådets afgørelse af ….

(1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt fastsættes Europas vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et bæredygtigt, retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der senest i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. For at Unionens produktpolitikker kan bidrage til at sænke CO_2-udledningerne på globalt plan, skal det sikres, at produkter, der markedsføres og sælges i Unionen, tilvejebringes, produceres og behandles i bortskaffelsesfasen på en bæredygtig måde.

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

Desuden fører de nuværende krav i EU-retten om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af de dele, komponenter og materialer, der skal repareres, genbruges, genfremstilles, istandsættes, eftermonteres eller genanvendes fra køretøjer i brugsfasen og fra udrangerede køretøjer. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren samt støtte konkurrenceevnen ved at øge bilindustriens modstandsdygtighed er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og styrke bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om en ny handlingsplan for den cirkulære økonomi – For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa, hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at knytte designspørgsmål sammen med behandlingen af udrangerede køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer og forbedre genanvendelseseffektiviteten. Dette er også i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1252[3]. Rådet og Europa-Parlamentet har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

[3] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1252 af 11. april 2024 om fastlæggelse af en ramme for at sikre en sikker og bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 og (EU) 2019/1020 (EUT L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

(3) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF[4] fastsættes harmoniserede krav til behandling af udrangerede køretøjer og mål for genbrug og genanvendelse samt for genbrug og nyttiggørelse af køretøjer. I direktivet fastsættes der forpligtelser vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer samt forpligtelser for erhvervsdrivende og navnlig begrænses brugen af tungmetaller i køretøjer. Der indføres også grundlæggende regler om udvidet producentansvar, der pålægger bilproducenterne at dække en del af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer.

(4) I Kommissionens evaluering af direktiv 2000/53/EF blev det fremhævet, at det har været effektivt med hensyn til at opfylde mange af de oprindelige mål, navnlig fjernelsen af cadmium, bly, kviksølv og hexavalent chrom fra køretøjer, en forøgelse af indsamlingsstederne for udrangerede køretøjer og opfyldelsen af nyttiggørelses- og genanvendelsesmålene. Evalueringen viste imidlertid, at det nævnte direktiv ikke i tilstrækkelig grad adresserede vigtige spørgsmål i forbindelse med indsamling af udrangerede køretøjer og at det ikke længere var tilpasset til at sikre en høj kvalitet i behandlingen af disse køretøjer.

---

[4] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF[5] regulerer typegodkendelsen af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, således at disse køretøjer kan opfylde de mål, der er fastsat i direktiv 2000/53/EF, når de er udrangeret. Direktiv 2005/64/EF har imidlertid ikke været effektivt med hensyn til i væsentlig grad at forbedre nye køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og er ikke tilpasset karakteristikaene ved nye køretøjer, som har ændret sig betydeligt siden ikrafttrædelsen af direktiv 2005/64/EF.

[5] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF af 26. oktober 2005 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF (EUT L 310 af 25.11.2005, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

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

---

[6] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(7) Det er vigtigt at skelne mellem eksisterende typegodkendelser og nye typegodkendelser. Det er derfor nødvendigt at præcisere, hvilke bestemmelser der finder anvendelse på nye køretøjstyper i henhold til forordning (EU) 2018/858. Det bør derfor præciseres, at ændringer af typegodkendelsen ikke systematisk kræver en udvidelse af typegodkendelsen i henhold nævnte forordning.

(8) For at forbedre det indre markeds funktion og samtidig sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, køretøjers produktionsfase, vurderingen af køretøjets stand og eksport af brugte køretøjer. For at bidrage til målene om bevarelse, beskyttelse og forbedring af miljøkvaliteten, beskyttelse af menneskers sundhed og en forsigtig og rationel udnyttelse af naturressourcerne er det vigtigt at fastsætte regler for håndtering af udrangerede køretøjer under hensyntagen til køretøjets design samt foranstaltninger, der har til formål at forhindre ulovlig demontering, såsom bedre sporbarhed i tilfælde af overdragelse af ejendomsretten til brugte køretøjer. Den mest effektive tilgang til at lette bilsektorens omstilling til en cirkulær økonomi er derfor at etablere en ensartet lovgivningsmæssig ramme på EU-plan, der på en integreret og konsekvent måde dækker design, fremstilling og omsætning i Unionen af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. Dette er også afgørende for udviklingen af EU-markedet for sekundære råstoffer, som indgår i nye køretøjer, der bringes i omsætning, samt for at undgå handelshindringer og konkurrenceforvridning, sikre juridisk klarhed og forbedre miljøpræstationerne for alle de erhvervsdrivende, der er involveret i design og produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. For at nå disse mål bør direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF erstattes af en forordning baseret på artikel 114 og artikel 192, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

(9) I regionerne i den yderste periferi som omhandlet i artikel 349 i TEUF bør medlemsstaterne kunne tilpasse producenters forpligtelser for at sikre en tjeneste og dække omkostningerne ved håndtering af udrangerede køretøjer under hensyntagen til disse regioners karakteristika.

(10) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, quadricykler, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en omfattende ramme for cirkularitet for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M_1 og N_1, men delvist også på visse køretøjer i klasse L, tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3 og O). Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M_1 og N_1, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, obligatorisk aflevering heraf til godkendte behandlingsanlæg samt rensning heraf, den obligatoriske fjernelse af visse dele og komponenter til genbrug og genanvendelse inden fragmentering og betingelserne for deponering af ikkeinert affald fra fragmentering bør imidlertid gælde for køretøjer i klasse L og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3 og O). For at lette behandlingen af disse udrangerede køretøjer bør fabrikanterne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.

(11) Da ikke alle medlemsstater kræver registrering af køretøjer i klasse L1e, L2e eller L6e, er det nødvendigt at give medlemsstaterne mulighed for at undtage disse køretøjsklasser fra kravene vedrørende registrering.

(12) Problemer med eksport af brugte køretøjer vedrører ikke kun personbiler (M_1) og lette erhvervskøretøjer (N_1), men også større køretøjer, som undersøgelser viser. Disse bestemmelser bør derfor også gælde for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M_2, M_3, N_2, N_3 og O).

(13) Køretøjer, der udelukkende er designet og fremstillet eller tilpasset til brug for de væbnede styrker, samt køretøjer, der er designet og fremstillet til brug for de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet, ordensmagten og akutmedicinske tjenester, bør udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde. Disse køretøjer har særlige driftsfunktioner og er underlagt specifikke tekniske krav, og deres design, fremstilling og anvendelse adskiller sig væsentligt fra køretøjer, der er beregnet til generel vejtransport. Anvendelsen af generelle krav om cirkularitet i forbindelse med design af køretøjer og affaldshåndtering af sådanne køretøjer vil derfor ikke være hensigtsmæssig, og deres udelukkelse fra denne forordnings anvendelsesområde er i overensstemmelse med den særlige karakter af deres funktioner.

(14) For at bevare Europas kulturarv bør køretøjer af historisk betydning udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde og bør ikke være underlagt forpligtelserne vedrørende overdragelse af ejerskab eller eksport eller kravene vedrørende udrangerede køretøjer. Tilsvarende bør køretøjer, der er anerkendt af en medlemsstat som værende af særlig kulturel betydning, udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde. Det kan f.eks. omfatte køretøjer, som samlere eller museer er i besiddelse af, specialbyggede køretøjer eller racerkøretøjer, forudsat at de kompetente myndigheder anerkender den pågældende særlige kulturelle betydning. Kravene i denne forordning, som f.eks. kravene om cirkularitet i design, bør dog finde anvendelse på disse køretøjer, inden de betragtes som køretøjer af historisk betydning eller køretøjer af særlig kulturel betydning. Når medlemsstaterne ikke længere anser disse køretøjer for at være køretøjer af historisk betydning eller køretøjer af særlig kulturel betydning, bliver de desuden omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, og krav såsom forpligtelser vedrørende overdragelse af ejerskab, eksport eller udrangerede køretøjer bør finde anvendelse.

(15) For at undgå en uforholdsmæssigt stor administrativ byrde og for at sikre, at denne forordnings anvendelsesområde dækker behovene på det indre marked, bør andre typer køretøjer, såsom køretøjer i klasse L fremstillet i små serier eller visse pedalcykler i klasse $L1_e$-A og $L1_e$-B, forblive uden for denne forordnings anvendelsesområde.

(16) Køretøjer til særlig anvendelse er designet til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Dette vanskeliggør beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne. For køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 bør omkostningerne ved indsamling, rensning, obligatorisk fjernelse af dele og komponenter samt behandling dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. For køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O bør der kun gælde et begrænset sæt regler. Bestemmelserne om problematiske stoffer i køretøjer bør gælde for køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. Andre dele af et køretøj til særlig anvendelse, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, bør være omfattet i samme omfang som det pågældende køretøjs klasse. Køretøjer til særlig anvendelse i alle klasser bortset fra M_1 og N_1, der fremstilles af fabrikanter af små mængder af køretøjer, bør ikke være omfattet af denne forordning.

(17) Campingbiler og campingvogne adskiller sig fra konventionelle køretøjer og påhængskøretøjer, eftersom deres primære funktion er overnatning snarere end transport. Disse campingvogne er bygget med komponenter, der ikke anvendes i bilindustrien, såsom træ, møbler, vandsystemer og elektriske husholdningssystemer, som ligger uden for området for genanvendelsesanlæg til køretøjer. Mange campingvogne står fast som ferieboliger og anvendes som sæsonboliger og er funktionelle i årtier. I lyset af deres særlige funktion, deres særlige materialesammensætning og fortsatte brug bør campingvogne udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde. Campingbiler, som ofte er uregistrerede, bør ikke klassificeres som udrangerede køretøjer, så længe de fortsat anvendes som boliger. Campingbiler har i deres basiskøretøjer dele og komponenter, der også anvendes i andre køretøjer, bør derfor være underlagt de samme forpligtelser, når de ikke længere anvendes til boligformål.

(18) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende overførsel af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er et udrangeret køretøj. Disse kriterier bør anvendes af alle relevante kompetente myndigheder, erhvervsdrivende og køretøjsejere, der håndterer udrangerede køretøjer. Det er imidlertid også nødvendigt at fastsætte undtagelser, således at medlemsstaterne bevarer muligheden for at bestemme, i hvilke situationer individuelle køretøjer ikke bør falde inden for denne forordnings anvendelsesområde på grund af deres status som et køretøj af særlig kulturel betydning, så længe de bevarer denne status. Desuden bør en medlemsstats kompetente myndigheder efter anmodning fra køretøjsejeren kunne undtage et køretøj fra at have status som udrangeret køretøj, når det pågældende køretøj er genstand for reparation.

(19) I evalueringen af direktiv 2000/53/EF blev det konkluderet, at bestemmelserne i nævnte direktiv om design af køretøjer, som skulle lette demonteringen heraf og udbredelsen af genanvendte materialer, havde en meget begrænset indvirkning på design og produktion af nye køretøjer, da de ikke var tilstrækkelig detaljerede, specifikke og målbare.

(20) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og produktion af køretøjer på en måde, der sikrer, at deres dele og komponenter er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Fabrikanterne og deres leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at sikre, at beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan overvåges, bør der fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere en sådan metode under hensyntagen til international standard ISO 22628:2002. Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af international standard ISO 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF. Kommissionen bør bestræbe sig på at sikre, at den relevante UNECE-metode (De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa) ajourføres i overensstemmelse hermed for at undgå uoverensstemmelser med EU-metoden og for at mindske byrden for fabrikanterne.

(21) Bilindustriens forsyningskæde omfatter et stort antal leverandører, herunder mange små og mellemstore virksomheder (SMV'er), der opererer i forskellige regioner og har forskellige organisationsstrukturer. Fabrikanterne bør indsamle oplysninger i hele forsyningskæden om de materialer, der anvendes i køretøjer, og fastlægge og gennemføre procedurer til at verificere nøjagtigheden af sådanne oplysninger, men de bør tage hensyn til SMV'ers kapacitet. SMV'er har ofte begrænsede administrative ressourcer, færre tekniske værktøjer og i nogle tilfælde ingen etablerede systemer til at generere eller verificere detaljerede data om miljø eller materialesammensætning. Disse begrænsninger kan påvirke tilgængeligheden og fuldstændigheden af de oplysninger, som SMV'er er i stand til at give. Ved vurderingen af fabrikanternes procedurer for indsamling og verifikation af leverandøroplysninger bør der derfor tages behørigt hensyn til SMV'ers særlige situation i forsyningskæden.

(22) Det er en grundpille i en reelt bæredygtig og cirkulær biløkonomi at sikre, at køretøjer kan repareres gennem hele deres levetid. Køretøjer bør ikke klassificeres som udrangerede for tidligt, hvis de fortsat kan repareres, eftersom dette ville føre til unødvendigt affald, økonomisk ineffektivitet og en unødvendig byrde for køretøjsejerne.

(23) Køretøjer bør designes og fremstilles på en sådan måde, at forekomsten af problematiske stoffer begrænses. I sin meddelelse af 14. oktober 2020 om "En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje – På vej mod et giftfrit miljø" anførte Kommissionen, at problematiske stoffer skal anvendes mindst muligt og i størst muligt omfang substitueres, og at der skal foretages en udfasning af de mest skadelige stoffer til ikkevæsentlige samfundsmæssige anvendelsesformål, navnlig i forbrugerprodukter. Derfor bør problematiske stoffer som bestanddele i materialer, der anvendes i køretøjer eller i dele eller komponenter i køretøjer, minimeres mest muligt for at sikre, at køretøjer samt materialer, der genanvendes fra køretøjer, ikke er til skade for miljøet eller menneskers sundhed i hele deres livscyklus.

(24) Direktiv 2000/53/EF begrænser allerede brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer og fastsætter undtagelser, hvor sådanne stoffer er tilladt til visse formål. Denne forordning bør overtage disse eksisterende regler. For at sikre sammenhæng i lovgivningen om kemikalier bør begrænsninger vedrørende markedsføring og anvendelse af andre stoffer i køretøjer imidlertid behandles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006[7]. Tilsvarende bør begrænsninger for anvendelsen af stoffer, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021[8], respekteres på grundlag af bestemmelserne i nævnte forordning.

---

7 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH), om oprettelse af et europæisk kemikalieagentur og om ændring af direktiv 1999/45/EF og ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 793/93 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1488/94 samt Rådets direktiv 76/769/EØF og Kommissionens direktiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF (EUT L 396 af 30.12.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

8 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021 af 20. juni 2019 om persistente organiske miljøgifte (EUT L 169 af 25.6.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

(25) For at lette overholdelsen af denne forordning og yde vejledning om forekomsten af problematiske stoffer i køretøjer og i deres dele og komponenter, herunder dem, der hindrer genbrug og genanvendelse af materialer eller er til skade for sundheden eller miljøet, er det hensigtsmæssigt, at Kommissionen foretager en vurdering og kortlægning af sådanne stoffer. Med henblik herpå bør Kommissionen med bistand fra Det Europæiske Kemikalieagentur, der er oprettet ved forordning (EF) nr. 1907/2006 ("agenturet"), udarbejde en rapport om forekomsten af problematiske stoffer i køretøjer. I denne rapport bør det fastlægges, i hvilket omfang sådanne stoffer hindrer genbrug og genanvendelse eller er til skade for sundheden eller miljøet, uden at overlappe vurderinger, der allerede er påkrævet i henhold til anden EU-lovgivning. På grundlag af resultaterne bør Kommissionen overveje og træffe passende opfølgningsforanstaltninger, herunder, hvor det er relevant, vedtagelse af delegerede retsakter med henblik på at fastsætte oplysningskrav og begrænsninger for problematiske stoffer, der har en negativ indvirkning på genbrug og genanvendelse af materialer af årsager, der ikke primært vedrører kemikaliesikkerhed.

(26) Direktiv 2000/53/EF indeholder undtagelser fra begrænsningerne for brugen af bly og cadmium i batterier, der anvendes i køretøjer, og disse overføres til denne forordning. Anvendelsen af stoffer i batterier er imidlertid fuldt reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542[9]. Sådanne stoffer bør derfor behandles, og deres begrænsninger og relaterede undtagelser bør alt efter tilfældet overføres til nævnte forordning ved en ændringsbestemmelse i nærværende forordning.

[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542 af 12. juli 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF (EUT L 191 af 28.7.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(27) For at tage hensyn til de videnskabelige og tekniske fremskridt bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF fortsat delegeres til Kommissionen med hensyn til ændring af undtagelser fra begrænsninger af brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer i henhold til denne forordning. Inden ændring eller ophævelse af sådanne undtagelser bør der foretages en vurdering af de socioøkonomiske virkninger af en sådan ændring, hvilket ikke findes i direktiv 2000/53/EF, herunder under hensyntagen til tilgængeligheden af alternative stoffer og indvirkningen på miljøet og menneskers sundhed i hele køretøjernes livscyklus. Inden vedtagelsen af en sådan delegeret retsakt bør Kommissionen høre relevante eksperter og interessenter for at tage højde for de socioøkonomiske virkninger og virkningerne på miljøet og menneskers sundhed. For at sikre en effektiv beslutningstagning, koordinering og forvaltning af de tekniske, videnskabelige og administrative aspekter af en ændring af denne forordning for så vidt angår begrænsninger for anvendelsen af stoffer i køretøjer bør agenturet bistå Kommissionen med en sådan vurdering.

(28) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer, mens køretøjernes sikkerhedsmæssige ydeevne bevares. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Det styrker også Unionens strategiske autonomi og konkurrenceevne ved at mindske afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer, navnlig ved at bidrage til at bevare værdifulde kritiske råstoffer inden for Unionen, og samtidig styrke markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene bør gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, herunder via onlinemarkedspladser, uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør denne forordning give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.

(29) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde plast, der er genanvendt fra forbrugsaffald af plast, med gradvis stigende procentdele. Af dette mål for genanvendt indhold af plast i køretøjstyper bør 20 % nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer. Udvælgelsen af plast, der er omfattet af målene, er baseret på de genanvendelige typer plast, der er specificeret i Det Fælles Forskningscenters særlige undersøgelse med titlen "Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive" og konsekvensanalysen af denne forordning. I disse dokumenter tages andre termohærdede materialer end polyurethanskum i sæder og elastomerer ikke i betragtning ved beregningen af målene, da termohærdede materialer er særligt vanskelige at genanvende. Mange almindelige elastomerer, termohærdende materialer og tværbundne materialer opfylder definitionen af polymerer som omhandlet i definitionen af plast i forordning (EF) nr. 1907/2006. Elastomerer, herunder termoplastiske elastomerer, som kan oparbejdes til termoplast, er omfattet af de mål for genanvendt indhold for plast, som er fastsat i nærværende forordning.

Målene for genanvendt indhold for elastomerer i dæk tages dog i betragtning, da dæk er et prioriteret produkt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1781[10] og derfor ikke er omfattet af nærværende forordnings anvendelsesområde. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast genanvendt fra forbrugsaffald og af forbrugsaffald fra udrangerede køretøjer. For at muliggøre andre genanvendelsesmetoder end mekanisk genanvendelse, herunder kemisk genanvendelse, og for at bidrage til at nå målene for genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte yderligere regler for beregning, verifikation og rapportering af indholdet af genanvendt plast. I sådanne tilfælde er det nødvendigt at indføre såkaldt massebalanceregnskab i overensstemmelse med de massebalanceregnskabsmetoder, der gælder for genanvendelse af plast, under hensyntagen til karakteristikaene ved særlige genanvendelsesteknologier for plast, f.eks. i heterogent fragmenteret bilaffald. Hvis mangel på eller uforholdsmæssigt høje priser på specifik genanvendt plast gør det uforholdsmæssigt vanskeligt at overholde minimumsprocentdelene, bør Kommissionen tillægges beføjelser til at supplere denne forordning ved at fastsætte midlertidige undtagelser fra målene for indholdet af genanvendt plast.

---

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

(30) Fremme af anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer er baseret på den forudsætning, at selve det genanvendte indhold er produceret på en miljømæssigt bæredygtig måde, således at CO_2-fodaftrykket reduceres, og den cirkulære økonomi fremmes. Med henblik herpå er det nødvendigt at indføre visse sikkerhedsforanstaltninger for at sikre, at den måde, hvorpå genanvendt indhold opnås, ikke udligner de miljømæssige fordele ved at anvende sådant genanvendt indhold i køretøjer. Det er derfor nødvendigt at håndtere de relaterede miljøproblemer på en ikkediskriminerende måde for så vidt angår både indenlandsk produceret og importeret genanvendt plast. Med henblik herpå og for at blive medregnet i de mål for genanvendt indhold, der er fastsat i forordningen, bør genanvendt plast være underlagt tilsvarende betingelser med hensyn til krav til beskyttelse af menneskers sundhed, klimaet og miljøet, herunder med hensyn til emissioner og affaldshåndtering, uanset om genanvendelsesprocessen finder sted i eller uden for Unionen.

(31) De betingelser, der gælder for materiale, der genanvendes i tredjelande, herunder revisionskravene, bør først finde anvendelse fra den … [48 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden], og Kommissionen bør foretage en mere omfattende vurdering af de forventede virkninger af disse betingelser i betragtning af udviklingen i markedssituationen og handelsforbindelserne og aflægge rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet senest den … [24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

(32) For at nå målene for integration af genanvendt indhold i henhold til denne forordning bør Kommissionen senest den … [72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] offentliggøre en gennemgang af niveauet for teknologisk udvikling og miljøpræstationerne for biobaseret plast og elastomerer udvundet ved oparbejdning af dæk i køretøjer og, hvor det er relevant, fremsætte et forslag til retsakt med bæredygtighedskrav og mål.

(33) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør der fastsættes en minimumsandel af stål genanvendt fra forbrugsaffald af stål og, hvor det er relevant, af jernskrot i nye køretøjer. Beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF bør derfor delegeres til Kommissionen for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål genanvendt fra forbrugsaffald af stål og, hvor det er relevant, af jernskrot, herunder fladt og langt kulstofstål og muligvis rustfrit stål i forskellige produktfamilier, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål, herunder indvirkninger på andre sektorer, der anvender stål, og på de globale drivhusgasemissioner. Det er vigtigt at skelne mellem forskellige produktfamilier af stål i køretøjet, da de fremstilles ved hjælp af forskellige teknologier, som har forskellige begrænsninger for anvendelsen af jernskrot med hensyn til deres evne til at tolerere kobberindhold og andre sporelementer. For at supplere visse ikkevæsentlige elementer i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastlæggelse af en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra forbrugsaffald af stål og, hvor det er relevant, jernskrot, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

(34) Bilindustrien er også en af de største forbrugere af aluminium, idet den tegner sig for mere end 40 % af Unionens samlede efterspørgsel, og forbruget er stigende. I øjeblikket anvendes genanvendt aluminium kun i begrænset omfang i nye køretøjer. For at bidrage til at reducere det CO_2-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet, mindske energiforbruget og omkostningerne samt styrke modstandsdygtigheden ved at mindske afhængigheden af forsyninger af primære råstoffer, er det hensigtsmæssigt at øge anvendelsen af genanvendt aluminium i køretøjer. Med henblik herpå bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper og, hvor det er relevant, fra produktionsaffald, der er til stede og indgår i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at supplere visse ikkevæsentlige elementer i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastlæggelse af en metode til beregning og verifikation af andelen af aluminium og legeringer heraf nyttiggjort fra forbrugsaffald og, hvor det er relevant, fra produktionsaffald, som er til stede og indgår i køretøjstypen.

(35) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i køretøjer for andre materialer, der normalt anvendes af bilindustrien, og hvor markederne for sekundære råstoffer er underudviklede, fodaftrykket forbundet med produktionen af primære råstoffer er højt, eller genanvendelsesniveauerne er lave, mens sorterings- og genanvendelsesteknologierne forbedres. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer det ønskelige i og gennemførligheden og virkningerne af at fastsætte mål for genanvendt indhold af neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nikkel, kobolt og bor, der anvendes i permanente magneter, samt for magnesium og legeringer heraf.

(36) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nikkel, kobolt eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at supplere visse ikkevæsentlige elementer i denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af disse materialer genanvendt fra forbrugsaffald, og, hvor det er relevant, produktionsaffald, i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse for affaldsfraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO_2-fodaftryk som det primære råmateriale.

(37) I overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2024/1252, og da det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om genanvendt indhold i køretøjer og information om fjernelse af dele og komponenter, der indeholder permanente magnetmaterialer i køretøjer, i nærværende forordning, bør disse bestemmelser finde anvendelse som den sektorspecifikke gennemførelse af bestemmelserne i forordning (EU) 2024/1252. Dette vil sikre strømlining og integration af forskellige forpligtelser vedrørende information om fjernelse af sådanne dele og komponenter i henhold til nærværende forordning med forpligtelserne vedrørende andre dele og komponenter. Forpligtelserne vedrørende mærkning, jf. artikel 28 i forordning (EU) 2024/1252, finder anvendelse.

(38) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/1542, og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier og deres batteripakker og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus. Desuden bør Kommissionen tilskynde til udvikling af standarder for design- og monteringsteknikker, der letter vedligeholdelse, reparation og formålsændring af batterier og batteripakker. For at maksimere potentialet for udskiftning, genbrug, genanvendelse, genfremstilling eller istandsættelse af køretøjsdele og -komponenter og for at minimere affald bør køretøjer mere generelt udformes på en måde, der gør det muligt at fjerne så mange dele og komponenter som muligt. Begrebet teknisk gennemførlighed bør fortolkes på en måde, der støtter og fremmer disse mål, samtidig med at det anerkendes, at en dels sikkerhed eller funktionelle krav i visse tilfælde kan berettige alternative løsninger, der begrænser muligheden for at fjerne en del eller en komponent. I sådanne tilfælde bør fabrikanterne påvise nødvendigheden af et sådant valg. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af nærværende forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette designkrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.

(39) Det typegodkendelsessystem, der er fastsat i forordning (EU) 2018/858, forpligter fabrikanter til at konstruere deres køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype. For at sikre, at fabrikanterne overholder de cirkularitetskrav, der gælder for dem i typegodkendelsesfasen, og som er fastsat i nærværende forordning, og at de typegodkendende myndigheder kan verificere, at de er opfyldt, skal fabrikanterne medtage de oplysninger, der er nødvendige for typegodkendelsesproceduren, i informationsmappen. For at øge gennemsigtigheden og sikre, at de krævede typegodkendelsesoplysninger præsenteres på en måde, der er i overensstemmelse med kravene i anden lovgivning vedrørende typegodkendelseskrav for køretøjer, bør Kommissionen ændre de regler, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683[11], som standardiserer de dokumenter og oplysninger, der skal indgå i informationsmappen, og således specificerer de administrative krav til typegodkendelse.

[11] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 163 af 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(40) For at sikre, at fabrikanter af personbiler og lette erhvervskøretøjer træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i henhold til denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af køretøjerne, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet. Strategien for cirkularitet bør udarbejdes på fabrikantniveau og ajourføres hvert femte år. Der bør fremsendes en kopi til de typegodkendende myndigheder og til Kommissionen. Selv om strategien for cirkularitet forelægges de typegodkendende myndigheder, bør den ikke knyttes til typegodkendelsesprocessen. For at sikre bredere tilsyn og kontrol bør Kommissionen gøre fabrikanternes cirkularitetsstrategier samt de ajourførte udgaver heraf offentligt tilgængelige under behørig hensyntagen til beskyttelsen af eventuelle fortrolige oplysninger. Kommissionen bør mindst hvert sjette år udarbejde og offentliggøre en rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet og andre oplysninger, som fabrikanterne har fremlagt.

(41) For at øge gennemsigtigheden i bilindustriens brug af genanvendte materialer og skabe incitamenter til at øge indholdet af genanvendte materialer bør fabrikanterne forpligtes til at fremlægge teknisk dokumentation for procentdelen af genanvendte materialer i nye køretøjstyper, der indgives til typegodkendelse. Dette krav bør gælde for et udvalg af materialer, for hvilke en forøgelse af indholdet af genanvendte materialer i køretøjer vil medføre særlig store miljømæssige fordele. Den obligatoriske erklæring bør indgives til den typegodkendende myndighed sammen med andre dokumenter som led i ansøgningen om typegodkendelse.

(42) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem fabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger, f.eks. gennem eksisterende værktøjer, der anvendes i bilindustrien, med henblik på sikker fjernelse af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Fabrikanterne bør ikke være forpligtet til at give sådanne oplysninger til reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, hvis disse oplysninger allerede er gjort tilgængelige i henhold til anden EU-lovgivning. Oplysningerne bør give vejledning til affaldshåndteringsvirksomheder, udgivere af tekniske oplysninger og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder om de trin, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier og deres batteripakker, herunder om værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Oplysningerne bør også indeholde klare instrukser om brugen af værktøjer eller teknologier til denne adgang og fjernelse. De bør bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) 2024/1252.

Fabrikanterne bør også stille en rednings- og beredskabsvejledning til rådighed for beredskabstjenesterne. Det er vigtigt, at intellektuelle ejendomsrettigheder respekteres behørigt, for at sikre, at adgang til tekniske oplysninger ikke kompromitterer proprietære teknologier eller forretningshemmeligheder. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive overkommelige administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Under hensyntagen til behovet for at støtte eftermontering af køretøjer som et middel til at reducere emissioner, forlænge køretøjernes levetid og fremme bæredygtighed bør fabrikanterne også sikre et passende samarbejde med eftermonteringsvirksomheder.

(43) Eftermarkedsaktørers adgang til oplysninger om fjernelse af dele og komponenter fra udrangerede køretøjer, herunder med henblik på fremtidig udskiftning af disse dele og komponenter, bør garanteres for at beskytte forbrugernes valgmuligheder og sikre en effektiv ressourceanvendelse. Det er derfor nødvendigt at sikre, at affaldshåndteringsvirksomheder og udgivere af tekniske oplysninger får de oplysninger, der er nødvendige for sikker og effektiv fjernelse af sådanne dele og komponenter fra de udrangerede køretøjer. Desuden bør sådanne oplysninger gives til erhvervsdrivende, hvis virksomhed omfatter reparation og vedligeholdelse af køretøjer, hvis de ikke kan betragtes som affaldshåndteringsvirksomheder, og kun i tilfælde, hvor en sådan afgivelse af oplysninger ikke allerede er omfattet af anden EU-lovgivning.

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

(45) Fabrikanterne og deres leverandører bør anvende de kodningsstandarder for komponenter og materialer, som oprindeligt blev fastsat ved Kommissionens beslutning 2003/138/EF[12], til mærkning og identifikation af plast- og elastomerdele, -komponenter og -materialer i køretøjer. De bør sikre, at alle dele og komponenter i køretøjer er mærket i overensstemmelse med anden gældende EU-lovgivning, navnlig vedrørende mærkning af batterier og permanente magneter i køretøjer, som de bringer i omsætning. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af det bilag, der præciserer, hvordan dele og komponenter til køretøjer bør mærkes.

[12] Kommissionens beslutning 2003/138/EF af 27. februar 2003 om fastsættelse af kodningsstandarder for komponenter og materialer til køretøjer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 53 af 28.2.2003, s. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

(46) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør fabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et digitalt køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542, forordning (EU) 2024/1781 og forordning (EU) 2024/1257[13]. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet. Når Kommissionen fastsætter reglerne for det digitale køretøjspas for cirkularitet, bør den tage hensyn til behovet for et højt niveau af sikkerhed og privatlivets fred, herunder for køretøjers driftsdata, for at forebygge cybersikkerhedstrusler.

---

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

(47) For at sikre, at producenter og andre erhvervsdrivende er underlagt de samme regler i medlemsstaterne, er det nødvendigt at fastsætte harmoniserede regler for affaldshåndtering af udrangerede køretøjer. Dette bør føre til et højt niveau for beskyttelse af miljøet og menneskers sundhed i hele Unionen. Det vil også føre til yderligere harmonisering af kvaliteten af de affaldshåndteringsydelser, der leveres af erhvervsdrivende, og lette funktionen af markedet for sekundære råstoffer.

(48) For at garantere en sikker og miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer bør alle anlæg eller virksomheder, som påtænker at udføre affaldsbehandling af disse køretøjer, indhente tilladelse fra den kompetente myndighed. Godkendelsen bør kun gives, hvis anlægget eller virksomheden har den kapacitet, der er nødvendig for at udføre behandlingen af udrangerede køretøjer på en måde, der er i overensstemmelse med gældende EU-ret og national ret, herunder de særlige krav til behandling, der er fastsat i denne forordning. Desuden bør kun godkendte behandlingsanlæg have kompetence til at udstede skrotningsattester i overensstemmelse med denne forordning.

(49) Hvis producenter eller producentansvarsorganisationer indgår kontrakter med godkendte behandlingsanlæg med henblik på at opfylde deres producentansvarsforpligtelser, bør disse kontrakter være i overensstemmelse med konkurrencerettens principper og bør ikke indeholde bestemmelser, der har til formål eller til følge at begrænse eller forvride konkurrencen, navnlig som omhandlet i artikel 101 og 102 i TEUF. Sådanne kontrakter bør være retfærdige, gennemsigtige og ikke indeholde diskriminerende vilkår og betingelser. For at lette overholdelsen af disse krav bør medlemsstaterne kunne fremlægge en standardkontrakt.

(50) Direktiv 2000/53/EF pålægger bilproducenterne en grundlæggende forpligtelse til at dække en del af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer. På grundlag af denne forpligtelse og i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, og de generelle minimumskrav til ordninger for udvidet producentansvar, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF[14], er det hensigtsmæssigt på EU-plan at fastsætte krav vedrørende fabrikanternes ansvar i forbindelse med håndtering af udrangerede køretøjer. Producenterne bør have et udvidet producentansvar for de køretøjer, de gør tilgængelige på markedet for første gang i en medlemsstat, når de er udrangeret. Det udvidede producentansvar bør omfatte forpligtelserne til at sikre, at de køretøjer, som producenterne gør tilgængelige på markedet i en medlemsstat, indsamles og behandles i overensstemmelse med denne forordning, og at affaldshåndteringsvirksomheder, der behandler sådanne køretøjer, opfylder de genanvendelsesmål, der er fastsat i denne forordning.

---

[14] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(51) For at lette overvågningen af, om producenterne opfylder deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar, bør medlemsstaterne oprette et producentregister eller anvende et eksisterende register. Registreringskravene bør harmoniseres i hele Unionen for at lette registreringen, navnlig hvis producenterne gør køretøjer tilgængelige i forskellige medlemsstater. Registret bør også anvendes til rapportering til de kompetente myndigheder om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar. De funktioner og proceduremæssige aspekter, der er forbundet med et sådant register, bør også være i overensstemmelse med det producentregister, der er oprettet ved forordning (EU) 2023/1542, således at køretøjsproducenter og batteriproducenter kan anvende et og samme register. For at lette registreringen af producenter i alle medlemsstaterne bør Kommissionen oprette et websted med links til alle nationale registre.

(52) I henhold til artikel 30 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2065[15] skal udbydere af onlineplatforme, der giver forbrugerne mulighed for at indgå aftaler om fjernsalg med erhvervsdrivende, sikre, at erhvervsdrivende kun kan anvende disse onlineplatforme til at fremme budskaber om eller udbyde produkter eller tjenester til forbrugere, som befinder sig i Unionen, hvis de forud for anvendelsen af platformene til de pågældende formål har indhentet visse oplysninger, hvis det er relevant for den erhvervsdrivende. I denne sammenhæng udgør køretøjer produkter. Det producentregister, der oprettes i henhold til nærværende forordning, kan udgøre et offentligt register med henblik på overholdelse af artikel 30, stk. 1, litra d), i forordning (EU) 2022/2065. En selvcertificering fra den erhvervsdrivende om at forpligte sig til kun at tilbyde produkter eller tjenester, der overholder de gældende regler i EU-retten i henhold til artikel 30, stk. 1, litra e), i forordning (EU) 2022/2065, kan også omfatte de krav om udvidet producentansvar, der er fastsat i nærværende forordning. Endelig bør medlemsstaterne med henblik på artikel 30, stk. 2, i forordning (EU) 2022/2065, hvis oplysningerne i producentregistret ikke er offentligt tilgængelige, sikre, at udbydere af onlineplatforme får gratis adgang til disse oplysninger, så de kan gøre deres bedste for at vurdere, om oplysningerne er pålidelige og fuldstændige.

---

[15] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2065 af 19. oktober 2022 om et indre marked for digitale tjenester og om ændring af direktiv 2000/31/EF (forordning om digitale tjenester) (EUT L 277 af 27.10.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(53) Når en producent for første gang gør køretøjer tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, hvor denne producent ikke er etableret, bør producenten udpege en autoriseret repræsentant for det udvidede producentansvar. Hvis en autoriseret repræsentant repræsenterer mere end én producent i en medlemsstat, bør denne autoriserede repræsentant anføre navn og kontaktoplysninger for hver af de repræsenterede producenter særskilt.

(54) Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne. Ikke desto mindre bør medlemsstaterne kunne kræve, at en producent repræsenteres af en producentansvarsorganisation. I sådanne tilfælde bør medlemsstaterne ikke kræve, at producenterne repræsenteres af en specifik producentansvarsorganisation, da der bør være fleksibilitet med hensyn til, hvor mange producentansvarsorganisationer der kan være til stede i en medlemsstat. Dette bør også være tilfældet i medlemsstater med statsdrevne producentansvarsorganisationer, som kan være underlagt mere specifikke ordninger i henhold til national ret. Selv om medlemsstaternes retlige rammer tillader forskellige forvaltningsstrukturer, bør producentansvarsorganisationer i princippet sikre, at de gebyrer, der opkræves fra producenterne, udelukkende anvendes til at opfylde forpligtelserne vedrørende indsamling og behandling af udrangerede køretøjer med henblik på tilrettelæggelse og finansiering af affaldshåndteringsforpligtelser. Alle producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem.

For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå en situation, hvor affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, kan f.eks. producentansvarsorganisationer mindst én gang om året gennemføre en struktureret høring af interesserede parter og på deres websted offentliggøre en sammenfattende rapport om denne høring med angivelse af de vigtigste bemærkninger samt en redegørelse for, hvordan disse bemærkninger er blevet håndteret. Affaldshåndteringsvirksomheder bør tildeles observatørstatus i producentansvarsorganisationernes styrende organer, navnlig i deres bestyrelser, for at forbedre systemets overordnede forvaltning og effektivitet, samtidig med at behovet for at undgå interessekonflikter respekteres. Desuden bør affaldshåndteringsvirksomheder udvælges af producentansvarsorganisationer efter en ikkediskriminerende procedure baseret på gennemsigtige tildelingskriterier.

(55) Producenterne bør dække en del af omkostningerne til indsamling og behandling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i denne forordning, navnlig forpligtelser, der har til formål at sikre en højere kvalitet af sekundære råstoffer fra køretøjer. Det nøjagtige omkostningsniveau i forbindelse med sådanne operationer, som producenterne bør dække, bør fastsættes under hensyntagen til de indtægter, som godkendte behandlingsanlæg og andre affaldshåndteringsvirksomheder har opnået ved salg af brugte reservedele eller komponenter og sekundære råstoffer fra udrangerede køretøjer. Med henblik herpå bør de kompetente myndigheder i samarbejde med producenter og affaldshåndteringsvirksomheder overvåge de gennemsnitlige omkostninger ved indsamling, genanvendelse og behandling samt størrelsen af producenternes finansielle bidrag for at sikre en retfærdig fordeling af omkostningerne mellem alle interesserede aktører.

(56) Producenternes finansielle bidrag bør også dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal oplyse offentligheden og øge indsamlingen af udrangerede køretøjer, samt med etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. Da der ved denne forordning indføres ændringer vedrørende producenternes finansielle ansvar for indsamlingen af udrangerede køretøjer, der er omfattet af direktiv 2000/53/EF, bør der desuden fastsættes passende bestemmelser for at tage hensyn til overgangen fra direktiv 2000/53/EF til denne forordning.

(57) Producenter, der vælger at opfylde deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt, bør også stille en garanti, der skal anvendes til at dække omkostningerne ved håndtering af udrangerede køretøjer. Sådanne garantier bør navnlig anvendes i tilfælde af de pågældende producenters endelige ophør af aktiviteter eller insolvens.

(58) Hvis en producent udøver sine forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar kollektivt inden for en producentansvarsorganisation, bør de finansielle bidrag, som producenten betaler, tilpasses på grundlag af harmoniserede kriterier. Sådanne kriterier bør skabe økonomiske incitamenter for fabrikanterne til at øge cirkulariteten i design og produktion af nye køretøjer under hensyntagen til mængden af primære og genanvendte materialer i et køretøj, i hvilket omfang det indeholder dele, komponenter og materialer, der er vanskelige at fjerne, demontere, genbruge eller genanvende, samt mængden af farlige stoffer i køretøjet. For at undgå forvridning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår supplering af denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne for graduering af de finansielle bidrag til producentansvarsorganisationer bør anvendes.

(59) Visse medlemsstater har allerede etableret strukturer for udvidet producentansvar og affaldshåndteringssystemer, som danner grundlag for relevante nationale godkendelser og kontraktlige ordninger i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF. Disse medlemsstater bør fortsat kunne anvende disse strukturer og systemer, forudsat at de overholder denne forordning.

(60) Køretøjer bliver ofte udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor de blev bragt i omsætning. Så længe en producent i henhold til denne forordning kan identificeres i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, bør den pågældende producent dække de tilknyttede omkostninger til indsamling og behandling. Da det imidlertid ikke altid er muligt at identificere en producent i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, efter at det har krydset en grænse, er det også nødvendigt at indføre regler om en grænseoverskridende omkostningsfordelingsmekanisme, som kun bør finde anvendelse på denne specifikke situation og kun for køretøjer i klasse M_1 og N_1. Disse regler bør sikre, at affaldshåndteringsvirksomhedernes omkostninger til indsamling og behandling i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, er dækket. De forpligtelser, der følger af mekanismen til grænseoverskridende omkostningsfordeling, herunder udpegelse af autoriserede repræsentanter i hver medlemsstat, bør ikke finde anvendelse på importører eller distributører for at undgå administrative byrder for sådanne erhvervsdrivende. Hver fabrikant af køretøjer i klasse M_1 og N_1 bør være forpligtet til at udpege en autoriseret repræsentant for den grænseoverskridende mekanisme i hver medlemsstat, underrette de kompetente myndigheder om udpegelserne og etablere mekanismer for grænseoverskridende samarbejde med relevante affaldshåndteringsvirksomheder. Fabrikanterne bør kunne give en producentansvarsorganisation fuldmagt til at handle som deres autoriserede repræsentant for den grænseoverskridende mekanisme. For fabrikanter, der er etableret uden for Unionen, bør det være muligt for fabrikantens repræsentant i Unionen, der er udpeget i henhold til artikel 13, stk. 4, i forordning (EU) 2018/858, på fabrikantens vegne at opfylde forpligtelserne til at udpege de autoriserede repræsentanter for den grænseoverskridende mekanisme og til at oprette grænseoverskridende samarbejdsmekanismer. Indførelsen af en sådan grænseoverskridende mekanisme bidrager til at skabe lige vilkår for de godkendte behandlingsanlæg i hele Unionen.

(61) For at sikre, at disse forpligtelser overholdes, og undgå forvridning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastsættelse af nærmere regler om producenternes, medlemsstaternes og affaldshåndteringsvirksomhedernes forpligtelser og elementerne i de grænseoverskridende mekanismer.

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

(63) Udrangerede køretøjer bør kun behandles i godkendte behandlingsanlæg, og derfor spiller sådanne anlæg en afgørende rolle i indsamlingen af udrangerede køretøjer. For at lette indsamlingen og sikre tilstrækkelig adgang til anlæg til indsamling af udrangerede køretøjer giver denne forordning ikke desto mindre mulighed for at oprette indsamlingssteder. Disse indsamlingssteders rolle vil være begrænset til indsamling af udrangerede køretøjer, oplagring heraf under passende forhold og transport heraf til det godkendte behandlingsanlæg. Drift af et sådant indsamlingssted kræver en særlig tilladelse. Der bør stilles krav om, at indsamlingssteder skal aflevere alle indsamlede udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg.

(64) For at sikre en effektiv indsamling af alle udrangerede køretøjer er det nødvendigt at informere offentligheden om, at der findes indsamlingssystemer. Køretøjsejere bør være opmærksomme på, at de i princippet kan aflevere et udrangeret køretøj med eller uden elkøretøjsbatteriet til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg gratis, medmindre væsentlige dele såsom elmotoren, motoren eller flere store dele af karrosseriet mangler, for at begrænse ulovlige demonteringsaktiviteter. I tilfælde af manglende elkøretøjsbatteri bør køretøjsejeren bevise, at batteriet er blevet håndteret af en fagperson i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1542. For at forhindre ulovlig demontering af værdifulde dele og komponenter fra udrangerede køretøjer og fremme indsamling af komplette udrangerede køretøjer kunne gratis aflevering af udrangerede køretøjer forbindes med finansielle incitamenter. I producenternes eller producentansvarsorganisationernes oplysningskampagne bør der også redegøres for konsekvenserne for miljøet og menneskers sundhed af ukorrekt indsamling og behandling af udrangerede køretøjer.

(65) Det godkendte behandlingsanlæg bør udstede en skrotningsattest til den sidste køretøjsejer ved aflevering af det udrangerede køretøj. Dette er nødvendigt for at sikre et korrekt tilsyn med håndteringen af udrangerede køretøjer. Minimumskravene til denne attest er i øjeblikket fastsat i Kommissionens beslutning 2002/151/EF[16], og indholdet af nævnte beslutning bør indarbejdes i denne forordning med de nødvendige tilpasninger. Attesterne bør udstedes i elektronisk format til de sidste ejere af udrangerede køretøjer og fremsendes af de godkendte behandlingsanlæg til de relevante myndigheder i medlemsstaten via en elektronisk anmeldelsesprocedure med henblik på at annullere registreringen af køretøjet. Det elektroniske anmeldelsessystem bør gøre det muligt at fremsende skrotningsattesten og give mulighed for at sende en kopi af den elektroniske anmeldelse til den sidste køretøjsejer samt til enhver erhvervsdrivende, der handler på vegne af denne ejer.

---

[16] Kommissionens beslutning 2002/151/EF af 19. februar 2002 om mindstekrav til skrotningsattester, der udstedes i henhold til artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EFT L 50 af 21.2.2002, s. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) Uanset forpligtelsen i direktiv 2000/53/EF til at overføre alle udrangerede køretøjer til behandling til et godkendt behandlingsanlæg er stedet hvor en meget stor andel af køretøjerne befinder sig ukendt, og de kan være blevet ulovligt behandlet eller eksporteret som udrangerede køretøjer, eller deres stand kan være blevet forkert indberettet til medlemsstaternes registreringsmyndigheder. Sådanne køretøjer benævnes "forsvundne køretøjer". Medlemsstaterne bør styrke deres samarbejde for at reducere antallet af forsvundne køretøjer. Anerkendelsen af skrotningsattester, der er udstedt i en anden medlemsstat, og forpligtelsen til at underrette myndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet er registreret, om, at der er udstedt en skrotningsattest, bør skabe mulighed for bedre sporing af hvor udrangerede køretøjers befinder sig.

(67) For at sikre en effektiv indsamling af udrangerede køretøjer bør køretøjsejere pålægges udtrykkelige forpligtelser. De bør aflevere deres køretøj, når det er udrangeret, til indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg. Når køretøjer beskadiges, og forsikringsselskaber er involveret i at erklære dem som et teknisk eller økonomisk totalskadet køretøj, bør forsikringsselskabet eller enhver anden bilsagkyndig, der handler på dets vegne, også vurdere, om køretøjet er et udrangeret køretøj i overensstemmelse med denne forordning. I tilfælde af efterladte køretøjer bør de relevante myndigheder fastsætte regler for at erklære et køretøj for et udrangeret køretøj og gå videre i overensstemmelse med denne forordning. Efterladte køretøjer kan f.eks. omfatte køretøjer, som er efterladt uden opsyn eller ulovligt på offentlig ejendom, eller køretøjer, som er parkeret på privat ejendom uden ejendomsejerens samtykke, eller køretøjer, som ikke er blevet afhentet efter meddelelse fra de kompetente myndigheder til køretøjsejeren.

(68) For at sikre en ensartet og miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer i Unionen er det vigtigt at sikre, at de godkendte behandlingsanlæg modtager og behandler alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer, herunder affaldsdele fra reparation af køretøjer, i overensstemmelse med betingelserne i deres tilladelser samt i overensstemmelse med kravene i denne forordning, den bedste tilgængelige teknik og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU[17]. Med henblik på overholdelse af kravene til fjernelse, kvalitetskravene og materialenyttiggørelsesmålene kan den fuldstændige behandling af et udrangeret køretøj udføres af en enkelt affaldshåndteringsvirksomhed eller i et enkelt anlæg, men det er ikke obligatorisk.

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

---

[17] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner og emissioner fra husdyropdræt (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) (EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

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

(71) Rensningen af et udrangeret køretøj er det første skridt i retning af at forebygge skader på miljøet, menneskers sundhed og risici for arbejdssikkerheden. Det er derfor afgørende, at et udrangeret køretøj renses senest 30 dage efter afleveringen til det godkendte behandlingsanlæg, inden det udrangerede køretøj behandles yderligere. I denne fase bør olieaffald indsamles og opbevares særskilt fra de andre væsker og behandles yderligere i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF. Kølemidler bør behandles i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/573[18]. Desuden bør de dele, komponenter og materialer, der indeholder bly, cadmium, kviksølv og hexavalent chrom, fjernes fra det udrangerede køretøj for at undgå negative virkninger for mennesker eller miljøet.

[18] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/573 af 7. februar 2024 om fluorholdige drivhusgasser, om ændring af direktiv (EU) 2019/1937 og om ophævelse af forordning (EU) nr. 517/2014 (EUT L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) For at sikre en korrekt gennemførelse af forordning (EU) 2023/1542 skal alle batterier, der er indbygget i køretøjer, udtages særskilt fra et udrangeret køretøj og opbevares i et særligt område med henblik på yderligere behandling.

(73) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering. Disse dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillelsesproces på en ikkedestruktiv måde. Det bør være muligt at fravige kravet om obligatorisk ikkedestruktiv fjernelse af dele og komponenter, når et godkendt behandlingsanlæg påviser, at den manuelle demontering eller automatiske eller halvautomatiske adskillelse på en ikkedestruktiv måde medfører uforholdsmæssigt store økonomiske omkostninger, der ikke kan opvejes af de forventede indtægter fra genbrug, genfremstilling eller istandsættelse af disse dele og komponenter. I så fald bør det være muligt at fjerne disse dele og komponenter på en destruktiv måde med henblik på adskillelse af relevante materialer inden fragmentering. Dele og komponenter kan helt undtages fra obligatorisk fjernelse, hvis de er betegnet som sådanne i denne forordning, hvis det godkendte behandlingsanlæg påviser, at post-shredder-teknologier adskiller materialer fra de pågældende dele og komponenter lige så effektivt som manuelle eller halvautomatiske processer, og at kriterierne og grænseværdierne, jf. denne forordning, er opfyldt. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af det relevante bilag.

(74) Når de godkendte behandlingsanlæg har fjernet dele og komponenter fra et udrangeret køretøj, bør de nøje vurdere og afgøre, om disse dele og komponenter er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, på grundlag af objektive kriterier, der er knyttet til delenes og komponenternes tekniske karakteristika og kravene til køretøjers sikkerhed.

(75) Forordning (EU) 2023/1542 fastsætter regler for batteriers bæredygtighed, ydeevne, sikkerhed, indsamling, genanvendelse og second life samt for oplysninger til de erhvervsdrivende om udtagning af batterier. Potentialet for batteriers second life bør tages i betragtning i denne forordning ved at udelukke elkøretøjsbatterier fra de væsentlige dele eller komponenter for at gøre det muligt at aflevere køretøjet til behandling gratis uden elkøretøjsbatteriet, på betingelse af at den sidste køretøjsejer fremlægger dokumentation for, at batteriet er blevet håndteret af en professionel aktør i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1542.

(76) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og bidraget herfra til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj eller i forbindelse med reparation og vedligeholdelse, og som er egnet til øjeblikkelig genbrug eller yderligere genfremstilling eller istandsættelse af professionelle aktører, ikke bør betragtes som affald. For at respektere affaldshierarkiet og fremme den cirkulære anvendelse af reservedele bør overførslen af disse dele og komponenter, undtagen batterier, mellem erhvervsdrivende ikke begrænses. Dele og komponenter, der fjernes fra udrangerede køretøjer, bør omhyggeligt kontrolleres, renses og om nødvendigt afprøves af et godkendt behandlingsanlæg, så de kan genbruges øjeblikkeligt uden yderligere forbehandling eller i andre tilfælde være egnet til yderligere genfremstilling eller istandsættelse. Dele og komponenter, som ikke er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, bør betragtes som affald, og eksport af disse bør reguleres af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1157[19]. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.

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

(77) I sin evaluering af direktiv 2000/53/EF konstaterede Kommissionen, at brugte reservedele og komponenter udbydes til offentligheden af uidentificerede leverandører og ofte stammer fra ulovlige aktiviteter. Der bør derfor fastsættes nye krav vedrørende handel med brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter. Sådanne dele og komponenter bør først og fremmest forsynes med en mærkat, der angiver navnet på komponenten eller delen og kontaktoplysningerne på det godkendte behandlingsanlæg, som har fjernet komponenten eller delen, og være behørigt beskyttet mod skader under transport og lastning og losning af delene og komponenterne. Det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet komponenten eller delen, bør have en kopi af fakturaen eller aftalen vedrørende overførslen af disse dele til rådighed, hvis den kompetente myndighed anmoder om sådan dokumentation.

(78) Hvis slutbrugeren er en forbruger, vil virksomheders salg af genbrugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter til forbrugere være omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/771[20]. Nævnte direktiv kræver, at de varer, der sælges, er i overensstemmelse med købsaftalen, og fastsætter sælgerens ansvar og forbrugerens beføjelser i tilfælde af mangler såsom gratis afhjælpning eller omlevering af varerne. Eftersom fjernede dele og komponenter, der er egnet til genbrug, eller istandsatte dele og komponenter udgør brugte varer som omhandlet i direktiv (EU) 2019/771, kan sælgeren og forbrugeren aftale en kortere ansvarsperiode eller forældelsesfrist på mindst et år, hvis den pågældende medlemsstat har fastsat bestemmelser om en sådan mulighed. De berørte erhvervsdrivende tilskyndes til at give handelsmæssige garantier for genbrugte, genfremstillede og istandsatte dele og komponenter til forbrugerne og til deres kunder ved transaktioner mellem virksomheder.

[20] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/771 af 20. maj 2019 om visse aspekter af aftaler om salg af varer, om ændring af forordning (EU) 2017/2394 og direktiv 2009/22/EF og om ophævelse af direktiv 1999/44/EF (EUT L 136 af 22.5.2019, s. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(79) Af hensyn til færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen bør visse komponenter og dele, der er fjernet fra udrangerede køretøjer, ikke genbruges, genfremstilles eller istandsættes. Sådanne dele og komponenter bør hverken anvendes til fremstilling af nye køretøjer eller i køretøjer, der allerede er bragt i omsætning, medmindre det ved den gennemførte tekniske vurdering påvises, at de er i overensstemmelse med gældende køretøjskrav. Disse dele bør kun installeres af en kvalificeret reparations- og vedligeholdelsesvirksomhed.

(80) For at fremme udviklingen af et velfungerende marked for genbrugelige, istandsatte og genfremstillede dele og komponenter og eftermontering af køretøjer i Unionen bør medlemsstaterne tilskyndes til at skabe incitamenter på nationalt plan til at fremme genbrug, istandsættelse og genfremstilling af dele og komponenter, uanset om de fjernes i et køretøjs brugsfase, eller når det er udrangeret, samt eftermontering af køretøjer. Disse incitamenter bør afspejles i de affaldsforebyggelsesprogrammer, som medlemsstaterne skal udarbejde i henhold til artikel 29 i direktiv 2008/98/EF. Kommissionen bør lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne ved at udveksle bedste praksis om de incitamenter, der indføres på nationalt plan, med henblik på at overvåge effektiviteten heraf.

(81) I sin evaluering af direktiv 2000/53/EF fandt Kommissionen, at definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv er for bred og ikke er i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF, da "opfyldning" betragtes som en genanvendelsesoperation. Derfor bør denne forordning tilpasse definitionen af genanvendelse til direktiv 2008/98/EF ved at udelukke opfyldning fra dens anvendelsesområde.

(82) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. Det er derfor nødvendigt at fastsætte et specifikt genanvendelsesmål på 30 % for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør det nuværende mål for genbrug og genanvendelse på 85 % samt målet for genbrug og nyttiggørelse på 95 % af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse. Vægten af genanvendt plast og den samlede vægt af plast bør for det specifikke genanvendelsesmål for plast udelukke elastomerer, andet termohærdet materiale end polyurethanskum, der anvendes til polstring, og plast, som indeholder eller er forurenet med et af de stoffer, der er omhandlet i artikel 7 i forordning (EU) 2019/1021, når tærsklerne i bilag IV til nævnte forordning overskrides.

(83) Det er vigtigt at øge nyttiggørelsen af sekundære materialer af høj kvalitet ved at forbedre fragmenteringsprocesserne for udrangerede køretøjer. Udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf bør derfor kun kunne forarbejdes i en shredder sammen med andet affald, herunder emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr, hvis visse kriterier og kvalitetskravene for outputfraktioner er opfyldt.

(84) For at øge kvaliteten af behandlingen af udrangerede køretøjer yderligere bør det kun være muligt at deponere affaldsfraktioner fra fragmenterede udrangerede køretøjer, hvor fraktionerne, som indeholder ikkeinert affald, ikke overskrider de i denne forordning fastsatte grænseværdier.

(85) Udrangerede køretøjer klassificeres som farligt affald og kan ikke eksporteres til lande uden for OECD. Det bør fortsat være muligt at behandle rensede udrangerede køretøjer uden for Unionen, forudsat at disse rensede udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1157.

(86) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne i det store hele svarer til kravene i denne forordning samt til de krav til miljøbeskyttelse eller beskyttelse af menneskers sundhed, der er fastsat i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1157.

(87) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand igennem hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj inden for Unionen, bør navnlig under visse omstændigheder være forpligtet til at fremlægge dokumentation for, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. Denne dokumentation bør påvise, at køretøjet er i trafiksikker stand, eller indeholde en vurdering i overensstemmelse med denne forordning, som indeholder kriterier for at fastslå, om et køretøj er et udrangeret køretøj. Vurderingen bør foretages ved brug af en kaskademetode fra bindende kriterier til vejledende kriterier. Så snart ét af disse bindende kriterier er opfyldt, bør det pågældende køretøj betragtes som et udrangeret køretøj. Hvis ingen bindende kriterier er opfyldt, bør de vejledende kriterier kontrolleres. Hvis et af disse vejledende kriterier finder anvendelse, vil en yderligere teknisk vurdering være nødvendig for at fastslå, hvilke reparationer der er er nødvendige for at få udstedt en synsrapport. På grundlag af denne tekniske vurdering bør køretøjsejeren have mulighed for at beslutte, om køretøjet bør kasseres. Hvis køretøjsejeren ikke senest fem år efter denne tekniske vurdering indhenter en synsrapport, bør det pågældende køretøj anses for at være et udrangeret køretøj. I den omtalte periode på fem år bør den tekniske vurdering udgøre dokumentation for, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj.

Vurderingen af, hvorvidt et køretøj er et udrangeret køretøj, bør foretages af en uafhængig bilsagkyndig, men det vil være op til den enkelte medlemsstat at beslutte, hvordan sådanne uafhængige bilsagkyndige præcist bør udpeges. De uafhængige bilsagkyndige bør være fagfolk med specialiseret viden inden for bilteknologi, reparation og vedligeholdelse eller vurdering af køretøjers værdi, som udpeges til at yde uvildig ekspertise uden modstridende interesser med de involverede parter. For at undgå uforholdsmæssigt store byrder for fysiske personer, der ikke er erhvervsdrivende, og for primært at sigte mod at dække situationen for størstedelen af potentielle udrangerede køretøjer bør dokumentationskravet kun finde anvendelse på sådanne køretøjsejere under nærmere angivne omstændigheder. Sådanne tilfælde bør vedrøre salg af køretøjer, der af et forsikringsselskab er blevet erklæret for et økonomisk totalskadet køretøj, eller hvor salget udelukkende gennemføres ved hjælp af en onlineplatform uden en fysisk overdragelse af køretøjet mellem sælgeren og køberen eller enhver person, der handler på deres vegne.

(88) Det er nødvendigt at sikre, at hvis et forsikringsselskab eller en bilsagkyndig, der handler på dets vegne, foretager en skadesvurdering af et køretøj, der er involveret i en ulykke, bør en sådan vurdering navnlig omfatte en verifikation af, om køretøjet kan betragtes som et udrangeret køretøj, i overensstemmelse med kriterierne i denne forordning. For at gribe ind over for ulovlige aktiviteter og for at sikre behørig identifikation af udrangerede køretøjer bør medlemsstaternes kompetente myndigheder, når der foreligger tvivl om et brugt køretøjs stand, have beføjelse til at anmode køretøjsejeren om dokumentation for, at køretøjet ikke er et udrangerede køretøj. En sådan dokumentation bør enten være en vurdering af, hvorvidt et køretøj er et udrangeret køretøj i overensstemmelse med denne forordning, eller en gyldig synsrapport. De kompetente myndigheder kan gøre brug af denne beføjelse, uanset om køretøjet har været involveret i en ulykke eller ej. Denne beføjelse gælder også for køretøjer til særlig anvendelse, som ellers ikke bør være omfattet af reglerne for køretøjers stand. Medlemsstaterne bør kunne undtage køretøjer i klasse L1e, L2e, og L6e fra reglerne om køretøjets stand i national lovgivning. Beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF bør delegeres til Kommissionen med henblik på at ændre kriterierne i denne forordning for at afgøre, om et køretøj er et udrangeret køretøj, ved at fjerne kriterier for, hvornår et køretøj betragtes som et udrangeret køretøj, såfremt de teknologiske fremskridt inden for sporbarhed, reparationsmuligheder og sikkerhed giver tilstrækkelig begrundelse for en sådan sletning.

(89) For at sikre, at det indre marked ikke undermineres, og i betragtning af at eksporten af brugte køretøjer giver anledning til betydelige miljø- og folkesundhedsmæssige udfordringer som dokumenteret i FN's miljøprogram, er det hensigtsmæssigt at fastsætte specifikke krav vedrørende eksport af brugte køretøjer. Sådanne krav bør være baseret på objektive kriterier, i henhold til hvilke et brugt køretøj ikke er et udrangeret køretøj og skal være i trafiksikker stand i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU[21]. Dette bør sikre, at kun brugte køretøjer, der er egnet til kørsel på Unionens veje, kan eksporteres til et tredjeland. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer (VIN) og en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj ikke er et udrangeret køretøj, og at det anses for at være i trafiksikker stand.

[21] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

(90) Det er vigtigt at etablere en mekanisme, hvor brugte køretøjers overholdelse af eksportkravene kan verificeres effektivt, uden at handelen mellem Unionen og tredjelande hindres. Kommissionen bør derfor oprette et elektronisk system, der gør det muligt for myndighederne i medlemsstaterne at udveksle og verificere oplysninger i realtid om VIN og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. I betragtning af systemets eksisterende funktioner knyttet til udvekslingen mellem køretøjsregistreringsmyndighederne af oplysninger om køretøjer, der er registreret i Unionen, har Kommissionen udviklet MOVE-HUB, en platform til udveksling af meddelelser med henblik sammenkobling af medlemsstaternes nationale elektroniske registre. Medlemsstaterne bør kunne benytte det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (EUCARIS) til sammenkoblingen med det elektroniske MOVE-HUB-system. Platformen befordrer i øjeblikket sammenkoblingen af alle følgende: registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistrene (RESPER), registre over uddannelse af erhvervschaufførerer (ProDriveNet), underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes i forbindelse med syn ved vejsiden (RSI) og registre over førertakografkort (TACHOnet).

Derfor bør MOVE-HUB-funktionerne udvides yderligere for at muliggøre udveksling og verifikation af oplysninger om VIN og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere elektronisk og automatisk, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder eksportkravene, bør det elektroniske system, der drives af MOVE-HUB, sammenkobles med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2399[22]. I nævnte forordning fastsættes en omfattende ramme for automatiseret kontrol, som finder anvendelse på en specifik ikketoldmæssig EU-formalitet. Denne forordning bør derfor fastsætte de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, mens de tekniske foranstaltninger af gennemførelsen af denne kontrol henhører under forordning (EU) 2022/2399.

[22] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2399 af 23. november 2022 om oprettelse af Den Europæiske Unions kvikskrankemiljø på toldområdet og om ændring af forordning (EU) nr. 952/2013 (EUT L 317 af 9.12.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af eksportkrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at udvikle de nødvendige elektroniske systemer og gøre dem operationelle med nationale systemer.

(92) Medlemsstaternes kompetente myndigheder bør samarbejde med hinanden for at sikre en effektiv gennemførelse af kravene til eksport af brugte køretøjer og yde gensidig bistand. Denne bistand bør omfatte udveksling af oplysninger for at verificere køretøjers stand inden eksport, herunder bekræftelse af registreringsoplysninger i den medlemsstat, hvor de tidligere var registreret. Samarbejdet bør bl.a. indebære, at der gives adgang til relevante dokumenter og oplysninger, herunder inspektionsresultater, samtidig med at den gældende databeskyttelseslovgivning, der gælder for den anmodede myndighed, overholdes. Desuden bør medlemsstaternes kompetente myndigheder i bestræbelserne på at opnå et omfattende samarbejde arbejde sammen med myndigheder fra tredjelande.

(93) Det er vigtigt, at toldmyndighederne kan udføre kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013[23]. En betydelig del af de brugte køretøjer, der forlader Unionen, er bestemt til lande, hvor der er eller kan fastsættes importkrav, f.eks. krav vedrørende køretøjets alder eller emissioner. Det er vigtigt, at toldmyndighederne via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet elektronisk og automatisk kan verificere, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder disse krav, når de pågældende tredjelande officielt meddeler Kommissionen oplysningerne om disse krav. For at lette overholdelsen bør Kommissionen på en særlig onlineportal offentliggøre og ajourføre de meddelte specifikke betingelser, der er knyttet til miljøbeskyttelse eller trafiksikkerhed, og som pålægges af tredjelande. For at beskytte miljøet og trafiksikkerheden i tredjelande bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår fastsættelsen af disse krav.

---

[23] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(94) For at forebygge risikoen for, at køretøjer eksporteres uden de krævede dokumenter med angivelse af køretøjets VIN og tekniske stand, og for, at manglende overholdelse af eksportkravene først opdages, når køretøjet allerede har forladt Unionen, bør det ikke være tilladt at anvende procedurereglerne for indskrivningen i klarererens regnskaber og for egen beregning, der er fastsat i forordning (EU) nr. 952/2013. Disse procedurer vil forhindre toldmyndighederne i at udføre kontrol gennem EU's kvikskrankemiljø på toldområdet i realtid, hvilket vil øge risikoen for overtrædelse af EU-reglerne om eksport af brugte køretøjer.

(95) I sin evaluering af direktiv 2000/53/EF anså Kommissionen manglen på krav om obligatoriske inspektioner for at være en mangel ved det pågældende direktiv. Denne forordning bør derfor pålægge medlemsstaterne visse forpligtelser med hensyn til at opdage ulovlige aktiviteter inden for indsamling, behandling og eksport af udrangerede køretøjer og dele og komponenter heraf samt fastsætte minimumskrav vedrørende hyppigheden af inspektioner, omfanget heraf og karakteristika for anlæg, der er omfattet af sådanne inspektioner. De godkendte behandlingsanlægs konkurrenceevne i forhold til de ulovlige behandlingsvirksomheder vil således blive sikret, og det vil blive sikret, at godkendelsesvilkårene og kravene til indsamling og behandling af udrangerede køretøjer fortsat vil blive overholdt.

(96) For at sikre effektiv håndhævelse af denne forordning er det nødvendigt, at medlemsstaterne fastlægger inspektionsstrategier, der er udformet med henblik på at opdage ulovlige aktiviteter i forbindelse med indsamling, behandling og eksport af udrangerede køretøjer og dele og komponenter heraf. Sådanne strategier bør omfatte de foranstaltninger, der er fastsat i denne forordning, for at sikre overholdelse og bidrage til at forebygge ulovlig praksis i sektoren. Medlemsstaterne bør foretage inspektioner hvert kalenderår. Sådanne inspektioner bør omfatte både lovligt fungerende enheder og formodede ulovlige aktiviteter. Det minimumsantal inspektioner, der skal foretages årligt i hver medlemsstat, bør svare til mindst 10 % af de godkendte behandlingsanlæg og indsamlingssteder, der drives i den pågældende medlemsstat. Det skal understreges, at inspektioner, der udføres i henhold til nærværende forordning, bør supplere inspektioner af overførslen af udrangerede køretøjer, som er fuldt reguleret i forordning (EU) 2024/1157.

(97) Medlemsstaterne bør etablere samarbejdsmekanismer på nationalt og internationalt plan, således at inspektionerne kan finde sted på en effektiv måde med det formål at lette forebyggelsen og afsløringen af ulovlig behandling og eksport af udrangerede køretøjer og løse problemet med forsvundne køretøjer. Sådanne mekanismer bør gøre det muligt at udveksle oplysninger fra køretøjsregistre, som er nødvendige for at spore køretøjerne og kontrollere, om de er blevet korrekt behandlet, når de når til udrangeringsfasen. For at fremme samarbejdet i hele Unionen om disse emner bør Kommissionen og medlemsstaterne aktivt anvende relevante eksisterende agenturer såsom Den Europæiske Unions Agentur for Retshåndhævelsessamarbejde (Europol), der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/794[24], samt håndhævelsesnetværk, der har til formål at bekæmpe miljøkriminalitet i hele Unionen.

[24] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/794 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Agentur for Retshåndhævelsessamarbejde (Europol) og om erstatning og ophævelse af Rådets afgørelse 2009/371/RIA, 2009/934/RIA, 2009/935/RIA, 2009/936/RIA og 2009/968/RIA (EUT L 135 af 24.5.2016, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

(98) Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige håndhævelsesforanstaltninger for at bekæmpe ulovlig behandling af udrangerede køretøjer for at forhindre skade på miljøet eller menneskers sundhed som følge af sådanne aktiviteter. Anlæg eller virksomheder, der behandler udrangerede køretøjer uden gyldig tilladelse eller i strid med de betingelser eller krav, der er fastsat i tilladelsen, bør derfor pålægges sanktioner. Medlemsstaterne bør også overveje andre foranstaltninger såsom inddragelse af tilladelsen eller suspension af en operatørs aktiviteter for at sikre en effektiv overholdelse af denne forordning.

(99) Medlemsstaterne bør indføre regler om sanktioner for overtrædelse af nærværende forordning og sikre, at disse bestemmelser anvendes. Der bør navnlig fastsættes sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer, om aflevering af udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg eller indsamlingssteder og om handel med brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter. Sanktionerne bør være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

(100) Det er nødvendigt at fastsætte rapporteringsforpligtelser for at sikre en korrekt gennemførelse, overvågning og evaluering af EU-lovgivningen og for at give markederne ajourførte oplysninger om gennemsigtighed. Korrekte og gyldige data er nødvendige for, at Kommissionen kan vurdere, om de foranstaltninger, der er fastsat i nærværende forordning, fungerer korrekt, og om nødvendigt foreslå yderligere justeringer med henblik på at sikre en miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer eller strømline gennemførelsen af nærværende forordning. Med henblik på at begrænse rapporteringsbyrden bør der kun rapporteres data, som er nødvendige for gennemførelsen af denne forordning, og rapporteringen bør lettes ved brug af digitale værktøjer. På grundlag af disse elementer bør det præciseres, hvilke data de erhvervsdrivende skal rapportere til de relevante myndigheder, og hvilke data medlemsstaterne skal rapportere til Kommissionen. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af rapporteringskravene bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. I gennemførelsesretsakterne, som bør erstatte Kommissionens beslutning 2005/293/EF[25], bør der også fastlægges en metode til beregning og verifikation af, om målene for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse er nået.

[25] Kommissionens beslutning 2005/293/EF af 1. april 2005 om detaljerede regler for overvågning af målene for genbrug/nyttiggørelse og genbrug/genanvendelse i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 94 af 13.4.2005, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) Medlemsstaternes kompetente myndigheder spiller en vigtig rolle med hensyn til at verificere overholdelsen af de forpligtelser, der er fastsat i nærværende forordning vedrørende indsamling og håndtering af udrangerede køretøjer, herunder med hensyn til bedre sporing fra disse myndigheders side af, hvor køretøjerne befinder sig og bekæmpelse af ulovlig håndtering af udrangerede køretøjer. Medlemsstaterne bør derfor kræve, at affaldshåndteringsvirksomheder og andre relevante erhvervsdrivende giver de kompetente myndigheder data, der sætter dem i stand til bedre at overvåge, hvordan bestemmelserne om indsamling og håndtering af udrangerede køretøjer gennemføres.

(102) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af nærværende forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse gennemførelsesbeføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[26].

[26] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(103) Ved vedtagelse af delegerede retsakter i henhold til nærværende forordning er det navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[27]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(104) Bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1020[28], som indeholder en liste over EU-harmoniseringslovgivning uden bestemmelser om sanktioner, bør ændres for at slette direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF i denne liste, da den nuværende forordning skal indeholde sanktionsbestemmelser.

(105) Det er nødvendigt at sikre, at de typegodkendelsesrelaterede bestemmelser og krav i nærværende forordning verificeres under EU-typegodkendelsesprocessen. Forordning (EU) 2018/858 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

---

27 EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

28 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1020 af 20. juni 2019 om markedsovervågning og produktoverensstemmelse og om ændring af direktiv 2004/42/EF og forordning (EF) nr. 765/2008 og (EU) nr. 305/2011 (EUT L 169 af 25.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

(106) Forsvundne køretøjer er blevet anerkendt som en af de største udfordringer i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF. Manglen på et effektivt system, der gør det muligt at udveksle oplysninger i realtid mellem medlemsstaterne om køretøjers registreringsstatus, hindrer sporbarhed og er blevet identificeret som en årsag til det store antal "forsvundne køretøjer" i Unionen. For at afhjælpe dette foreslog Kommissionen en revision af Rådets direktiv 1999/37/EF[29] om registreringsdokumenter for motorkøretøjer. I forbindelse med denne revision bør det kræves, at medlemsstaterne for køretøjer, der er registreret på deres område, elektronisk registrerer data, der gør det muligt på behørig vis at dokumentere årsagerne til annulleringen af registreringen af et køretøj, navnlig hvis et køretøj er blevet behandlet som et udrangeret køretøj på et godkendt behandlingsanlæg, omregistreret i en anden medlemsstat, eksporteret til et tredjeland uden for Unionen eller stjålet. For at forhindre ulovlig demontering eller eksport af køretøjer, der er blevet midlertidigt afmeldt, bør køretøjsejerne desuden være forpligtet til straks at indberette ændringer i ejerskabet heraf til den nationale køretøjsregistreringsmyndighed. Disse ændringer supplerer og bygger videre på de eksisterende krav til medlemsstaterne om elektronisk registrering af data om alle køretøjer, der er registreret på deres område.

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

(107) I betragtning af nødvendigheden af at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og tage hensyn til videnskabelige fremskridt bør Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på det indre markeds funktion og miljøet. Kommissionen bør i sin rapport bl.a. medtage en evaluering af bestemmelserne om design af nye køretøjer, herunder målene for genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, om håndtering af udrangerede køretøjer, herunder genanvendelsesmålene, og om sanktioner samt en vurdering af behovet for og gennemførligheden af en yderligere udvidelse af de gældende bestemmelser til at omfatte køretøjer i klasse L, tunge køretøjer, køretøjer, der er typegodkendt ved etapevis typegodkendelse og campingbiler, herunder campingvogne, i denne forordnings anvendelsesområde. I denne evaluering bør der ikke kun være fokus på aspekter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer, men også på relevansen og merværdien af at fastsætte designkrav og på at evaluere, i hvilket omfang problemet med forsvundne køretøjer er blevet løst, herunder skøn over antallet af forsvundne køretøjer og virkningen af foranstaltningerne vedrørende eksport af brugte køretøjer, og behovet for at medtage yderligere foranstaltninger til håndtering af spørgsmålet om køretøjers sporbarhed.

I den forbindelse bør evalueringen gennemgå effektiviteten, interoperabiliteten og pålideligheden af nationale køretøjsregistreringssystemer og deres grænseoverskridende udveksling af oplysninger med henblik på at sikre nøjagtig identifikation, stand og sporbarhed af køretøjer i hele deres livscyklus. Kommissionen bør også gennemgå status for den teknologiske udvikling og miljøpræstationerne for indholdet af biobaseret plast i køretøjer og for elastomerer, der stammer fra oparbejdning af dæk i nye køretøjer, og kan forelægge et lovgivningsforslag med henblik på at fastsætte relevante mål, hvor det er relevant. For elastomerer, der stammer fra oparbejdning af dæk, bør det prioriteres at vurdere, i hvilket omfang de kan integreres i de eksisterende mål for indholdet af genanvendt plast.

(108) Rapporten fra Kommissionen bør også indeholde en evaluering af foranstaltningerne vedrørende tilvejebringelse af oplysninger om problematiske stoffer i køretøjer og om, hvorvidt det er nødvendigt at forbedre sporbarheden af sådanne stoffer. Det bør også vurderes, om der er behov for at indføre foranstaltninger vedrørende de stoffer, der kan påvirke behandlingen af udrangerede køretøjer, for at bringe forordningen i bedre overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1781.

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

(110) Det er nødvendigt at give erhvervsdrivende tilstrækkelig tid til at opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning og at give medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at etablere den administrative infrastruktur, der er nødvendig for dens anvendelse. Anvendelsen af denne forordning bør derfor udskydes.

(111) Med henblik på at give medlemsstaterne mulighed for at træffe de nødvendige administrative foranstaltninger vedrørende etablering af indsamlingssystemer, samtidig med at kontinuiteten for de erhvervsdrivende og affaldshåndteringsvirksomhederne bevares, bør ophævelsen af direktiv 2000/53/EF udskydes.

(112) Denne forordning ændrer ikke reglerne om begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer i direktiv 2000/53/EF eller undtagelser fra disse begrænsninger. Der fastsættes imidlertid klarere regler for, hvordan overholdelsen af sådanne begrænsninger samt af andre cirkularitetskrav skal verificeres under typegodkendelsesprocessen. For at sikre, at fabrikanterne har tilstrækkelig tid til at overholde disse regler, bør anvendelsen af reglerne udskydes. Derfor bør bestemmelserne i direktiv 2000/53/EF om begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom fortsat være gældende, indtil bestemmelserne i nærværende forordning finder anvendelse, af hensyn til kontinuiteten og for at sikre, at køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen, ikke indeholder sådanne stoffer i andre tilfælde end dem, der er omhandlet i nævnte direktiv.

(113) Denne forordning indeholder også klarere bestemmelser om udvidet producentansvar end de bestemmelser, der er fastsat i direktiv 2000/53/EF. Da indførelsen af sådanne ordninger og de nødvendige nationale bestemmelser om godkendelse af producenter og producentansvarsorganisationer kræver tid, bør anvendelsen af disse bestemmelser udskydes. De tilsvarende bestemmelser i direktiv 2000/53/EF bør fortsat være gældende, indtil bestemmelserne i nærværende forordning finder anvendelse, for at sikre kontinuitet i producenternes finansiering af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer.

(114) Denne forordning indeholder nye krav om behandling af udrangerede køretøjer, navnlig om fjernelse af dele og komponenter med henblik på at fremme genbrug, genfremstilling eller istandsættelse heraf og forbedre genanvendelsesprocessernes kvalitet. Affaldshåndteringsvirksomhederne har brug for tid til at tilpasse sig disse nye krav, og anvendelsen heraf bør derfor udskydes. De tilsvarende bestemmelser i direktiv 2000/53/EF bør fortsat være gældende, indtil kravene i nærværende forordning finder anvendelse, for at sikre kontinuitet i behandlingen af udrangerede køretøjer.

(115) Med henblik på at sikre kontinuitet bør forpligtelserne i direktiv 2000/53/EF vedrørende rapportering og de tilknyttede forpligtelser til at overføre data til Kommissionen bør fortsat være gældende, indtil Kommissionen vedtager nye beregningsregler og rapporteringsformater i henhold til denne forordning.

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

(117) Af hensyn til klarhed, rationalitet og forenkling bør ophævelsen af direktiv 2005/64/EF udskydes, da alle reglerne om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder er indeholdt i denne forordning. Dette giver fabrikanterne tilstrækkelig tid til at sikre, at de køretøjstyper, de designer og fremstiller, opfylder cirkularitetskravene, og de type-godkendende myndigheder tilstrækkelig tid til at gennemføre de nye regler.

(118) Målene for denne forordning, nemlig at bidrage til et velfungerende indre marked, at forebygge og mindske de negative virkninger af håndtering af udrangerede køretøjer og at sikre et højt niveau for beskyttelse af miljøet og menneskers sundhed, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af behovet for harmonisering bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(119) Den 1. februar 2020 udtrådte Det Forenede Kongerige af Den Europæiske Union. Udtrædelsesaftalen[30] blev indgået mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige på den anden side. Aftalen blev godkendt ved Rådets afgørelse (EU) 2020/135[31] og trådte i kraft den 1. februar 2020. I udtrædelsesaftalen fastsættes en overgangsperiode, der sluttede den 31. december 2020. Ved overgangsperiodens udløb ophørte EU-retten med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige, mens protokollen om Irland/Nordirland ("Windsorrammen")[32], som udgør en integreret del af udtrædelsesaftalen, trådte i kraft. I overensstemmelse med Windsorrammens artikel 5, stk. 4, og punkt 9 i bilag 2 til Windsorrammen finder direktiv 2005/64/EF samt EU-retsakter om gennemførelse, ændring eller erstatning af dette direktivs anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland. Denne forordning erstatter direktiv 2005/64/EF og vil derfor finde anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland. I betragtning af Windsorrammens anvendelsesområde bør det derfor fastsættes, at visse bestemmelser i denne forordning ikke bør finde anvendelse på eller i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

---

30 Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

31 Rådets afgørelse (EU) 2020/135 af 30. januar 2020 om indgåelse af aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab (EUT L 29 af 31.1.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

32 Unionens og Det Forenede Kongeriges fælles erklæring nr. 1/2023 i Det Blandede Udvalg, der er nedsat ved aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab af 24. marts 2023 (EUT L 102 af 17.4.2023, s. 87).

Kapitel I
Almindelige bestemmelser

Artikel 1

Genstand

I denne forordning fastsættes krav om cirkularitet i design og produktion af køretøjer vedrørende genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og brugen af genanvendt indhold, som skal verificeres ved typegodkendelsen af køretøjer, og oplysnings- og mærkningskrav vedrørende dele, komponenter og materialer i køretøjer. Der fastsættes ligeledes krav om udvidet producentansvar, indsamling og behandling af udrangerede køretøjer samt om eksport af brugte køretøjer fra Unionen til tredjelande.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse:

   a) på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M_1 og N_1, jf. i artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), og litra b), nr. i), i forordning (EU) 2018/858

b) fra den … [den første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer til særlig anvendelse og udrangerede køretøjer til særlig anvendelse, som defineret i artikel 3, nr. 31) i forordning (EU) 2018/858, i klasse M_1 og N_1

c) fra den … [den første dag i måneden 60 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O som omhandlet i artikel 4, stk. 1), i forordning (EU) 2018/858

d) fra den … [den første dag i måneden 60 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer til særlig anvendelse og udrangerede køretøjer til særlig anvendelse, som defineret i artikel 3, nr. 31), i forordning (EU) 2018/858, i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O

e) fra den … [den første dag i måneden 60 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L som omhandlet i artikel 4, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013[33].

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

2. Uanset stk. 1 finder denne forordning ikke anvendelse på:

a) køretøjer fremstillet i små serier som defineret i artikel 3, nr. 30), i forordning (EU) 2018/858

b) køretøjer i klasse L fremstillet i små serier, jf. artikel 42 i forordning (EU) nr. 168/2013

c) køretøjer, der udelukkende er designet eller tilpasset til brug for de væbnede styrker, jf. artikel 2, stk. 2, litra d), i forordning (EU) 2018/858

d) køretøjer, der er designet og fremstillet til brug for de væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet, ordensmagten og akutmedicinske tjenester, jf. artikel 2, stk. 2, litra e), i forordning (EU) nr. 168/2013

e) køretøjer af historisk betydning som defineret i artikel 3, nr. 7), i direktiv 2014/45/EU, herunder de identificerbare dele og komponenter, der er nødvendige for aktiviteter i forbindelse med vedligeholdelse heraf og for at bevare deres historiske status i den periode, hvor disse køretøjer betragtes som køretøjer af historisk betydning

f) køretøjer af særlig kulturel betydning i den periode, hvor disse køretøjer officielt er anerkendt som sådanne af de kompetente myndigheder, og i overensstemmelse med proceduren i bilag II til denne forordning

g) campingvogne som defineret i punkt 5.6, i bilag I til forordning (EU) 2018/858

h) køretøjer til særlig anvendelse som defineret i artikel 3, nr. 31), i forordning (EU) 2018/858, i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 eller O, der er fremstillet af en fabrikant af små mængder af køretøjer

i) pedalcykler i køretøjsklasse $L1_e$-A som omhandlet i kriterie nr. 9) i bilag I til forordning (EU) nr. 168/2013 eller $L1_e$-B som omhandlet i punkt 1.1.2 i bilag XIX til Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 3/2014[34].

3. Uanset stk. 1, litra c), finder følgende bestemmelser ikke anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O:

a) artikel 4 om køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder

b) artikel 5 om krav til stoffer i køretøjer

c) artikel 6 om minimumsindhold af genanvendt materiale i køretøjer

d) artikel 8 om almindelige forpligtelser

e) artikel 9 om en strategi for cirkularitet

[34] Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 3/2014 af 24. oktober 2013 om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 om krav vedrørende køretøjers funktionelle sikkerhed med henblik på typegodkendelse af to- og trehjulede køretøjer samt quadricykler (EUT L 7 af 10.1.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

f) artikel 10 om erklæring om genanvendt indhold i køretøjer

g) artikel 12 om mærkning af dele, komponenter og materialer i køretøjer

h) artikel 13 om digitalt køretøjspas for cirkularitet

i) artikel 21 om graduering af gebyrer

j) artikel 22 om omkostningsfordelingsmekanisme for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat

k) artikel 33 om mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse

l) artikel 35, stk. 2, om overførsel af udrangerede køretøjer.

4. Uanset stk. 1, litra e), finder følgende bestemmelser ikke anvendelse på køretøjer eller udrangerede køretøjer i klasse L :

a) artikel 4 om køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder

b) artikel 5 om krav til stoffer i køretøjer

c) artikel 6 om minimumsindhold af genanvendt materiale i køretøjer

d) artikel 9 om en strategi for cirkularitet

e) artikel 10 om erklæring om genanvendt indhold i køretøjer

f) artikel 13 om digitalt køretøjspas for cirkularitet

g) artikel 21 om graduering af gebyrer

h) artikel 22 om omkostningsfordelingsmekanisme for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat

i) artikel 33 om mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse

j) artikel 35, stk. 2, om overførsel af udrangerede køretøjer

k) artikel 38 om kompetent myndighed for eksport af brugte køretøjer til tredjelande

l) artikel 39 om kontrol og krav i forbindelse med eksport af brugte køretøjer

m) artikel 40 om automatisk verifikation af oplysningerne om køretøjets stand

n) artikel 41 om risikoforvaltning og toldkontrol

o) artikel 42 om suspension

p) artikel 43 om frigivelse til eksport

q) artikel 44 om afslag på frigivelse til eksport

r) artikel 45 om samarbejde mellem myndigheder og udveksling af oplysninger

s) artikel 46 om elektroniske systemer.

5. Uanset stk. 1, litra b) og d), finder følgende bestemmelser ikke anvendelse på køretøjer til særlig anvendelse eller udrangerede køretøjer til særlig anvendelse:

a) artikel 4 om køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder

b) artikel 6 om minimumsindhold af genanvendt materiale i køretøjer

c) artikel 7 om design med henblik på fjernelse og udskiftning af visse dele og komponenter i køretøjer

d) artikel 8 om almindelige forpligtelser

e) artikel 9 om en strategi for cirkularitet

f) artikel 10 om erklæring om genanvendt indhold i køretøjer

g) artikel 11 om oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i køretøjer

h) artikel 12 om mærkning af dele, komponenter og materialer i køretøjer

i) artikel 13 om digitalt køretøjspas for cirkularitet

j) artikel 14 om kompetent myndighed for håndtering af udrangerede køretøjer

k) artikel 15 om godkendte behandlingsanlæg

l) artikel 17 om producentansvarsorganisationer

m) artikel 18 om godkendelse af opfyldelsen af det udvidede producentansvar

n) artikel 19 om registrering

o) artikel 21 om graduering af gebyrer

p) artikel 22 om omkostningsfordelingsmekanisme for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat

q) artikel 33 om mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse

r) artikel 35, stk. 2, om overførsel af udrangerede køretøjer

s) artikel 36 om overdragelse af ejerskab af brugte køretøjer inden for Unionen

t) artikel 37, stk. 1 om køretøjets stand

u) artikel 38 om kompetent myndighed for eksport af brugte køretøjer til tredjelande

v) artikel 39 om kontrol og krav i forbindelse med eksport af brugte køretøjer

w) artikel 40 om automatisk verifikation af oplysningerne om køretøjets stand

x) artikel 41 om risikoforvaltning og toldkontrol

y) artikel 42 om suspension

z) artikel 43 om frigivelse til eksport

aa) artikel 44 om afslag på frigivelse til eksport

ab) artikel 45 om samarbejde mellem myndigheder og udveksling af oplysninger

ac) artikel 46 om elektroniske systemer.

6. Uanset stk. 1 gælder følgende:

a) artikel 4-13 finder ikke anvendelse på andre dele af et køretøj, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse af klasse M_2, M_3, N_2, N_3 eller O end basiskøretøjet; de øvrige bestemmelser i denne forordning finder anvendelse, i det omfang de gælder for den pågældende køretøjsklasse

b) artikel 5 finder ikke anvendelse på køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O

c) artikel 7 og 11 finder kun anvendelse på køretøjer i klasse L for så vidt angår bilag VIII, del C, punkt 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 og 11

d) artikel 7 finder kun anvendelse på køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3, og O for så vidt angår bilag VIII, del C, punkt 1, 3, 4 og 5

e) artikel 8 finder kun anvendelse på køretøjer i klasse L for så vidt angår de forpligtelser, der gælder for sådanne køretøjer

f) artikel 16, litra b), finder ikke anvendelse på køretøjer i klasse L og køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 eller O og på køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 eller O

g) medlemsstaterne kan undtage klasserne L1e, L2e og L6e fra forpligtelserne i henhold til artikel 23, stk. 6, artikel 25, artikel 36 og 37

h) for køretøjer i klasse L og køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O og for køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O finder artikel 29 kun anvendelse for så vidt angår bilag VIII, del C, punkt 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 og 11

i) for køretøjer i klasse L og for køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O finder artikel 47-50 kun anvendelse med hensyn til indberetning og håndhævelse af forpligtelser, der gælder for sådanne køretøjsklasser

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) "køretøj": ethvert køretøj som defineret i artikel 3, nr. 15), i forordning (EU) 2018/858 eller opført i artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) nr. 168/2013

2) "udrangeret køretøj": et køretøj, der er affald som defineret i artikel 3, nr. 1), i direktiv 2008/98/EF, eller som er affald, jf. bilag I til nærværende forordning

3) "køretøjstype": enhver køretøjstype som defineret i artikel 3, nr. 32), i forordning (EU) 2018/858 eller enhver køretøjstype som defineret i artikel 3, nr. 73), i forordning (EU) nr. 168/2013

4) "genbrug": enhver proces, hvorved dele eller komponenter fra udrangerede køretøjer igen anvendes til samme formål, som de er udformet til

5) "genbrugelighed": muligheden for genbrug af dele eller komponenter fra et udrangeret køretøj

6) "genanvendelighed": muligheden for genanvendelse af dele, komponenter eller materialer fra et udrangeret køretøj

7) "nyttiggørelsesmuligheder": muligheden for nyttiggørelse af dele, komponenter eller materialer fra et udrangeret køretøj

8) "leverandør": enhver fysisk eller juridisk person, der leverer dele, komponenter eller materialer til en fabrikant, som anvender dem til fremstilling af køretøjer

9) "plast": en polymer som defineret i artikel 3, nr. 5), i forordning (EF) nr. 1907/2006, hvortil der kan være tilsat tilsætningsstoffer eller andre stoffer, og som kan fungere som en strukturel hovedbestanddel i slutprodukter, med undtagelse af naturlige polymerer, som ikke er kemisk modificerede

10) "kritiske råstoffer": kritiske råstoffer som omhandlet i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2024/1252

11) "produktionsaffald": materiale afledt af affaldsstrømmen i forbindelse med en fremstillingsproces, undtagen genbrug eller genanvendelse af materialer såsom omarbejdning, omkværning eller skrot produceret i en proces, og som kan indvindes i den samme proces, der producerede det

12) "forbrugsaffald": affald, der genereres fra produkter, der er blevet bragt i omsætning eller leveret til distribution, forbrug eller anvendelse i et tredjeland som led i erhvervsvirksomhed mod eller uden vederlag

13) "fjernelse": manuel, mekanisk, kemisk, termisk eller metallurgisk håndtering med det resultat, at de ønskede dele, komponenter eller materialer fra udrangerede køretøjer kan identificeres individuelt som en separat outputstrøm eller en del af en outputstrøm

14) "elmotor": en elmotor, der omdanner elektrisk indgangseffekt til mekanisk udgangseffekt for at give trækkraft til et køretøj

15) "elkøretøjsbatteri": elkøretøjsbatteri som defineret i artikel 3, stk. 1, nr. 14), i forordning (EU) 2023/1542

16) "godkendt behandlingsanlæg": ethvert anlæg eller enhver virksomhed, der i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF og denne forordning har tilladelse til at gennemføre indsamling, oplagring og behandling af udrangerede køretøjer**,** herunder dele og komponenter heraf

17) "fragmentering": en proces, der benyttes til at neddele eller fragmentere udrangerede køretøjer

18) "behandling": enhver aktivitet, der finder sted, efter at det udrangerede køretøj er afleveret til et anlæg med henblik på rensning, demontering, komprimering, opskæring, fragmentering, nyttiggørelse eller forberedelse forud for bortskaffelse af shredderaffald, samt enhver anden proces, der foretages til nyttiggørelse eller bortskaffelse af det udrangerede køretøj og dets dele, komponenter og materialer

19) "reparations- og vedligeholdelsesvirksomhed": en fysisk eller juridisk person, der udøver selvstændig erhvervsvirksomhed, som direkte eller indirekte involverer reparation og vedligeholdelse af køretøjer, herunder reparatører, fabrikanter eller distributører af reparationsudstyr, værktøj eller reservedele såvel som udgivere af tekniske oplysninger, automobilklubber, vejhjælpsvirksomheder, virksomheder, der tilbyder inspektions- og prøvningstjenester, og virksomheder, som tilbyder undervisning af installatører, fabrikanter og reparatører af udstyr til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer

20) "tilgængeliggørelse på markedet": levering af et køretøj med henblik på distribution eller anvendelse på markedet som led i erhvervsmæssig aktivitet mod eller uden vederlag

21) "bringe i omsætning" eller "omsætning": første tilgængeliggørelse af et køretøj på EU-markedet

22) "affaldshåndteringsvirksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, som erhvervsmæssigt beskæftiger sig med indsamling eller behandling af udrangerede køretøjer eller dele og komponenter heraf

23) "producent": enhver fabrikant, importør eller distributør, som, uanset hvilken salgsmetode der anvendes, herunder efter aftaler om fjernsalg, jf. artikel 2, nr. 7), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU[35], for første gang erhvervsmæssigt gør tilgængeligt et køretøj til distribution eller anvendelse, på en medlemsstats område;

24) "producentansvarsorganisation": en juridisk enhed, der finansielt eller finansielt og operationelt organiserer opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar på vegne af flere producenter

25) "autoriseret repræsentant for det udvidede producentansvar": en fysisk eller juridisk person, der er etableret i en medlemsstat, hvori producenten for første gang gør køretøjer tilgængelige på markedet, som er forskellig fra den medlemsstat eller det tredjeland, hvor producenten er etableret, og som er udpeget af producenten i overensstemmelse med artikel 8a, stk. 5, tredje afsnit, i direktiv 2008/98/EF til at opfylde den pågældende producents forpligtelser i henhold til denne forordnings kapitel IV

26) "autoriseret repræsentant for den grænseoverskridende mekanisme": en fysisk eller juridisk person, der er etableret i en medlemsstat og udpeget af fabrikanten i overensstemmelse med artikel 22

---

[35] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU af 25. oktober 2011 om forbrugerrettigheder, om ændring af Rådets direktiv 93/13/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/44/EF samt om ophævelse af Rådets direktiv 85/577/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/7/EF (EUT L 304 af 22.11.2011, s. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

27) "sekundære råstoffer": materialer, der er fremkommet ved genanvendelsesprocesser, og som kan substituere primære råstoffer

28) "køretøjsejer": en fysisk eller juridisk person, der er indehaver af ejendomsretten til et køretøj, eller indehaveren af køretøjets registreringsattest eller, hvis hverken indehaveren af ejendomsretten eller indehaveren af køretøjets registreringsattest kan identificeres, indehaveren af køretøjet

29) "post-shredder-teknologi": teknikker og teknologier, der anvendes til at behandle materialer fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet fragmenteret, med henblik på yderligere nyttiggørelse i overensstemmelse med bilag VIII, del G, punkt 2

30) "genfremstilling": erhvervsmæssige handlinger, hvorigennem en ny del eller komponent fremstilles for at vende tilbage til samme tilstand som nye dele og komponenter, der fjernes fra køretøjer eller udrangerede køretøjer, og hvorigennem der foretages mindst én ændring, der påvirker delens eller komponentens sikkerhed, levetid, ydeevne, formål eller type, i en proces, der er i overensstemmelse med specifikke tekniske specifikationer, herunder konstruktions-, kvalitets- og prøvningsstandarder

31) "istandsættelse": handlinger, der udføres for at bearbejde, rense, afprøve, udføre service på og om nødvendigt reparere en del eller komponent, der fjernes fra køretøjer eller udrangerede køretøjer, for at genoprette dets ydeevne eller funktionalitet med hensyn til den tilsigtede anvendelse og dens ydeevne som oprindeligt udformet i designfasen på det tidspunkt, hvor delen eller komponenten blev bragt i omsætning

32) "ikkeinert affald": affald, der ikke opfylder betingelserne i definitionen af "inert affald" i artikel 2, litra e), i Rådets direktiv 1999/31/EF[36]

33) "brugt køretøj": et køretøj, der er registreret i en medlemsstat eller et tredjeland, og som ikke er et udrangeret køretøj

34) "brugt køretøj, der skal eksporteres": et brugt køretøj, der skal henføres under den toldprocedure, der er fastsat i artikel 269 i forordning (EU) nr. 952/2013

35) "erhvervsdrivende": en producent, indsamler, bilforsikringsselskab, leverandør, reparations- og vedligeholdelsesvirksomhed, affaldshåndteringsvirksomhed, herunder demonteringsvirksomhed eller genanvendelsesvirksomhed, og alle andre aktører, der er involveret i design af køretøjer, handel med brugte køretøjer, demontering, genbrug eller håndtering af udrangerede køretøjer samt genfremstilling og istandsættelse af dele, komponenter og materialer fra køretøjer

36) "køretøj i trafiksikker stand": et køretøj, der er i trafiksikker stand i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU

37) "eftermonteringsvirksomhed": enhver juridisk person, der fremstiller et elektrisk ombygningssæt eller ombygger køretøjer med interne forbrændingsmotorer til batteridrevne eller brændselscelledrevne køretøjer

---

[36] Rådets direktiv 1999/31/EF af 26. april 1999 om deponering af affald (EFT L 182 af 16.7.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

38) "indsamlingssted": en anden erhvervsdrivende end et godkendt behandlingsanlæg, som midlertidigt oplagrer udrangerede køretøjer og klargør de indsamlede udrangerede køretøjer til overdragelse til godkendte behandlingsanlæg med henblik på behandling

39) "affald", "olieaffald", "affaldsindehaver", "affaldshåndtering", "indsamling", "forebyggelse", "nyttiggørelse", "genanvendelse", "opfyldning", "bortskaffelse" og "ordning for udvidet producentansvar": affald, olieaffald, affaldsindehaver, affaldshåndtering, indsamling, forebyggelse, nyttiggørelse, genanvendelse, opfyldning, bortskaffelse og ordning for udvidet producentansvar som defineret i henholdsvis artikel 3, nr. 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17a), 19) og 21), i direktiv 2008/98/EF

40) bortset fra køretøjer i klasse L: "typegodkendelse", "etapevis typegodkendelse", "komponent", "dele", "reservedele", "basiskøretøj", "køretøj fremstillet i små serier", "køretøj til særlig anvendelse", "markedsovervågningsmyndighed", "godkendende myndighed", "fabrikant", "importør" og "distributør": typegodkendelse, etapevis typegodkendelse, komponent, dele, reservedele, basiskøretøj, køretøj fremstillet i små serier, køretøj til særlig anvendelse, markedsovervågningsmyndighed, godkendende myndighed, fabrikant, importør og distributør som defineret i henholdsvis artikel 3, nr. 1), 8), 19), 21), 23), 24), 30), 31), 35), 36), 40), 42) og 43), i forordning (EU) 2018/858

41) køretøjer i klasse L: "typegodkendelse", "basiskøretøj", "komponent", "dele", "reservedele", "fabrikant", "importør", "distributør", "godkendende myndighed" og "markedsovervågningsmyndighed": typegodkendelse, basiskøretøj, komponent, dele, reservedele, fabrikant, importør, distributør, godkendende myndighed og markedsovervågningsmyndighed som defineret i henholdsvis artikel 3, nr. 1), 11), 16), 18), 21), 47), 49), 50), 56) og 57), i forordning (EU) nr. 168/2013, og "køretøj fremstillet i små serier" som fastsat i artikel 42 i den nævnte forordning

42) "registrering", "registreringsattest", "indehaver af registreringsbevis", "suspension" og "inddragelse af en registrering": registrering, registreringsattest, indehaver af registreringsbevis, suspension og inddragelse af en registrering som defineret i henholdsvis artikel 2, litra b), c), d), e) og f), i direktiv 1999/37/EF

43) "køretøj af historisk betydning", "teknisk kontrol" og "synsrapport": køretøj af historisk betydning, teknisk kontrol og synsrapport som defineret i henholdsvis artikel 3, nr. 7), 9) og 12), i direktiv 2014/45/EU

44) "problematisk stof" og "databærer": problematisk stof og databærer som fastsat i artikel 2, nr. 27) og 29), i forordning (EU) 2024/1781

45) "toldmyndigheder": toldmyndigheder som defineret i artikel 5, nr. 1), i forordning (EU) nr. 952/2013

46) "onlineplatform": onlineplatform som defineret i artikel 3, litra i), i forordning (EU) 2022/2065

47) "fabrikant af små mængder af køretøjer": en fabrikant som defineret i artikel 3, nr. 48), i forordning (EU) 2024/1257

48) "batteri til lette transportmidler" eller "LTM-batteri": batteri til lette transportmidler eller LTM-batteri som defineret i artikel 3, nr. 11), i forordning (EU) 2023/1542

49) "emballageaffald": emballageaffald som defineret i artikel 3, nr. 25), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2025/40[37]

50) "affald af elektrisk og elektronisk udstyr": affald af elektrisk og elektronisk udstyr som defineret i artikel 3, stk. 1, litra e), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/19/EU[38]

51) "biobaseret plast": biobaseret plast som defineret i artikel 3, nr. 53), i forordning (EU) 2025/40

52) "regenerering": regenerering som defineret i artikel 3, nr. 13), i forordning (EU) 2024/573.

---

37 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2025/40 af 19. december 2024 om emballage og emballageaffald, om ændring af forordning (EU) 2019/1020 og direktiv (EU) 2019/904 og om ophævelse af direktiv 94/62/EF (EUT L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

38 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/19/EU af 4. juli 2012 om affald af elektrisk og elektronisk udstyr (WEEE) (EUT L 197 af 24.7.2012, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

Kapitel II

Cirkularitetskrav

Artikel 4

Køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder

1. Hvert køretøj, der tilhører en køretøjstype, som er typegodkendt fra den … [den første dag i måneden 72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, fremstilles således, at:

   a) mindst 85 masseprocent kan genbruges eller genanvendes

   b) mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres.

2. For hver køretøjstype, der er omhandlet i stk. 1, skal fabrikanterne træffe følgende foranstaltninger:

   a) indsamle de nødvendige data fra hele forsyningskæden, især vedrørende typen og massen af materialer, der anvendes i fremstillingen af køretøjer, for at sikre, at denne forordning fortsat overholdes

   b) opbevare alle andre relevante køretøjsdata, der er nødvendige for beregningsprocessen omhandlet i litra e)

c) fastsætte procedurer med henblik på at verificere, at oplysninger modtaget fra leverandørerne er korrekte og fuldstændige

d) styre og dokumentere opdelingen af materialer

e) beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne med henblik på denne artikels stk. 1 i overensstemmelse med den metode, der er fastlagt af Kommissionen i denne artikels stk. 3, eller, inden en sådan metode er vedtaget og trådt i kraft, i overensstemmelse med international standard ISO 22628:2002 i kombination med elementerne i bilag III, del A, til denne forordning

f) mærke dele og komponenter i køretøjerne fremstillet af polymerer og elastomerer i overensstemmelse med artikel 12, stk. 1

g) sikre, at de dele og komponenter, der er opført i bilag VIII, del E, ikke genbruges ved fremstillingen af nye køretøjer.

3. Kommissionen vedtager senest den … [den sidste dag i måneden 29 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] en gennemførelsesretsakt om fastlæggelse af en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj under hensyntagen til elementerne i bilag III til denne forordning og international standard ISO 22628:2002. Gennemførelsesretsakten vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 52, stk. 2.

Artikel 5

Krav til stoffer i køretøjer

1. Forekomsten af problematiske stoffer i køretøjer og i dele og komponenter heraf minimeres mest muligt.

2. Senest den … [18 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] udarbejder Kommissionen en rapport om forekomsten af problematiske stoffer i køretøjer for at fastslå, i hvilken udstrækning de har negativ indvirkning på genbrug og genanvendelse af materialer eller negativ indvirkning på miljøet eller sundheden. Kommissionen bistås af agenturet i forbindelse med kemikaliesikkerhedsaspekter. Rapporten skal ikke dække problematiske stoffer i køretøjsdele og -komponenter, for hvilke der allerede kræves identifikation eller vurdering i henhold til anden EU-lovgivning. Kommissionen forelægger rapporten for Europa-Parlamentet og Rådet og fremfører sine resultater og overvejer passende opfølgningsforanstaltninger. Hvis en medlemsstat finder, at et stof har negativ indvirkning på genbrug og genanvendelse af materialer i et køretøj, hvori det forekommer, meddeler den senest den … [30 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] Kommissionen og for så vidt angår aspekter vedrørende kemikaliesikkerhed også agenturet sådanne oplysninger og henviser til alle relevante risikovurderinger eller andre relevante data, hvis de foreligger.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge oplysningskrav og begrænsninger for forekomsten af problematiske stoffer, som har negativ indvirkning på genbrug og genanvendelse af materialer i køretøjer og i dele og komponenter heraf, af årsager, der ikke primært vedrører kemikaliesikkerhed.

4. Enhver køretøjstype, der er typegodkendt fra den … [den første dag i måneden 72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, eller alle nye dele eller komponenter, der bringes i omsætning til sådanne køretøjer, må ikke indeholde bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom.

5. Uanset denne artikels stk. 4 kan køretøjstyper eller dele og komponenter, der er bragt i omsætning til sådanne køretøjer, indeholde bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom på de betingelser og op til de maksimale koncentrationsværdier, der er fastsat i denne forordnings bilag IV. Denne artikels stk. 2, 3 og 4 samt nærværende stykke finder ikke anvendelse på batterier, der er indbygget i de køretøjer, som forordning (EU) 2023/1542 finder anvendelse på.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 om ændring af bilag IV for at tilpasse det til de videnskabelige og tekniske fremskridt ved at:

   a) fastsætte de maksimale koncentrationsværdier, op til hvilke tilstedeværelsen af bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom i bestemte dele, komponenter og homogene materialer i køretøjer tolereres

b) undtage visse dele, komponenter og homogene materialer i køretøjer fra forbuddet mod tilstedeværelse af bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom, jf. stk. 4, hvis følgende betingelser er opfyldt:

   i) anvendelsen af disse stoffer er uundgåelig

   ii) det påvises, at de socioøkonomiske fordele opvejer de risici for miljøet eller menneskers sundhed, der følger af anvendelsen af disse stoffer

   iii) der findes ingen egnede alternative stoffer eller teknologier

c) slette dele, komponenter og homogene materialer i køretøjer fra bilag IV, hvis anvendelsen af bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom kan undgås

d) angive de dele, komponenter og homogene materialer i køretøjer, der skal fjernes før yderligere behandling, og kræve, at de mærkes eller gøres identificerbare på anden passende måde.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 med henblik på at ændre bilag IV, navnlig ved at fjerne visse undtagelser for homogene materialer og komponenter fra listen i tilfælde, hvor den specifikke undtagelse er omfattet af anden EU-lovgivning.

Når Kommissionen vedtager en delegeret retsakt i henhold til dette stykke, tager den hensyn til de socioøkonomiske virkninger af at indføre, ændre eller slette en undtagelse fra begrænsningen for brugen af bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom i køretøjstyper, herunder tilgængeligheden af alternativer og indvirkningen på miljøet og menneskers sundhed i hele køretøjernes livscyklus.

7. Efter anmodning fra Kommissionen udarbejder agenturet inden for 12 måneder på baggrund af bl.a. en høring af interessenter en rapport om den tekniske og økonomiske gennemførlighed af alternativer til eksisterende undtagelser, der er opført i bilag IV, og på grundlag af en sådan vurdering et behørigt begrundet forslag om den specifikke ændring af enhver sådan undtagelse.

8. Så snart agenturet modtager Kommissionens anmodning, offentliggør det på sit websted en meddelelse om, at der vil blive udarbejdet en rapport om en mulig ændring af en undtagelse i bilag IV, og opfordrer medlemsstaterne og alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger inden for 12 uger fra datoen for offentliggørelsen af denne meddelelse. Agenturet offentliggør alle bemærkninger fra medlemsstaterne og de interesserede parter på sit websted.

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

Artikel 6

Minimumsindhold af genanvendt materiale i køretøjer

1. Plast indeholdt i hver ny køretøjstype, der er typegodkendt fra den … [den første dag i måneden 72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, skal indeholde mindst 15 % genanvendt plast fra forbrugsaffald af plast vægt.

   Plast indeholdt i hver ny køretøjstype, der er typegodkendt fra den … [den første dag i måneden 120 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, skal indeholde mindst 25 % genanvendt plast fra forbrugsaffald af plast efter vægt.

2. Mindst 20 % af det mål, der er fastsat i stk. 1, skal opnås ved i den pågældende køretøjstype at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer eller fra dele og komponenter, der er fjernet fra køretøjer i brugsfasen.

3. Vægten af den plast, der er indeholdt i hver af de pågældende nye køretøjstyper, og vægten af den genanvendte plast, der er omhandlet i stk. 1 og 2, omfatter ikke elastomerer fra dæk og fra andre termohærdede materialer end polyurethanskum, der anvendes til polstring.

4. Med henblik på de forpligtelser, der er fastsat i stk. 1, 2 og 3, nyttiggøres genanvendt indhold fra forbrugsaffald, som er blevet genanvendt enten i:

   a) et anlæg beliggende i Unionen, eller

b) fra den … [48 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] et anlæg beliggende i et tredjeland, forudsat at det pågældende anlæg opfylder kravene i bilag XIII.

Senest den … [den sidste dag i måneden 24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] foretager Kommissionen en mere omfattende vurdering af den forventede indvirkning på den globale handel og på Unionens genanvendelsesindustri og bilindustri og aflægger rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet.

5. Senest den … [den sidste dag i måneden 23 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt i overensstemmelse med artikel 52, stk. 2, for at fastlægge metoden til beregning og verifikation med henblik på nærværende artikels stk. 1-4 af andelen af plast som er til stede og indgår i køretøjstyper, og som er genanvendt fra forbrugsaffald og fra udrangerede køretøjer.

Der anvendes en metode for massebalanceregnskab for genanvendt plast, der stammer fra andre genanvendelsesmetoder end mekanisk genanvendelse, i overensstemmelse med de metoder for massebalanceregnskab, der gælder for genanvendelse af plast i overensstemmelse med definitionen af genanvendelse i direktiv 2008/98/EF.

Verifikationsmetoden skal omfatte en forpligtelse for fabrikanter til at sikre, at hvert anlæg beliggende i et tredjeland, der fremstiller materiale med genanvendt indhold, som de anvender, er i overensstemmelse med bilag XIII, og at hvert sådant anlæg beliggende i et tredjeland auditeres mindst hvert femte år af en uafhængig tredjepartsenhed i henhold til bilag XIV. Disse audit skal verificere, at de betingelser, der er anført i stk. 1-4 i denne artikel, er opfyldt.

De auditkrav, som er fastsat i dette stykkes tredje afsnit, og de krav og kriterier, som er fastsat i bilag XIII for materiale, der genanvendes i tredjelande, finder anvendelse fra den … [48 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 med henblik på at supplere nærværende artikels stk. 1 og 2 ved at fastsætte midlertidige undtagelser fra målene for indholdet af genanvendt plast eller en tidsplan, i tilfælde af at manglende tilgængelighed af eller uforholdsmæssigt høje priser på specifik genanvendt plast gør det uforholdsmæssigt vanskeligt at overholde minimumsprocentdelene for genanvendt indhold.

7. Senest den … [den sidste dag i måneden 12 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vurderer Kommissionen gennemførligheden af at fastsætte et krav vedrørende minimumsandelen af genanvendt stål, navnlig med hensyn til følgende:

   a) den nuværende og forventede tilgængelighed af jernskrot, herunder produktfamilierne fladt og langt kulstofstål, og, hvor det er relevant, rustfrit stål

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

c) fabrikanternes potentielle brug af jernskrot i køretøjer, der skal typegodkendes i fremtiden, og det respektive potentielle bidrag til øgede niveauer for udnyttelsen af skrot under hensyntagen til de forskellige sammensætningsmæssige begrænsninger for hver stålproduktfamilie

d) den relative efterspørgsel i bilsektoren sammenlignet med efterspørgslen efter affald af jernskrot i andre sektorer under hensyntagen til evnen til at tolerere kobberindhold og indeslutning af andre utilsigtede urenheder

e) økonomisk levedygtighed, tekniske og videnskabelige fremskridt, herunder ændringer i tilgængeligheden af genanvendelsesteknologier vedrørende genanvendelsesprocenter for stål samt nødvendigheden af at håndtere markedssvigt, der hindrer udnyttelse af forbrugsaffald og produktionsaffald af stålskrot

f) bidraget fra en minimumsandel af genanvendt indhold af stål og kulstoffattigt stål i køretøjer til EU's åbne strategiske autonomi, og klima-, miljø- og industrimål, navnlig for så vidt angår oprettelsen af komplementerende foregangsmarkeder for fremstillingen af dekarboniseret stål

g) behovet for at forhindre uforholdsmæssigt store negative indvirkninger på køretøjers prisoverkommelighed, og

h) indvirkningen på automobilsektorens samlede omkostninger og konkurrenceevne og hele stålværdikæden inden for automobilsektoren.

Senest den … [den sidste dag i måneden 24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 51 for at supplere denne forordning ved at fastsætte en minimumsandel af stål genanvendt fra forbrugsaffald af stål og, hvor det er relevant, jernskrot, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper, der skal typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning og forordning (EU) 2018/858. Denne delegerede retsakt fastsætter også anvendelsesdatoen for forpligtelsen til at have en minimumsandel af genanvendt indhold senest den … [84 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Stål, der anvendes som forstærkningsmateriale i dæk, anses ikke for at være omfattet af anvendelsesområdet for den pågældende delegerede retsakt.

Senest den … [den sidste dag i måneden 24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 51, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af andelen af stål genanvendt fra forbrugsaffald af stål i køretøjstyper, og, hvor det er relevant, fra jernskrot, der er til stede og indgår i køretøjstyper.

8. Senest den … [den sidste dag i måneden 12 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vurderer Kommissionen gennemførligheden af at fastsætte et krav vedrørende minimumsandelen af aluminium og legeringer heraf, som genanvendes fra forbrugsaffald, der er til stede og indgår i køretøjstyper, navnlig med hensyn til følgende:

a) den nuværende og forventede tilgængelighed af aluminium og legeringer heraf, som genanvendes fra produktionsaffald og forbrugsaffald

b) de nuværende andele af genanvendt indhold fra forbrugsaffald i aluminium og legeringer heraf i køretøjer, der er bragt i omsætning

c) økonomisk levedygtighed, tekniske og videnskabelige fremskridt, herunder ændringer i tilgængeligheden af genanvendelsesteknologier vedrørende typen af genanvendte materialer og deres genanvendelsesprocenter

d) bidraget fra en minimumsandel af genanvendt indhold af aluminium i køretøjer til EU's åbne strategiske autonomi, og klima-, miljø- og industrimål, navnlig for så vidt angår oprettelsen af komplementerende foregangsmarkeder for fremstillingen af dekarboniseret aluminium og legeringer heraf

e) behovet for at forhindre uforholdsmæssigt store negative indvirkninger på prisoverkommeligheden for køretøjer, der indeholder aluminium og legeringer heraf, og

f) indvirkningen på automobilsektorens samlede omkostninger og konkurrenceevne.

Senest den … [den sidste dag i måneden 24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 51 for at supplere denne forordning ved at fastsætte en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper, der skal typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning og forordning (EU) 2018/858. Denne delegerede retsakt fastsætter også anvendelsesdatoen for forpligtelsen til at have en minimumsandel af genanvendt indhold senest den … [84 måneder fra denne forordnings ikrafttræden].

Senest den … [den sidste dag i måneden 24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 51, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af andelen af aluminium og legeringer heraf genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper, og, hvor det er relevant, fra produktionsaffald, der er til stede og indgår i køretøjstyper.

9. Senest den … [den sidste dag i måneden 35 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vurderer Kommissionen gennemførligheden af at fastsætte et krav vedrørende minimumsandelen af:

a) magnesium og legeringer heraf, som genanvendes fra produktionsaffald og forbrugsaffald og er til stede og indgår i køretøjstyper, og

b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nikkel, kobolt, eller bor, som genanvendes fra forbrugsaffald og, hvor det er relevant, produktionsaffald, er til stede og indgår i permanente magneter.

Gennemførlighedsundersøgelsen tager hensyn til følgende:

a) den nuværende og forventede tilgængelighed af materialerne omhandlet i første afsnit, litra a) og b), genanvendt fra produktionsaffald og forbrugsaffald

b) de nuværende andele af genanvendt indhold fra forbrugsaffald i materialerne omhandlet i første afsnit, litra a) og b), i køretøjer, der er bragt i omsætning

c) økonomisk levedygtighed, tekniske og videnskabelige fremskridt, herunder ændringer i tilgængeligheden af genanvendelsesteknologier vedrørende typen af genanvendte materialer og deres genanvendelsesprocenter

d) bidraget fra en minimumsandel af genanvendt indhold af materialerne omhandlet i første afsnit, litra a) og b), i køretøjer til Unionens åbne strategiske autonomi og klima- og miljømål

e) mulige virkninger for køretøjets funktion af at lade genanvendt indhold af materialerne omhandlet i første afsnit, litra a) og b), indgå i køretøjsdele og -komponenter

f) behovet for at forhindre uforholdsmæssigt store negative indvirkninger på prisoverkommeligheden af køretøjer, der indeholder materialerne omhandlet i første afsnit, litra a) og b)

g) indvirkningen på automobilsektorens samlede omkostninger og konkurrenceevne.

Efter at have afsluttet den i første afsnit omhandlede undersøgelse tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 51 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte en minimumsandel for:

a) magnesium og legeringer heraf, som genanvendes fra forbrugsaffald og, hvor det er relevant, produktionsaffald, der er til stede og indgår i køretøjstyper, og

b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nikkel, kobolt, eller bor, som genanvendes fra forbrugsaffald og, hvor det er relevant, produktionsaffald, der er til stede og indgår i permanente magneter.

Den delegerede retsakt, der er omhandlet i tredje afsnit, fastsætter også anvendelsesdatoen for forpligtelsen til at have en minimumsandel af genanvendt indhold.

Senest den … [den sidste dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 51, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af den i tredje afsnit omhandlede andel af genanvendte materiale, som er til stede og indgår i køretøjstyper.

Artikel 7

Design med henblik på fjernelse og udskiftning af visse dele og komponenter i køretøjer

1. Hvert køretøj, der tilhører en ny køretøjstype, som er typegodkendt fra den …[den første dag i måneden 72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858 og forordning (EU) nr. 168/2013, designes på en måde, der ikke er til hinder for, at godkendte behandlingsanlæg kan fjerne de dele og komponenter, som er opført i bilag VII, del C, fra det pågældende køretøj i køretøjets affaldsfase med henblik på at blive udskiftet, genbrugt, genanvendt, genfremstillet eller istandsat, hvor det er teknisk muligt.

2. Hvert køretøj, der tilhører en ny køretøjstype, som er typegodkendt fra den … [den første dag i måneden 72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, designes således, at godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder på en let og ikkedestruktiv måde kan fjerne og udskifte elkøretøjsbatterier og deres batteripakker og elmotorer fra køretøjet i køretøjets brugsfase og affaldsfase.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 vedrørende ændring af stk. 2 ved at medtage yderligere dele og komponenter opført i bilag VIII, del C, under hensyntagen til tekniske og videnskabelige fremskridt.

4. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter betingelserne for design med henblik på fjernelse og udskiftning af dele og komponenter som omhandlet i stk. 2, hvis det er nødvendigt for at sikre en harmoniseret gennemførelse af forpligtelsen i det pågældende stykke. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 52, stk. 2.

5. Fabrikanter må ikke hindre fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter ved hjælp af softwareopdateringer, medmindre andet er fastsat i EU-retten.

Kapitel III
Fabrikanters forpligtelser

Artikel 8

Generelle forpligtelser

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

2. Med henblik på typegodkendelse af køretøjstyper, som kravene i artikel 4, 5, 6 eller 7 finder anvendelse på, fremlægger fabrikanten dokumentation for opfyldelsen af disse krav og:

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

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

3. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravene i artikel 10 i denne forordning, samler fabrikanten de oplysninger, der er omhandlet i denne forordnings artikel 10, stk. 1, og indgiver den i overensstemmelse med artikel 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858 til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i nævnte forordning.

4. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, der er omfattet af kravene i artikel 11 i denne forordning, indgiver fabrikanten en erklæring, hvori det bekræftes, at kravet i denne forordnings artikel 11, stk. 1, i overensstemmelse med artikel 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858 eller med artikel 27, stk. 1, i forordning (EU) nr. 168/2013, alt efter hvad der er relevant, er opfyldt, til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse.

Artikel 9

Strategi for cirkularitet

1. Hver fabrikant udarbejder fra den … [den første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] en strategi for cirkularitet på fabrikantniveau.

2. I strategien for cirkularitet redegøres for de foranstaltninger, som fabrikanten vil træffe for at følge op på sine forpligtelser til at sikre, at cirkularitetskravene i kapitel II er opfyldt.

3. Strategien for cirkularitet skal indeholde de elementer, der er fastsat i bilag IV, del A.

4. Hver fabrikant forelægger medlemsstaternes typegodkendende myndigheder og Kommissionen en kopi af strategien for cirkularitet senest 30 dage efter, at den er udarbejdet.

5. Hver fabrikant overvåger og følger op på foranstaltningerne i strategien for cirkularitet og ajourfører strategien med angivelse af de relevante nye ændringer af strategien for cirkularitet hvert femte år i overensstemmelse med bilag V, del B. Fabrikanten forelægger Kommissionen en ajourført strategi for cirkularitet.

6. Kommissionen gør strategierne for cirkularitet og eventuelle ajourføringer af disse strategier offentligt tilgængelige, bortset fra fortrolige oplysninger.

7. Senest den … [den sidste dag i måneden 83 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] og derefter mindst hvert sjette år udarbejder og offentliggør Kommissionen en rapport om cirkulariteten i bilindustrien. Denne rapport baseres navnlig på strategier for cirkularitet og ajourføringer af sådanne strategier.

Artikel 10

Erklæring om genanvendt indhold i køretøjer

1. Fabrikanten angiver for hver ny køretøjstype, der er typegodkendt i henhold til forordning (EU) 2018/858 fra den første dag i måneden 12 måneder fra vedtagelsen af de respektive metoder til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper, jf. artikel 6 i nærværende forordning, den respektive andel af genanvendt indhold af:

   a) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nikkel, kobolt og bor i permanente magneter i elmotorer

   b) aluminium og legeringer heraf

   c) magnesium og legeringer heraf

   d) stål og legeringer heraf

   e) plast.

   Erklæringen vedrører det genanvendte indhold af disse materialer i køretøjstypen, og det angives for hver materialeandel og for plastkomponenter, der er tungere end 100 g, om materialet genanvendes fra produktionsaffald eller fra forbrugsaffald.

2. De typegodkendende myndigheder verificerer, at den krævede dokumentation er indgivet af fabrikanterne, og at den indeholder de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1.

3. Uanset stk. 1 finder kravet om at angive andelen af genanvendt indhold af et bestemt materiale ikke anvendelse, hvis et mål for det pågældende materiale er begyndt at finde anvendelse i henhold til artikel 6.

Artikel 11

Oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i køretøjer

1. Fra den … [den første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] giver fabrikanterne for hver ny køretøjstype, der er blevet typegodkendt, affaldshåndteringsvirksomheder, udgivere af tekniske oplysninger og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til de oplysninger, der er opført i bilag VI, med henblik på sikker udtagning og udskiftning af følgende, medmindre sådanne oplysninger er til rådighed i henhold til anden EU-lovgivning:

   a) elkøretøjsbatterier og deres batteripakker, der er indbygget i køretøjet

   b) dele, komponenter og materialer i køretøjer, som indeholder de væsker, der er opført i bilag VIII, del B

c) dele og komponenter i køretøjer, der er opført i bilag VIII, del C

d) dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer omhandlet i artikel 28, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2024/1252 på tidspunktet for typegodkendelse af køretøjet

e) digitalt kodede komponenter og dele i et køretøj, hvis en sådan kodning er til hinder for reparation, vedligeholdelse eller udskiftning heraf i et andet køretøj.

Første afsnit, litra e), finder ikke anvendelse på oplysninger, der skal gives til udgivere af tekniske oplysninger.

2. Fabrikanterne stiller en rednings- og beredskabsvejledning til rådighed for beredskabstjenesterne.

3. Fabrikanterne sikrer samarbejdet med de godkendte behandlingsanlæg, udgivere af tekniske oplysninger, eftermonteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ved at etablere de nødvendige kommunikationsplatforme med henblik på tilvejebringelse og ajourføring af de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, og de oplysninger, der er anført i bilag VI.

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

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 med henblik på at ændre bilag VI ved at revidere listen over dele, komponenter og materialer i køretøjer og omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal fremlægge. Kommissionen tager hensyn til den tekniske og lovgivningsmæssige udvikling, den nuværende informationsteknologi og den forventede udvikling inden for køretøjsteknologi.

Artikel 12

Mærkning af dele, komponenter og materialer i køretøjer

1. Fabrikanterne og deres leverandører anvender betegnelserne i de i punkt 1, 2 og 3 i bilag VII opregnede standarder for komponent- og materialekoder ved mærkning og identifikation af dele, komponenter og materialer i køretøjer.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 om ændring af bilag VII for at tilpasse det til de tekniske og videnskabelige fremskridt.

Artikel 13

Digitalt køretøjspas for cirkularitet

1. Fra den …[den første dag i måneden 72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal hvert køretøj, der bringes i omsætning, have et digitalt køretøjspas for cirkularitet, som skal være i overensstemmelse og interoperabelt med og, hvor det er muligt, integreres med andre køretøjsrelaterede miljøpas oprettet i henhold til EU-retten, navnlig de pas, der er omhandlet i artikel 77 i forordning (EU) 2023/1542, i artikel 3, nr. 68), i forordning (EU) 2024/1257 og med andre relevante pas, der er oprettet i henhold til forordning (EU) 2024/1781.

2. Det digitale køretøjspas for cirkularitet for et køretøj, der bringes i omsætning, skal være gratis tilgængeligt og indeholde følgende i digitalt format:

   a) de oplysninger, der er omhandlet i artikel 11

   b) de oplysninger om dele, der indeholder bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom i køretøjet, jf. undtagelsen i artikel 5, stk. 5,

   c) en erklæring om andelen af genanvendt indhold af plast og de materialer, der er anført i artikel 10, stk. 1,

   d) det officielle katalog over reservedele til den pågældende køretøjstype.

3. Hvis de oplysninger, der kræves i henhold til denne artikel, allerede er tilgængelige via et andet pas som omhandlet i stk. 1 end køretøjspasset for digital cirkularitet, må de oplysninger, der kræves i henhold til stk. 2, ikke gentages i køretøjspasset for digital cirkularitet, forudsat at der sikres interoperabilitet.

4. Fabrikanten, der bringer køretøjet i omsætning, sikrer, at oplysningerne i stk. 2 er fuldstændige, nøjagtige og ajourførte.

5. Alle oplysninger i det digitale køretøjspas for cirkularitet skal være i overensstemmelse med de regler, som Kommissionen har fastsat i stk. 6, og skal:

   a) være baseret på åbne standarder

   b) være udviklet i et interoperabelt format

   c) kunne overføres gennem et åbent interoperabelt dataudvekslingsnetværk uden leverandørfastlåsning

   d) være maskinlæsbare, være strukturerede og være søgbare.

6. Senest den … [48 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter regler om følgende:

   a) måden og de grundlæggende krav til den tekniske løsning, der skal anvendes til at få adgang til det digitale køretøjspas for cirkularitet på en måde, der ikke udelukker nogen teknologisk løsning

b) kravene til det digitale køretøjspas for cirkularitets tekniske design og anvendelse, herunder regler om:

   i) overensstemmelsen og interoperabiliteten af det digitale køretøjspas for cirkularitet med andre pas, der kræves i henhold til EU-lovgivningen

   ii) lagringen og behandlingen af oplysninger i det digitale køretøjspas for cirkularitet

   iii) tilgængeligheden af det digitale køretøjspas for cirkularitet, efter at den fabrikant, der er ansvarlig for opfyldelsen af forpligtelserne i henhold til stk. 4, ophører med at eksistere eller indstiller sine aktiviteter i Unionen

c) indførelse, ændring og ajourføring af oplysningerne i det digitale køretøjspas for cirkularitet foretaget af andre tredjeparter end fabrikanten

d) betingelserne for adgang til det digitale køretøjspas for cirkularitet, herunder retten til adgang og de relevante regler for databeskyttelse og beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder

e) placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til det digitale køretøjspas for cirkularitet.

Ved fastsættelsen af de regler, der er omhandlet i første afsnit, tager Kommissionen hensyn til behovet for at sikre et højt niveau af sikkerhed og privatlivets fred.

De gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i første afsnit, vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 52, stk. 2.

Kapitel IV
Håndtering af udrangerede køretøjer

AFDELING 1
ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 14

Kompetent myndighed for håndtering af udrangerede køretøjer

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder som ansvarlig for forpligtelserne i henhold til dette kapitel, navnlig for at overvåge og verificere, at erhvervsdrivende, producenter og producentansvarsorganisationer opfylder deres forpligtelser i henhold til artikel 15-37 og bilag I.

2. Hver medlemsstat kan udpege ét kontaktsted blandt de kompetente myndigheder, der er omhandlet i stk. 1, med henblik på kommunikation med Kommissionen.

3. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere bestemmelser om de kompetente myndigheders organisering og drift, herunder de administrative og proceduremæssige regler for:

a) registrering af producenter i overensstemmelse med artikel 19

b) godkendelse af producenter og producentansvarsorganisationer i overensstemmelse medartikel 18

c) tilsyn med gennemførelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar i overensstemmelse medartikel 16 og 20

d) indsamling af data om køretøjer og udrangerede køretøjer i overensstemmelse medartikel 19, stk. 12, og artikel 50, stk. 6

e) tilgængeliggørelse af oplysninger i overensstemmelse med artikel 50.

4. Senest den … [den sidste dag i måneden ni måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] meddeler medlemsstaterne Kommissionen navne og adresser på de kompetente myndigheder, der er udpeget i henhold til stk. 1. Medlemsstaterne meddeler uden unødig forsinkelse Kommissionen eventuelle ændringer af de kompetente myndigheders navne og adresser.

Artikel 15

Godkendte behandlingsanlæg

1. Med forbehold af direktiv 2010/75/EU indhenter anlæg eller virksomheder, der påtænker at udføre behandling af udrangerede køretøjer, en tilladelse fra den kompetente myndighed i overensstemmelse med artikel 23 i direktiv 2008/98/EF, og de skal overholde de betingelser, der er fastsat i denne tilladelse.

2. For at kunne udstede en tilladelse som omhandlet i denne artikels stk. 1 verificerer den kompetente myndighed, om anlægget eller virksomheden har den kapacitet, der er nødvendig for at opfylde forpligtelserne i artikel 26.

3. Det angives i de i denne artikels stk. 1 omhandlede tilladelser, at behandlingsanlæg har kompetence til at udstede en skrotningsattest, jf. artikel 25.

   Uanset dette stykkes første afsnit kan medlemsstaterne i henhold til deres nationale retlige rammer fastsætte, at godkendte behandlingsanlæg har kompetence til at udstede den skrotningsattest, der er omhandlet i artikel 25.

4. Producenter eller producentansvarsorganisationer udpeget i henhold til artikel 17, stk. 1, kan indgå kontrakter med godkendte behandlingsanlæg med henblik på at opfylde deres producentansvarsforpligtelser. Sådanne kontrakter skal være retfærdige og gennemsigtige og må ikke indeholde diskriminerende vilkår og betingelser.

   Medlemsstaterne kan fastsætte en standardkontrakt for at lette overholdelsen af denne artikel.

5. Medlemsstaterne sikrer, at betingelserne og procedurerne for udstedelse af tilladelsen koordineres fuldt ud, når mere end én kompetent myndighed eller mere end ét anlæg eller én virksomhed, der påtænker at udføre behandling af udrangerede køretøjer, er involveret i disse tilladelsesprocedurer, for at sikre en effektiv integreret tilgang fra alle de kompetente myndigheder.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage en gennemførelsesretsakt, som fastsætter udførlige krav til de kontrakter, der er omhandlet i denne artikels stk. 4, med henblik på at sikre rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende vilkår og betingelser. Gennemførelsesretsakten vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 52, stk. 2.

AFDELING 2

UDVIDET PRODUCENTANSVAR

Artikel 16

Udvidet producentansvar

1. Fra den … [den første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] har producenterne udvidet producentansvar for køretøjer, som de for første gang gør tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, herunder hvis køretøjet tidligere er gjort tilgængeligt på markedet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, på hvis område køretøjet gøres tilgængeligt. Ordningen for udvidet producentansvar skal være i overensstemmelse med artikel 8 og 8a i direktiv 2008/98/EF og opfylde kravene i dette kapitel.

2. Det udvidede producentansvar omfatter en forpligtelse for producenter til at sikre, at:

   a) køretøjer, som de første gang har gjort tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, og som bliver udrangerede køretøjer:

      i) indsamles i overensstemmelse med artikel 23

      ii) behandles i overensstemmelse med artikel 26

b) de affaldshåndteringsvirksomheder, der behandler de i litra a) omhandlede udrangerede køretøjer, opfylder målene i artikel 33.

3. I regionerne i den yderste periferi som omhandlet i artikel 349 i TEUF kan medlemsstaterne tilpasse producenternes forpligtelser, jf. nærværende artikels stk. 1 og 2, for at dække omkostningerne ved håndtering af udrangerede køretøjer og under hensyntagen til disse regioners karakteristika.

4. I tillæg til de oplysninger, der er omhandlet i artikel 8a, stk. 3, litra e), i direktiv 2008/98/EF, offentliggør producenter, i tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar, eller producentansvarsorganisationerne, i tilfælde af kollektiv opfyldelse af udvidet producentansvar, med forbehold af forretnings- og fabrikshemmeligheder én gang om året oplysninger på deres websteder om indsamlingen af udrangerede køretøjer og opfyldelsen af målene for genbrug og genanvendelse, genbrug og nyttiggørelse samt genanvendelse af plast for dem selv, i tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar, eller producenterne, der har udpeget pågældende producentansvarsorganisationen, i tilfælde af kollektiv opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar.

Artikel 17

Producentansvarsorganisationer

1. Producenterne kan vælge at opfylde deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt, eller kan udpege en producentansvarsorganisation, der er godkendt i overensstemmelse medartikel 18, at opfylde forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar på deres vegne.

   Medlemsstaterne kan vedtage foranstaltninger med henblik på at kræve, at producenter udpeger en producentansvarsorganisation til at opfylde deres forpligtelser vedrørende udvidet ansvar på deres vegne.

2. Producentansvarsorganisationerne sikrer fortroligheden af data i deres besiddelse, herunder fortrolige oplysninger eller oplysninger, der direkte kan henføres til individuelle producenter eller deres autoriserede repræsentanter for det udvidede producentansvar.

3. I tillæg til de oplysninger, der er omhandlet i artikel 16, stk. 4, offentliggør producentansvarsorganisationerne oplysninger om den udvælgelsesprocedure, der er anvendt i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 5.

4. Producentansvarsorganisationerne sikrer regelmæssig dialog mellem interessenter i henhold til artikel 8a, stk. 6, i direktiv 2008/98/EF. Affaldshåndteringsvirksomheder, der er aktive inden for indsamling og behandling af udrangerede køretøjer, udpeger observatørmedlemmer til producentansvarsorganisationernes bestyrelser.

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

Artikel 18

Godkendelse af opfyldelsen af det udvidede producentansvar

1. I tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar ansøger en producent og i tilfælde af kollektiv opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar ansøger udpegede producentansvarsorganisationer om godkendelse fra den kompetente myndighed.

2. Tilladelsen gives kun, hvis det påvises, at kravene i artikel 8a, stk. 3, litra a)-d), i direktiv 2008/98/EF er opfyldt, og de foranstaltninger, der er truffet af producentansvarsorganisationen, er tilstrækkelige til at opfylde de forpligtelser, der er fastsat i dette kapitel, med hensyn til antallet af køretøjer, der første gang gøres tilgængelige på markedet på en medlemsstats område af den eller de producenter, på hvis vegne producentansvarsorganisationen handler.

Producenter, i tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar, og producentansvarsorganisationer, i tilfælde af kollektiv opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar, kan kun registreres, hvis de er i besiddelse af en godkendelse fra den kompetente myndighed i overensstemmelse med denne artikel. Dette berører ikke muligheden for at kombinere registreringsproceduren i henhold til artikel 19 og godkendelsesproceduren i henhold til denne artikel i en enkelt procedure.

3. Medlemsstaterne medtager i deres foranstaltninger om fastsættelse af de administrative og proceduremæssige regler, der er omhandlet i artikel 14, stk. 3, litra b), de nærmere bestemmelser om godkendelsesproceduren, som kan være forskellige, alt efter om de vedrører individuel eller kollektiv opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar, og proceduren for kontrol af producenters og producentansvarsorganisationers overholdelse, herunder de oplysninger, som producenterne eller producentansvarsorganisationerne skal give til dette formål.

4. Producenten eller producentansvarsorganisationen underretter uden unødig forsinkelse den kompetente myndighed om enhver ændring i oplysningerne i godkendelsen, om ændringer, som vedrører betingelserne for godkendelsen, eller om endeligt ophør af aktiviteterne.

5. Mekanismen for egenkontrol i artikel 8a, stk. 3, litra d), i direktiv 2008/98/EF, anvendes regelmæssigt og mindst hvert tredje år og efter anmodning fra den kompetente myndighed for at kontrollere, at bestemmelserne i nævnte litra overholdes, og at betingelserne for godkendelse som omhandlet i nærværende artikels stk. 2 fortsat er opfyldt. Producenten eller producentansvarsorganisationen forelægger efter anmodning egenkontrolrapporten og om nødvendigt et udkast til en plan for korrigerende tiltag for den kompetente myndighed. Uden at det berører kompetencerne i henhold til nærværende artikels stk. 6, kan den kompetente myndighed meddele bemærkninger til mekanismen for egenkontrol og til udkastet til plan for korrigerende tiltag og meddeler eventuelle bemærkninger til producenten eller producentansvarsorganisationen. Producenten eller producentansvarsorganisationen udarbejder og gennemfører planen for korrigerende tiltag på grundlag af disse bemærkninger.

6. Den kompetente myndighed kan beslutte at tilbagekalde tilladelsen, hvis producenten eller producentansvarsorganisationen ikke længere opfylder kravene med hensyn til tilrettelæggelsen af indsamlingen og behandlingen af udrangerede køretøjer, ikke foretager den fornødne rapportering til den kompetente myndighed, ikke underretter den kompetente myndighed om enhver ændring i betingelserne for godkendelsen eller er ophørt med sine aktiviteter.

Artikel 19

Registrering

1. Senest den … [den sidste dag i måneden 35 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] opretter hver medlemsstat et producentregister eller anvender et eksisterende producentregister, som benyttes til at overvåge, at producenterne opfylder kravene i dette kapitel.

   Registret skal indeholde links til andre nationale registre over producenternes websteder for at lette registreringen af producenter eller autoriserede repræsentanter for det udvidede producentansvar i alle medlemsstater og, hvis de forefindes, til de nationale websteder med oplysninger om registreringsproceduren.

   Senest den … [den sidste dag i måneden 35 måneder fra denne forordnings ikrafttræden] opretter Kommissionen et websted med links til alle de nationale registre af producenter for at lette registreringen i alle medlemsstater.

   Medlemsstaterne underretter Kommissionen om linkene til deres nationale producentregistre senest 30 dage efter, at disse registre er taget i brug.

2. Producenterne lader sig registrere i det nationale register, der er omhandlet i denne artikels stk. 1. Med henblik herpå indgiver de en ansøgning om registrering i hver medlemsstat, hvor de for første gang gør et køretøj tilgængeligt på markedet.

Producenterne indgiver ansøgningen om registrering via et elektronisk databehandlingssystem som omhandlet i stk. 8, litra a).

Producenterne må kun gøre køretøjer tilgængelige på markedet i en medlemsstat, hvis de eller, i tilfælde af autorisation, deres autoriserede repræsentanter for det udvidede producentansvar er registreret i den pågældende medlemsstat.

3. Ansøgningen om registrering skal indeholde de i bilag IX omhandlede oplysninger. Medlemsstaterne kan om nødvendigt anmode om yderligere oplysninger eller dokumenter for at kunne anvende producentregistret på en effektiv måde.

4. Uanset denne artikels stk. 3 skal de oplysninger, der er omhandlet i bilag IX, punkt 1, litra d), angives enten i ansøgningen om registrering i henhold til denne artikels stk. 3 eller i ansøgningen om godkendelse i henhold til artikel 18.

5. Hvis en producent har udpeget en producentansvarsorganisation i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, skal forpligtelserne i henhold til denne artikel opfyldes af denne organisation med de fornødne ændringer, medmindre andet er angivet af den medlemsstat, hvor køretøjet første gang er gjort tilgængeligt på markedet.

6. Forpligtelserne i henhold til denne artikel kan opfyldes på producentens vegne af en autoriseret repræsentant for det udvidede producentansvar.

Hvis mere end én producent er repræsenteret i en medlemsstat af én autoriseret repræsentant, anfører denne autoriserede repræsentant navn og kontaktoplysninger for hver af de repræsenterede producenter særskilt.

7. Medlemsstaterne kan beslutte, at registreringsproceduren i henhold til denne artikel og godkendelsesproceduren i henhold til artikel 18 udgør en enkelt procedure, forudsat at ansøgningen om godkendelse opfylder kravene i denne artikels stk. 3-6.

8. Den kompetente myndighed skal:

a) gøre oplysninger om ansøgningsprocessen tilgængelige på sit websted via et elektronisk databehandlingssystem

b) godkende registreringer og tildeler et registreringsnummer inden for en periode på højst 12 uger fra det tidspunkt, hvor alle de oplysninger, der er påkrævet i henhold til stk. 2 og 3, er indgivet.

9. Den kompetente myndighed kan:

a) fastsætte nærmere bestemmelser med hensyn til registreringskravene og -proceduren uden at tilføje væsentlige krav ud over de krav, der er fastsat i henhold til stk. 2 og 3

b) opkræve omkostningsbaserede og forholdsmæssige gebyrer af producenterne for behandlingen af ansøgningerne omhandlet i denne artikels stk. 2 og i artikel 18, stk. 1.

10. Den kompetente myndighed kan afvise at registrere en producent eller inddrage producentens registrering, hvis de oplysninger, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, og den tilhørende dokumentation ikke fremlægges eller ikke er tilstrækkelig, eller hvis producenten ikke længere opfylder kravene i bilag IX, punkt 1, litra d).

Den kompetente myndighed inddrager producentens registrering, hvis producenten er ophørt med at eksistere.

11. Producenten eller, hvor det er relevant, producentens autoriserede repræsentant for det udvidede producentansvar eller den producentansvarsorganisation, som er udpeget og handler på vegne af de producenter, den repræsenterer, underretter uden unødig forsinkelse den kompetente myndighed om enhver ændring i oplysningerne i registreringen og om eventuelt endeligt ophør for så vidt angår tilgængeliggørelse af de køretøjer, der er omhandlet i registreringen, på medlemsstatens område.

12. Producenten eller, hvor det er relevant, producentens autoriserede repræsentant for det udvidede producentansvar eller producentansvarsorganisationen indberetter oplysninger til den kompetente myndighed med ansvar for registret om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar.

Hvis oplysningerne i producentregistret ikke er offentligt tilgængelige, sikrer medlemsstaterne, at udbydere af onlineplatforme, der giver forbrugere mulighed for at indgå aftaler om fjernsalg med producenter, får gratis adgang til disse oplysninger.

Artikel 20

Producenternes økonomiske ansvar

1. De finansielle bidrag, som producenten skal betale, dækker følgende omkostninger for de køretøjer, som producenten gør tilgængelige på markedet for første gang på en medlemsstats område:

   a) de omkostninger ved indsamling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 23-25, og omkostningerne ved deres efterfølgende transport på effektiv vis og de omkostninger til behandling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 26-30, 33 og 35, idet der tages hensyn til alle de indtægter fra affaldshåndteringsvirksomheder, der stammer fra salg af brugte reservedele og komponenter, af rensede udrangerede køretøjer eller af sekundære råstoffer genanvendt fra disse dele, komponenter og materialer; disse omkostninger baseres på en beregning af de gennemsnitlige omkostninger

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

   c) omkostningerne ved oprettelse af det i artikel 25 omhandlede anmeldelsessystem

d) de administrative omkostninger ved indsamling og tilrådighedsstillelse af data for og rapportering af data til de kompetente myndigheder

For så vidt angår køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2000/53/EF, og som er gjort tilgængelige på markedet inden den … [datoen for denne forordnings ikrafttræden], og uanset denne artikels første afsnit, litra a), og stk. 2 skal de finansielle bidrag, som producenten af disse køretøjer skal yde, i medlemsstater, hvor producenterne i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, andet afsnit, i direktiv 2000/53/EF ikke skal dække alle, men kun en betydelig del af omkostningerne, svare til et niveau, som udgør en betydelig del af de omkostninger, der er omhandlet deri.

2. De finansielle bidrag, som betales af de producenter, der for første gang gør køretøjet tilgængeligt på markedet på en medlemsstats område, skal også dække de omkostninger, der er omhandlet i stk. 1, litra a), vedrørende køretøjer, for hvilke producenten ikke kan identificeres eller er ophørt med at eksistere i den medlemsstat, hvor køretøjet blev et udrangeret køretøj, i forhold til deres respektive markedsandel.

3. De finansielle bidrag, som betales af producenter, der gør køretøjer til særlig anvendelse tilgængelige på markedet, dækker kun de i stk. 1, litra a), omhandlede omkostninger, som vedrører indsamling og rensning af sådanne køretøjer.

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

Garantibeløbet fastsættes af de medlemsstater, hvor køretøjet for første gang er gjort tilgængeligt på markedet, under hensyntagen til kriterierne i artikel 21.

Garantien kan stilles i form af producentens deltagelse i passende ordninger til finansiering af håndteringen af udrangerede køretøjer, en finansiel garanti eller tilsvarende forsikring.

5. Når et nyt køretøj er blevet typegodkendt ved en etapevis typegodkendelse, anses producenten af basiskøretøjet for at være producenten af det trinvis færdigopbyggede køretøj og kan opkræve pro rata-bidrag fra fabrikanterne af de dele, bortset fra basiskøretøjet, som er blevet typegodkendt ved den etapevise typegodkendelse. Disse pro rata-bidrag må kun dække omkostninger i forbindelse med rensning i overensstemmelse med artikel 28 og fjernelse af dele og komponenter i overensstemmelse med artikel 29.

Mikrovirksomheder som defineret i artikel 2, stk. 3, i bilaget til Kommissionens henstilling 2003/361/EF[39] fritages for sådanne bidrag.

6. Den kompetente myndighed overvåger i tæt samarbejde med producenter, producentansvarsorganisationer og affaldshåndteringsvirksomheder:

   a) de gennemsnitlige omkostninger ved indsamling, genanvendelse og behandling og affaldshåndteringsvirksomhedernes indtægter

   b) størrelsen af producenternes finansielle bidrag til de udpegede producentansvarsorganisationer i tilfælde af kollektiv opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar, således at omkostningerne fordeles retfærdigt mellem alle interesserede aktører.

Artikel 21

Graduering af gebyrer

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

   a) køretøjets vægt, undtagen elkøretøjsbatterier

[39] Kommissionens henstilling 2003/361/EF af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (meddelt under nummer K(2003) 1422) (EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

b) genanvendeligheds- og genbrugelighedsprocenten for den køretøjstype, som køretøjet tilhører, baseret på de oplysninger, der er indgivet til den typegodkendende myndighed i overensstemmelse med artikel 4

c) den tid, der er nødvendig for at demontere køretøjet på et godkendt behandlingsanlæg, navnlig for så vidt angår dele og komponenter, der skal fjernes inden fragmentering i henhold til artikel 29

d) andelen af materialer og stoffer, der er til hinder for en genanvendelsesproces af høj kvalitet

e) procentdelen af genanvendt indhold af de i artikel 6 og 10 nævnte materialer i køretøjet

f) tilstedeværelsen og mængden af de i artikel 5, stk. 4, nævnte stoffer.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne i nærværende artikels stk. 1 skal anvendes.

Artikel 22

Omkostningsfordelingsmekanisme for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat

1. Uanset artikel 16 og artikel 20, stk. 2, sikrer fabrikanten af et køretøj i klasse M_1 eller N_1, hvis det bliver et udrangeret køretøj i en anden medlemsstat end den medlemsstat, på hvis område køretøjet blev bragt i omsætning, og der ikke kan identificeres nogen producent på den medlemsstats område, hvor det bliver et udrangeret køretøj, at de omkostninger ved affaldshåndteringsoperationer, der er omhandlet i artikel 20, stk. 1, litra a) og d), og som er afholdt af affaldshåndteringsvirksomheder, dækkes.

2. For at opfylde sine forpligtelser i henhold til stk. 1 skal en fabrikant:

   a) ved skriftlig fuldmagt udpege en autoriseret repræsentant for den grænseoverskridende mekanisme i hver medlemsstat og underrette de kompetente myndigheder om udpegelserne, og

   b) etablere mekanismer for grænseoverskridende samarbejde med de affaldshåndteringsvirksomheder, der udfører de i artikel 20, stk. 1, litra a) og d) nævnte affaldshåndteringsaktiviteter.

Fabrikantens autoriserede repræsentant, jf. dette stykkes første afsnit, litra a), skal udføre de opgaver, der er fastsat i det mandat, denne har modtaget fra fabrikanten. En fabrikant kan udpege en producentansvarsorganisation til at fungere som sin autoriserede repræsentant.

Hvis fabrikanten er etableret uden for Unionen, kan fabrikantens repræsentant i Unionen, der er udpeget i henhold til artikel 13, stk. 4, i forordning (EU) 2018/858, opfylde fabrikantens forpligtelser i henhold til dette stykkes første afsnit, litra a) og b).

3. Fabrikanter skal over for deres producenter påvise, at de opfylder kravene i stk. 2.

4. Producenter må kun gøre køretøjer fra fabrikanter, der har påvist overensstemmelse med kravene i stk. 2, tilgængelige på markedet i en medlemsstat.

5. Den medlemsstat, hvor køretøjet blev et udrangeret køretøj, overvåger fabrikanternes og deres autoriserede repræsentanters overholdelse af denne artikels stk. 1 og 2. Overvågningen baseres på de oplysninger, der indberettes og verificeres af producenterne og deres autoriserede repræsentanter til de kompetente myndigheder om gennemførelsen af nærværende artikels stk. 1 og 2, navnlig om beregningen og fordelingen af omkostningerne til håndtering af udrangerede køretøjer, jf. nærværende artikels stk. 1, under behørig hensyntagen til forretningshemmeligheder og andre konkurrencemæssige faktorer.

6. Hvis det er nødvendigt for at sikre, at denne artikel overholdes, og under hensyntagen til oplysninger fra medlemsstaterne i henhold til de samarbejds- og overvågningsaktiviteter, der er omhandlet i denne artikels stk. 2 og 5, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 i denne forordning. Sådanne retsakter har navnlig til formål at undgå forvridning af det indre marked og sikre lige vilkår for erhvervsdrivende, der er etableret i og uden for Unionen. De delegerede retsakter kan fastsætte nærmere regler om fabrikanternes, navnlig dem, der er etableret uden for Unionen, fabrikanternes autoriserede repræsentanters, producenternes, medlemsstaternes og affaldshåndteringsvirksomhedernes forpligtelser og elementerne i de mekanismer, der er omhandlet i denne artikel.

AFDELING 3

INDSAMLING AF UDRANGEREDE KØRETØJER

Artikel 23

Indsamling af udrangerede køretøjer

1. Producenterne sikrer, at alle køretøjer, som de første gang har gjort tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, indsamles, når disse køretøjer bliver udrangerede køretøjer.

2. Med henblik på stk. 1, opretterproducenterne eller producentansvarsorganisationer, hvis disse er udpeget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, indsamlingssystemer, herunder indsamlingssteder, eller deltager i oprettelsen heraf.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, opretter indsamlingssystemer for alle udrangerede køretøjer.

3. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, sikrer, at de i stk. 2 i nærværende artikel omhandlede indsamlingssystemer:

a) dækker hele den pågældende medlemsstats område

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

c) sikrer indsamling af affaldsdele fra reparationer af køretøjer

d) gør det muligt at indsamle udrangerede køretøjer, uanset deres oprindelse

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

4. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne, hvis disse er udpeget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, offentliggør og ajourfører regelmæssigt listen over indsamlingssteder og godkendte behandlingsanlæg på deres websteder og gennemfører oplysningskampagner, der fremmer indsamlingssystemerne for udrangerede køretøjer og informerer om de miljømæssige konsekvenser af ukorrekt indsamling og håndtering af udrangerede køretøjer. Medlemsstaterne kan kræve, at oplysningskampagnerne koordineres i medlemsstaterne i samarbejde med både producenterne eller producentansvarsorganisationerne, hvis disse er udpeget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, og de kompetente myndigheder.

5. Medlemsstaterne kan tillade andre indsamlingssteder end godkendte behandlingsanlæg at indsamle udrangerede køretøjer.

Indsamlingsstederne skal indhente tilladelse fra den kompetente myndighed i overensstemmelse med artikel 23 i direktiv 2008/98/EF og opfylde de betingelser, der er fastsat i tilladelsen. Med henblik på udstedelse af tilladelse verificerer den kompetente myndighed, at et sådant anlæg eller en sådan virksomhed har den kapacitet, der er nødvendig for at kunne opfylde følgende forpligtelser:

a) indsamle udrangerede køretøjer og midlertidigt oplagre dem i overensstemmelse med bilag VIII, del A

b) forberede overdragelse af indsamlede udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg ved at forhindre utilsigtet lækage af væsker og uautoriseret adgang til indsamlingsstedet

c) garantere, at alle indsamlede udrangerede køretøjer overføres til et godkendt behandlingsanlæg senest to måneder efter modtagelsen

6. Indsamlingsstederne udsteder et dokument i elektronisk format, der bekræfter modtagelsen af et udrangeret køretøj, til køretøjsejeren og fremsender det via en elektronisk anmeldelsesprocedure fastlagt i overensstemmelse med artikel 25, stk. 2, til de relevante myndigheder i medlemsstaten, herunder de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 14.

Artikel 24

Aflevering af udrangerede køretøjer

1. En ejer – og enhver erhvervsdrivende, der handler på vegne af en køretøjsejer – af et køretøj, der bliver et udrangeret køretøj, afleverer det til et godkendt behandlingsanlæg eller til et indsamlingssted uden unødigt ophold. Denne forpligtelse finder ikke anvendelse på campingbiler som omhandlet i bilag I, del A, punkt 5.1, til forordning (EU) 2018/858, der er blevet udrangerede køretøjer, så længe disse køretøjer anvendes til boligformål.

   Alle udrangerede køretøjer, hvis ejere ikke længere kan identificeres, afleveres til behandling til godkendte behandlingsanlæg.

2. Aflevering af et udrangeret køretøj til et godkendt behandlingsanlæg eller et indsamlingssted er gratis for den sidste køretøjsejer, medmindre det udrangerede køretøj mangler nogen af køretøjets vigtigste dele eller komponenter eller indeholder affald, der er føjet til det udrangerede køretøj.

3. Væsentlige dele med henblik på denne artikel er navnlig:

a) elmotorer

b) elkøretøjsbatterier

c) motorer

d) flere store karrosseridele.

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

5. For så vidt angår køretøjer, der er blevet erklæret som en teknisk totalskade af forsikringsselskaber, skal aflevering af sådanne udrangerede køretøjer være gratis, uanset at de væsentlige dele, der er fastsat i stk. 2, mangler.

Artikel 25

Skrotningsattest

1. Godkendte behandlingsanlæg udsteder en skrotningsattest til den sidste køretøjsejer ved aflevering af det udrangerede køretøj til det godkendte behandlingsanlæg. Skrotningsattesten udstedes i overensstemmelse med skabelonen i bilag X.

2. Skrotningsattesten udstedes i elektronisk format og fremsendes via en elektronisk anmeldelsesprocedure til de relevante myndigheder i medlemsstaten, herunder de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 14. Det godkendte behandlingsanlæg stiller en kopi af den elektroniske anmeldelse til rådighed for den sidste køretøjsejer og en eventuel erhvervsdrivende, der handler på vegne af køretøjsejeren.

3. Hvis det udrangerede køretøj, for hvilket der er udstedt en skrotningsattest i en medlemsstat, er registreret i en anden medlemsstat, underretter de relevante myndigheder udpeget af den medlemsstat, hvor skrotningsattesten er udstedt, de relevante myndigheder udpeget af den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, om, at der er udstedt en skrotningsattest for det pågældende køretøj.

4. De relevante køretøjsregistreringsmyndigheder annullerer først registreringen af et udrangeret køretøj, når de har modtaget skrotningsattesten for det pågældende køretøj.

5. Skrotningsattester, der er udstedt i en medlemsstat, anerkendes i alle andre medlemsstater.

AFDELING 4

BEHANDLING AF UDRANGEREDE KØRETØJER

Artikel 26

Godkendte behandlingsanlægs forpligtelser

1. Godkendte behandlingsanlæg sikrer, at alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf samt affaldsdele fra reparationer af køretøjer modtages og behandles i overensstemmelse med betingelserne i deres tilladelser og i overensstemmelse med denne forordning. Behandlingen af de udrangerede køretøjer kan udføres individuelt af et godkendt behandlingsanlæg eller, bortset fra rensning, i samarbejde med andre godkendte behandlingsanlæg.

2. Godkendte behandlingsanlæg:

   a) oplagrer, selv midlertidigt, alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf i overensstemmelse med minimumskravene i bilag VIII, del A

   b) renser alle udrangerede køretøjer i overensstemmelse med artikel 28 og minimumskravene i bilag VIII, del B

   c) fjerner de dele og komponenter, der er opført i bilag VIII, del C, fra det udrangerede køretøj i overensstemmelse med artikel 29 og 30

d) behandler alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf i overensstemmelse med artikel 27-31, 33, 34 og 35 i og bilag VIII til denne forordning, affaldshierarkiet og de generelle krav i artikel 4 i direktiv 2008/98/EF

e) anvender den bedste tilgængelige teknik som defineret i artikel 3, nr. 10), i direktiv 2010/75/EU, hvor det er relevant

f) behandler det modtagne udrangerede køretøj indenfor 12 måneder efter afleveringsdatoen.

Ud over de krav, der er fastsat i artikel 35 i direktiv 2008/98/EF, skal de godkendte behandlingsanlæg opbevare fortegnelsen over alle udførte behandlingsaktiviteter, jf. litra a)-e) i dette stykkes første afsnit, af udrangerede køretøjer elektronisk i tre år, og de skal kunne fremlægge disse oplysninger efter anmodning fra de relevante nationale myndigheder.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 om ændring af bilag VIII ved at tilpasse minimumskravene til behandling af udrangerede køretøjer til videnskabelige og tekniske fremskridt inden for behandlingsteknologier, herunder:

a) tilføje, slette eller revidere de dele og komponenter, der er opført i bilag VIII, del C

b) revidere målværdierne for de outputfraktioner, der er opført i bilag VIII, del G, punkt 2

c) udvide listen over aluminiumslegeringstyper, der er opført i bilag VIII, del G, punkt 2, litra b og c

d) tilføje kvalitetskrav for at forbedre sorteringen af genanvendelig plast og målværdier for efterfølgende genanvendelsesteknologier, der finder anvendelse på bilag VIII, del G, punkt 2.

4. Medlemsstaterne tilskynder godkendte behandlingsanlæg til at indføre certificerede miljøledelsessystemer og foretage audit i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1221/2009.

Artikel 27

Generelle krav vedrørende fragmentering

1. Fra den … [første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] stiller godkendte behandlingsanlæg og andre affaldshåndteringsvirksomheder, som foretager fragmentering, krav om, at udrangerede køretøjer, der afleveres til dem med henblik på fragmentering, eller store konstruktionsdele og komponenter fra chassis eller karrosseri fra udrangerede køretøjer i klasse N_2, N_3, M_2, M_3 og O, der afleveres til dem med henblik på fragmentering eller opskæring

a) renses i overensstemmelse med artikel 28, og dele og komponenter heraf fjernes i overensstemmelse med artikel 29, og

b) er ledsaget af en kopi af den skrotningsattest, der er udstedt for det pågældende udrangerede køretøj.

2. Godkendte behandlingsanlæg og affaldshåndteringsvirksomheder, der foretager fragmentering, og som modtager udrangerede køretøjer, som ikke opfylder kravene i stk. 1:

a) indberetter den manglende opfyldelse til den kompetente myndighed, herunder navn på og kontaktoplysninger for den fysiske eller juridiske person, der har afleveret det udrangerede køretøj til det godkendte behandlingsanlæg eller en anden affaldshåndteringsvirksomhed med henblik på fragmentering

b) undlader at anvende disse udrangerede køretøjer i deres fragmentering, medmindre den kompetente myndighed giver tilladelse hertil, eller indtil der er taget de nødvendige skridt til at behandle de udrangerede køretøjer i overensstemmelse med artikel 28 og 29 og til at udstede en skrotningsattest i overensstemmelse med artikel 25.

3. Godkendte behandlingsanlæg og affaldshåndteringsvirksomheder, der fragmenterer udrangerede køretøjer, må kun blande udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf med andet affald, herunder emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr, hvis kriterierne og grænseværdierne i del G, punkt 1 og 2, i bilag VIII er opfyldt.

Artikel 28

Rensning af udrangerede køretøjer

1. Inden for 30 dage fra aflevering af et udrangeret køretøj til det godkendte behandlingsanlæg renser anlægget pågældende køretøj, inden det behandles yderligere, i overensstemmelse med minimumskravene i bilag VIII, del B.

2. De væsker, der er opført i bilag VIII, del B, indsamles og oplagres særskilt i overensstemmelse med kravene i bilag VIII, del A. Olieaffald indsamles og opbevares særskilt fra de andre væsker og behandles i overensstemmelse med artikel 21 i direktiv 2008/98/EF.

3. De dele, komponenter og materialer, der indeholder de i artikel 5, stk. 4, i nærværende forordning omhandlede stoffer, fjernes fra de udrangerede køretøjer og håndteres i overensstemmelse med artikel 17 i direktiv 2008/98/EF.

4. Batterierne udtages særskilt fra udrangerede køretøjer og opbevares i et udpeget område med henblik på yderligere behandling i overensstemmelse med artikel 70, stk. 3, i forordning (EU) 2023/1542.

5. De dele, komponenter og materialer, der er blevet renset, håndteres og mærkes i overensstemmelse med artikel 18 og 19 i direktiv 2008/98/EF.

6. Det godkendte behandlingsanlæg dokumenterer rensningen af udrangerede køretøjer ved at registrere de i bilag VIII, del B, punkt 4, angivne oplysninger og rapporterer disse oplysninger for hvert kalenderår til de kompetente myndigheder i medlemsstaten.

Artikel 29

Obligatorisk fjernelse af dele og komponenter til genbrug, genfremstilling, istandsættelse og genanvendelse inden fragmentering

1. Fra den … [første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] sikrer godkendte behandlingsanlæg, at de dele og komponenter, der er opført i bilag VIII, del C, fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering eller sammenpresning efter afslutningen af den i artikel 28 omhandlede rensning.

Godkendte behandlingsanlæg fjerner dele og komponenter, der er opført i bilag VIII, del C, og som har potentiale til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, på en ikkedestruktiv måde.

Denne artikels andet afsnit finder ikke anvendelse, hvis et godkendt behandlingsanlæg påviser, at den manuelle demontering, halvautomatiserede eller den automatiserede demontering på en ikkedestruktiv måde af dele og komponenter, der er opført i bilag VIII, del C, medfører uforholdsmæssigt store økonomiske omkostninger, der ikke kan opvejes af de forventede indtægter fra genbrug, genfremstilling eller istandsættelse af disse dele og komponenter.

2. Et godkendt behandlingsanlæg er ikke forpligtet til at fjerne dele og komponenter, der er opført i bilag VIII, del C, med undtagelse af dem, der skal fjernes på en ikkedestruktiv måde i overensstemmelse med denne artikels stk. 1, hvis det påviser, at post-shredder-teknologier adskiller materialer fra dele og komponenter, der er opført i bilag VIII, del C, anden kolonne, lige så effektivt som manuelle demonteringsprocesser, halvautomatiserede eller automatiserede demonteringsprocesser, og at kriterierne og grænseværdierne i bilag VIII, del G, punkt 1 og 2, er opfyldt.

Med henblik på første afsnit fremlægger det godkendte behandlingsanlæg de i bilag VIII, del G, punkt 3, angivne oplysninger.

3. Ud over de forpligtelser, der er fastsat i artikel 35 i direktiv 2008/98/EF, fører de godkendte behandlingsanlæg fortegnelser over de udrangerede køretøjer, der behandles uden forudgående fjernelse af dele, komponenter og materialer i overensstemmelse med stk. 2 i nærværende artikel, herunder over navn og adresse på behandlingsanlæg og VIN for de pågældende udrangerede køretøjer.

De godkendte behandlingsanlæg forelægger oplysningerne i de fortegnelser, der er omhandlet i første afsnit, for den kompetente myndighed i overensstemmelse med artikel 50, stk. 6.

Artikel 30

Krav vedrørende de fjernede dele og komponenter

1. Alle dele og komponenter, der er blevet fjernet fra et udrangeret køretøj i henhold til artikel 29, stk. 1, vurderes for at fastslå, om de er egnet til:

   a) genbrug i overensstemmelse med bilag VIII, del D, punkt 1, litra a)

   b) genfremstilling eller istandsættelse i overensstemmelse med bilag VIII, del D, punkt 1, litra b)

   c) genanvendelse, eller

   d) andre behandlinger under hensyntagen til de særlige krav til behandling i bilag VIII, del F.

   Vurderingen foretages navnlig under hensyntagen til den tekniske gennemførlighed af de processer, der er omhandlet i første afsnit, og krav til køretøjssikkerhed.

2. De fjernede dele og komponenter, der er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse:

   a) mærkes i overensstemmelse med bilag VIII, del D, punkt 2, og

   b) beskyttes tilstrækkeligt mod skader under transport, pålæsning og aflæsning.

3. De dele og komponenter, der er opført i bilag VIII, del E, må ikke genbruges, medmindre den vurdering, der er omhandlet i stk. 1 bekræfter, at brugen af disse dele og komponenter er i overensstemmelse med de gældende køretøjskrav som fastsat i forordning (EU) 2018/858 og (EU) nr. 168/2013. Disse dele og komponenter må kun overføres til en anden erhvervsdrivende med henblik på genbrug, hvis de skal monteres af en kvalificeret reparations- og vedligeholdelsesvirksomhed.

4. Dele og komponenter, der indsamles fra udrangerede køretøjer eller i forbindelse med reparations- og vedligeholdelsesaktiviteter, der er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, betragtes ikke som affald. Godkendte behandlingsanlæg stiller efter anmodning følgende til rådighed for de relevante nationale myndigheder:

   a) dokumentation, der bekræfter den vurdering, der er omhandlet i stk. 1 og som påviser, at delene og komponenterne er egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, og

   b) en kopi af fakturaen eller kontrakten vedrørende overførslen af disse dele og komponenter.

5. Denne artikel finder ikke anvendelse på batterier, som forordning (EU) 2023/1542 finder anvendelse på.

6. Godkendte behandlingsanlæg sikrer, at fjernede dele og komponenter, der ikke er egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, sendes til behandling i overensstemmelse med stk. 1, første afsnit, litra c) og d).

Artikel 31

Handel med brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter

1. Fra den … [første dag i måneden fra 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal enhver erhvervsdrivende, der sælger brugte, genfremstillede eller istandsatte reservedele og komponenter, sikre, at dele og komponenter indeholder den mærkning, der er anbragt af godkendte behandlingsanlæg i overensstemmelse med artikel 30, stk. 2, litra a).

2. I tilfælde af salg af brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter til forbrugere sikrer erhvervsdrivende, at disse dele og komponenter er i stand til at bevare deres krævede funktioner og ydeevne ved normal brug og opfylder andre krav, som gælder for varer, der sælges i overensstemmelse med direktiv (EU) 2019/771.

3. Kravene til erhvervsdrivende i stk. 1 og 2 finder anvendelse, uanset hvilken handelsteknik der anvendes, herunder onlinesalg.

Artikel 32

Genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter

1. Fra den … [den første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] indfører medlemsstaterne incitamenter til at fremme genbrug, genfremstilling, eftermontering og istandsættelse af dele og komponenter, uanset om de fjernes i et køretøjs brugsfase, eller når det er udrangeret.

De incitamenter, der er omhandlet i første afsnit, kan omfatte:

a) et krav til vedligeholdelses- og reparationsvirksomheder om at tilbyde kunderne at reparere et køretøj med brugte, genfremstillede eller istandsatte reservedele og komponenter sammen med tilbud om reparation af køretøjet med nye dele og komponenter, forudsat at et sådant krav er formuleret således, at det ikke medfører uforholdsmæssigt store omkostninger eller administrative byrder for mikrovirksomheder og små virksomheder

b) økonomiske incitamenter, der har til formål at stimulere markedet for brugte, genfremstillede eller istandsatte reservedele og komponenter.

2. Medlemsstaterne medtager i de affaldsforebyggelsesprogrammer, der kræves i henhold til artikel 29 i direktiv 2008/98/EF, de incitamenter, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1.

3. Kommissionen fremmer udveksling af oplysninger og bedste praksis mellem medlemsstaterne om de incitamenter, der er omhandlet i stk. 1.

Kommissionen overvåger effektiviteten af medlemsstaternes incitamenter.

Artikel 33

Mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse

1. Fra den … [den første dag i kalenderåret 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager medlemsstater de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at producenterne eller producentansvarsorganisationer, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, sikrer, at affaldshåndteringsvirksomhederne opnår følgende mål:

   a) en samlet genbrugs- og nyttiggørelsesprocent på mindst 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj, undtagen batterier, pr. år

   b) en samlet genbrugs- og genanvendelsesprocent på mindst 85 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år, undtagen batterier.

2. Fra den … [den første dag i kalenderåret 60 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at producenterne eller producentansvarsorganisationer, der er udpeget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, sikrer, at affaldshåndteringsvirksomhederne når et årligt mål for genanvendelse af plast på mindst 30 % af den samlede gennemsnitlige vægt af plast i udrangerede køretøjer.

Vægten af genanvendt plast og den samlede vægt af plast omhandlet i første afsnit udelukker elastomerer, andet termohærdet materiale end polyurethanskum, der anvendes til polstring, og plast, som indeholder eller er forurenet med et af de stoffer, der er omhandlet i artikel 7 i forordning (EU) 2019/1021, når tærsklerne i bilag IV til nævnte forordning overskrides.

Artikel 34

Forbud mod deponering af ikkeinert affald

Fra den … [den første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] må de fragmenteringstunge og -lette fraktioner fra udrangerede køretøjer, der resterer efter behandling, og som indeholder ikkeinert affald, ikke modtages på et deponeringsanlæg, hvis de overskrider grænseværdierne i bilag VIII, del G, punkt 2, litra d) og e).

Artikel 35

Overførsel af udrangerede køretøjer

1. Behandling af udrangerede køretøjer kan foretages uden for den pågældende medlemsstat eller uden for Unionen, forudsat at overførslen af udrangerede køretøjer eller affald, der produceres i forbindelse med deres behandling, er i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1157.

2. Overførsel af udrangerede køretøjer fra Unionen til et tredjeland i overensstemmelse med denne artikels stk. 1 regnes kun med som opfyldelse af de i artikel 33 fastsatte krav, hvis eksportøren af de udrangerede køretøjer fremlægger dokumentation, der er godkendt af den kompetente bestemmelsesmyndighed, for, at behandlingen fandt sted under omstændigheder, der anses for at svare til kravene i denne forordning og til de krav til miljøbeskyttelse og beskyttelse af menneskers sundhed, der er fastsat i anden EU-lovgivning.

Kapitel V
Overdragelse af ejerskab og sondring mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer

Artikel 36

Overdragelse af ejerskab af brugte køretøjer inden for Unionen

1. Med henblik på overdragelse af ejendomsretten til et brugt køretøj inden for Unionen skal en erhvervsdrivende forelægge enhver fysisk eller juridisk person, der er interesseret i at erhverve ejendomsretten til det pågældende køretøj, dokumentationen for, at det ikke er et udrangeret køretøj, uanset hvilken handelsteknik der anvendes, herunder ved hjælp af særlige auktioner for økonomiske aktører, fjernsalgsaftaler eller onlineplatforme. Denne dokumentation skal påvise, at det er et køretøj i trafiksikker stand, eller skal bestå af en vurdering i overensstemmelse med bilag I, der beviser, at det ikke er et udrangeret køretøj.

2. Med henblik på overdragelse af ejendomsretten til et brugt køretøj inden for Unionen er fysiske personer, der ikke er erhvervsdrivende, kun forpligtet til at fremlægge den dokumentation, der er omhandlet i stk. 1, hvis:

a) køretøjet erklæres som en økonomisk totalskade af et forsikringsselskab

b) salget indgås udelukkende ved hjælp af en onlineplatform uden fysisk overdragelse af køretøjet mellem sælgeren og køberen eller enhver person, der handler på deres vegne.

Artikel 37

Køretøjets stand

1. Ved skadesvurderingen af et køretøj, som var involveret i en ulykke, vurderer forsikringsselskabet eller enhver anden bilsagkyndig, der foretager vurderingen på dets vegne, også, om køretøjet er et udrangeret køretøj, i overensstemmelse med bilag I.

2. De kompetente myndigheder kan kræve, at en køretøjsejer, hvis der er tvivl om, hvorvidt et brugt køretøj er et udrangeret køretøj, fremviser dokumentation for, at det pågældende køretøj ikke er et udrangeret køretøj. Denne dokumentation skal bestå af en vurdering i overensstemmelse med bilag I eller en gyldig synsrapport.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 i denne forordning med henblik på at ændre denne forordning ved at fjerne kriterierne i bilag I, for at kunne afgøre, om et brugt køretøj er et udrangeret køretøj, forudsat at teknologiske fremskridt inden for sporbarhed, reparationsmuligheder og sikkerhed berettiger en begrænsning af de tilfælde, hvor et køretøj skal betragtes som et udrangeret køretøj.

Kapitel VI

Eksport af brugte køretøjer til tredjelande

Artikel 38

Kompetent myndighed for eksport af brugte køretøjer til tredjelande

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder, der er ansvarlige for forpligtelserne i henhold til dette kapitel.

2. Senest den … [den sidste dag i måneden 12 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] meddeler medlemsstaterne Kommissionen navne og adresser på de kompetente myndigheder, der er udpeget i henhold til stk. 1. Medlemsstaterne meddeler uden unødig forsinkelse Kommissionen eventuelle ændringer af de kompetente myndigheders navne og adresser.

Artikel 39

Kontrol og krav i forbindelse med eksport af brugte køretøjer

1. Fra den … [første dag i måneden 60 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] er brugte køretøjer, der skal eksporteres, omfattet af den kontrol og de krav, der er fastsat i dette kapitel.

2. Dette kapitel berører ikke andre bestemmelser i denne forordning eller andre EU-retsakter om frigivelse til eksport af varer, navnlig forordning (EU) nr. 952/2013 og dens artikel 46, 47, 267 og 269.

3. Brugte køretøjer må kun eksporteres, hvis de:

   a) ikke er udrangerede køretøjer, og

   b) er i trafiksikker stand på datoen for indgivelse af eksportangivelsen, medmindre de er blevet anerkendt som køretøjer af særlig kulturel betydning i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, litra f), og bilag II.

4. Følgende oplysninger fremsendes til eller stilles til rådighed for toldmyndighederne for hvert brugt køretøj, der skal eksporteres:

   a) det brugte køretøjs VIN og angivelse af den medlemsstat, hvor køretøjet sidst blev registreret

b) en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj opfylder kravene i denne artikels stk. 3, eller der foreligger en attest som omhandlet i bilag II.

5. For at verificere overholdelsen af bestemmelserne i dette kapitel om tilladelse til frigivelse af et brugt køretøj til eksport:

a) udveksler toldmyndighederne, indtil den i artikel 46, stk. 4, omhandlede sammenkobling er operationel, oplysninger og samarbejder med de kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 45 og tager om nødvendigt hensyn til en sådan udveksling af oplysninger og et sådant samarbejde for at tillade frigivelse af et brugt køretøj til eksport

b) finder artikel 40, artikel 41, stk. 2 og 3, og artikel 43, stk. 3, anvendelse, når den i artikel 46, stk. 4, omhandlede sammenkobling er operationel, og underretninger og andre udvekslinger i henhold til artikel 42, 43 og 44 finder sted ved hjælp af disse elektroniske systemer.

6. Et brugt køretøj, der skal eksporteres, må ikke gøres til genstand for:

a) en indskrivning i klarererens regnskaber, jf. artikel 182 i forordning (EU) nr. 952/2013

b) en egen beregning, jf. artikel 185 i forordning (EU) nr. 952/2013.

Artikel 40

Automatisk verifikation af oplysningerne om køretøjets stand

1. Inden toldmyndighederne frigiver et brugt køretøj til eksport, verificerer de elektronisk og automatisk via de elektroniske systemer, der er omhandlet i artikel 46, stk. 4, at køretøjet på grundlag af VIN'et og oplysningerne om den seneste registreringsmedlemsstat, er i trafiksikker stand. Denne forpligtelse finder ikke anvendelse på køretøjer, der er blevet anerkendt som køretøjer af særlig kulturel betydning i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, litra f), og bilag II.

2. Hvis de oplysninger, der fremsendes til eller stilles til rådighed for toldmyndighederne, ikke svarer til oplysningerne i de nationale køretøjsregistre og nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol i henhold til stk. 1, frigiver toldmyndighederne ikke det pågældende køretøj til eksport og underretter den pågældende fysiske eller juridiske person herom gennem disse systemer.

Artikel 41

Risikoforvaltning og toldkontrol

1. Med henblik på håndhævelse af bestemmelserne i artikel 39 udfører toldmyndighederne kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med bestemmelserne om risikoforvaltning og toldkontrol fastsat i henhold til forordning (EU) nr. 952/2013. Uden at det berører artikel 40 i nærværende forordning, baseres en sådan kontrol hovedsagelig på risikoanalyse som fastsat i forordning (EU) nr. 952/2013.

2. Ud over den risikoforvaltning, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, skal de i artikel 46, stk. 1, omhandlede elektroniske systemer, når den i artikel 46 omhandlede sammenkobling er operationel, indeholde de oplysninger, og toldmyndighederne verificerer automatisk og elektronisk gennem den sammenkobling, der er omhandlet i artikel 46, stk. 4, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder særlige betingelser vedrørende miljøbeskyttelse eller trafiksikkerhed i overensstemmelse med denne artikels stk. 3.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 51 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte de betingelser for overholdelse, der er omhandlet i stk. 2 i denne artikel, vedrørende de særlige betingelser for import af brugte køretøjer i importtredjelandet vedrørende miljøbeskyttelse og trafiksikkerhed, når det pågældende tredjeland har meddelt Kommissionen sådanne betingelser. Disse betingelser skal kunne verificeres på grundlag af de tilgængelige oplysninger i de elektroniske systemer, der er omhandlet i artikel 46, stk. 1.

4. På en særlig onlineportal offentliggør og ajourfører Kommissionen regelmæssigt de meddelte specifikke betingelser, der er knyttet til miljøbeskyttelse eller trafiksikkerhed, og som pålægges af tredjelande i overensstemmelse med stk. 3.

Artikel 42

Suspension

1. Hvis der er rimelig grund til at antage, at et brugt køretøj, der skal eksporteres, muligvis ikke opfylder kravene i dette kapitel, suspenderer toldmyndighederne straks frigivelsen til eksport af det brugte køretøj, underretter straks de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 38 om suspensionen og fremsender alle relevante oplysninger, der er nødvendige, for at de kompetente myndigheder kan fastslå, om det brugte køretøj opfylder kravene i denne forordning og kan frigives til eksport.

2. Med henblik på at fastslå, om et brugt køretøj, der er omfattet af suspension som omhandlet i stk. 1, opfylder kravene i denne forordning, kan de kompetente myndigheder anmode enhver person, der er involveret i eksporten af det brugte køretøj, om yderligere oplysninger, herunder oplysninger om salg eller overdragelse af ejendomsretten til køretøjet, f.eks. en kopi af fakturaen eller kontrakten, og dokumentation for, at det brugte køretøj er bestemt til yderligere anvendelse.

Artikel 43

Frigivelse til eksport

1. Hvis frigivelsen til eksport af et brugt køretøj er blevet suspenderet i overensstemmelse med artikel 42, frigives det brugte køretøj til eksport, såfremt alle de andre krav og formaliteter for en sådan frigivelse er opfyldt, og hvis en af følgende betingelser er opfyldt:

   a) de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 38 har ikke anmodet toldmyndighederne om at opretholde suspensionen senest fire arbejdsdage efter suspensionens begyndelse, eller

   b) de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 38 har underrettet toldmyndighederne om deres godkendelse af frigivelsen til eksport i henhold til dette kapitel.

2. Frigivelsen til eksport betragtes ikke som bevis for overensstemmelse med EU-retten og navnlig denne forordning og forordning (EU) nr. 952/2013.

3. Toldmyndighederne underretter automatisk køretøjsregistreringsmyndigheden i den seneste registreringsmedlemsstat om, at et køretøj har forladt Unionen, gennem den sammenkobling, der er omhandlet i artikel 46, stk. 4. Køretøjsregistreringsmyndigheden registrerer i sit nationale køretøjsregister, at køretøjet er blevet eksporteret til et tredjeland.

Artikel 44

Afslag på frigivelse til eksport

1. Hvis den kompetente myndighed konkluderer, at et brugt køretøj, for hvilket suspensionen er blevet meddelt i overensstemmelse med artikel 42, ikke opfylder kravene i dette kapitel, anmoder den kompetente myndighed straks toldmyndighederne om ikke at frigive det til eksport og giver dem meddelelse herom.

2. Efter meddelelsen fra den kompetente myndighed i henhold til stk. 1 må toldmyndighederne ikke frigive det brugte køretøj til eksport.

Artikel 45

Samarbejde mellem myndigheder og udveksling af oplysninger

1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder bistår hinanden ved gennemførelsen af dette kapitel gennem udveksling af oplysninger på bilateralt plan, navnlig med henblik på at verificere et køretøjs stand, herunder ved verifikation af dets registreringsstatus i den medlemsstat, hvor det tidligere var registreret.

2. Hvor det er relevant, samarbejder medlemsstaternes kompetente myndigheder også med administrative myndigheder i tredjelande. Et sådant samarbejde kan omfatte udveksling af relevante oplysninger, gennemførelse af fælles inspektioner og andre former for gensidig bistand, hvis det skønnes nødvendigt for at sikre overholdelse af gældende love og forskrifter vedrørende eksport af brugte køretøjer.

3. Toldmyndighederne og de kompetente myndigheder i medlemsstaterne samarbejder i overensstemmelse med artikel 47, stk. 2, i forordning (EU) nr. 952/2013 og udveksler de oplysninger, der er nødvendige for, at de kan udføre deres opgaver i henhold til denne forordning, herunder elektronisk. Toldmyndighederne kan i overensstemmelse med artikel 12, stk. 1, og artikel 16, stk. 1, i forordning (EU) nr. 952/2013 meddele fortrolige oplysninger, som toldmyndighederne er kommet i besiddelse af under udførelsen af deres hverv, eller som er meddelt toldmyndighederne fortroligt, til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor operatøren eller forhandleren er etableret.

4. Hvis kompetente myndigheder har modtaget oplysninger i overensstemmelse med stk. 1-3, kan disse kompetente myndigheder videregive disse oplysninger til de kompetente myndigheder i andre medlemsstater.

5. Der udveksles risikorelaterede oplysninger:

   a) mellem toldmyndigheder i overensstemmelse med artikel 46, stk. 5, i forordning (EU) nr. 952/2013

   b) mellem toldmyndigheder og Kommissionen i overensstemmelse med artikel 47, stk. 2, i forordning (EU) nr. 952/2013

   c) mellem toldmyndigheder og de kompetente myndigheder, herunder kompetente myndigheder i andre medlemsstater, i overensstemmelse med artikel 47, stk. 2, i forordning (EU) nr. 952/2013.

Artikel 46

Elektroniske systemer

1. Det elektroniske MOVE-HUB-system, der er udviklet af Kommissionen, anvendes til udveksling af VIN'et og andre oplysninger om køretøjets registrering og tekniske stand mellem de nationale køretøjsregistre og elektroniske systemer for teknisk kontrol i medlemsstaterne samt til at sammenkoble det med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet, hvor det er nødvendigt med henblik på kontrol af krav fastsat i dette kapitel.

2. Det elektroniske MOVE-HUB-system, der er omhandlet i stk. 1, skal som minimum have følgende funktioner:

   a) at udveksle data i realtid med de nationale køretøjsregistre og de nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol i de medlemsstater, der er sammenkoblet med dem

   b) at muliggøre en automatiseret elektronisk kontrol af oplysninger i en synsrapport som omhandlet i bilag II til direktiv 2014/45/EU, af datoen for et køretøjs første registrering samt af den medlemsstat, hvor et køretøj sidst blev registreret, som omhandlet i direktiv 1999/37/EF, for at fastslå, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder kravene fastsat i artikel 39, artikel 40, stk. 1, og artikel 41

c) at sammenkoble med EU-kvikskrankemiljøet på toldområdet i overensstemmelse med forordning (EU) 2022/2399 med henblik på at udveksle data og støtte den udveksling af oplysninger, der er omhandlet i artikel 40, stk. 1, og artikel 41, stk. 2, samt støtte de underretninger, der er omhandlet i artikel 42, 43 og 44

d) med henblik på samarbejde med tredjelande i henhold til artikel 45, stk. 2, at muliggøre elektronisk udveksling af oplysninger med de kompetente myndigheder i tredjelande, der i henhold til artikel 41, stk. 2, har meddelt Kommissionen deres særlige betingelser for import af brugte køretøjer, som de finder anvendelse på.

3. Medlemsstaterne sammenkobler deres nationale køretøjsregistre og nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol med det elektroniske MOVE-HUB-system omhandlet i stk. 1. Sammenkoblingen skal være operationel senest to år efter vedtagelsen af den gennemførelsesretsakt, som er omhandlet i stk. 5.

4. Kommissionen sammenkobler MOVE-HUB-systemet omhandlet i nærværende artikels stk. 1 med Den Europæiske Unions kvikskrankemiljø for systemet til udveksling af certifikater på toldområdet oprettet ved artikel 4 i forordning (EU) 2022/2399, således at den automatiserede kontrol, der er omhandlet i artikel 40 og artikel 41, stk. 2, og de underretninger, der er omhandlet i artikel 42, 43 og 44, kan foretages. Denne sammenkobling skal være operationel senest fire år efter vedtagelsen af den gennemførelsesretsakt, som er omhandlet i nærværende artikels stk. 5.

5. Kommissionen vedtager senest den … [den sidste dag i måneden 24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] gennemførelsesretsakter, der fastlægger de nødvendige ordninger for gennemførelsen af de funktioner i MOVE-HUB, der er omhandlet i stk. 2, herunder de tekniske foranstaltninger, der er nødvendige for sammenkoblingen af nationale elektroniske systemer med MOVE-HUB, betingelserne for sammenkobling med MOVE-HUB, de data, der skal overføres af de nationale systemer, og formatet for overførslen af disse data gennem de sammenkoblede nationale systemer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages i overensstemmelse med den undersøgelsesprocedure, der er omhandlet i artikel 52, stk. 2.

Kapitel VII
Håndhævelse

Artikel 47
Inspektioner

1. Med henblik på håndhævelsen af denne forordning fastlægger medlemsstaterne inspektionsstrategier med henblik på at opdage ulovlige aktiviteter inden for indsamling, behandling og eksport af udrangerede køretøjer og dele og komponenter hertil. Disse strategier skal omfatte de inspektioner, der er omhandlet i stk. 2, 3 og 4.

2. Med henblik på håndhævelse af denne forordning inspicerer medlemsstaterne:

a) godkendte behandlingsanlæg

b) indsamlingssteder

c) andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan være involveret i indsamling, behandling og eksport af udrangerede køretøjer eller salg af brugte reservedele og komponenter.

3. Det samlede antal erhvervsdrivende, der er anført i stk. 2, og som skal underkastes inspektion hvert kalenderår, beregnes som værende mindst 10 % af de erhvervsdrivende, der er anført i stk. 2, litra a) og b).

4. Medlemsstaterne foretager også regelmæssige og risikobaserede inspektioner i forbindelse med eksport af brugte køretøjer for at verificere overholdelsen af artikel 39.

5. Med henblik på at skelne mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer kan medlemsstaternes kompetente myndigheder inspicere overførsler af brugte køretøjer, der mistænkes for at være udrangerede køretøjer, med henblik på opfyldelse af kravene fastsat i artikel 36 og bilag I og overvåge sådanne overførsler i overensstemmelse hermed.

6. Hvis de kompetente myndigheder i en medlemsstat fastslår, at en påtænkt overførsel af et brugt køretøj omfatter et eller flere udrangerede køretøjer, kan omkostningerne ved relevant analyse, inspektion og oplagring af de køretøjer, som mistænkes for at være udrangerede køretøjer, pålægges de personer, der forestår overførslen af disse køretøjer.

Artikel 48

Samarbejde om håndhævelse på nationalt plan og mellem medlemsstaterne

1. Medlemsstaterne indfører effektive mekanismer, der giver alle relevante kompetente myndigheder, der er involveret i håndhævelsen af denne forordning, mulighed for på nationalt plan at samarbejde om og koordinere udviklingen og gennemførelsen af håndhævelsespolitikker og -aktiviteter i forbindelse med overvågning af registrering, afregistrering, suspension og annullering af registreringen af køretøjer, udstedelse af skrotningsattester, eksport af brugte køretøjer samt forebyggelse af ulovlig behandling og eksport af udrangerede køretøjer.

2. Medlemsstaterne samarbejder bilateralt og multilateralt for at fremme forebyggelse og opdagelse af ulovlig behandling og eksport af udrangerede køretøjer og løse problemet med forsvundne køretøjer. De udveksler relevante oplysninger om registrering, afregistrering og suspension og annullering af registreringen af køretøjer via det elektroniske udvekslingssystem, der er omhandlet i artikel 46. De udveksler også relevante oplysninger om godkendte behandlingsanlæg og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, der ikke er godkendt som behandlingsanlæg, og andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan udføre aktiviteter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer. De udveksler regelmæssigt oplysninger, erfaringer og viden om ulovlige aktiviteter i forbindelse med udrangerede køretøjer, håndhævelsesforanstaltninger og fælles tiltag inden for etablerede strukturer såsom håndhævelsesnetværk, agenturer og det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 52 i denne forordning.

Udvekslingen af oplysninger fra køretøjsregistre omfatter adgang til og udveksling af data om præstationer og arten og resultaterne af den udførte kontrol med andre medlemsstaters kompetente myndigheder for at lette håndhævelsen af denne forordning.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke medlemmer af deres faste personale der er ansvarlige for samarbejdet omhandlet i denne artikels stk. 2 og artikel 45.

Artikel 49

Sanktioner

Senest den … [den første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] fastsætter medlemsstaterne regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af denne forordnings artikel 15, stk. 1, artikel 16, artikel 18, stk. 1, artikel 22, stk. 1 og 2, artikel 23 og 24, artikel 25, stk. 1 og 2, artikel 26-31 og 33, 34, 36, 37 og 39 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver straks Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger og underretter den straks om senere ændringer, der berører dem.

Artikel 50

Rapportering til Kommissionen

1. Fra den … [første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] offentliggør medlemsstaterne i aggregeret format for hvert kalenderår og i det format, som Kommissionen har fastsat i henhold til stk. 5, følgende oplysninger, som baseres på oplysninger og data modtaget fra producenter, producentansvarsorganisationer og affaldshåndteringsvirksomheder:

   a) antallet af køretøjer, der er registreret i medlemsstaten

   b) antallet af køretøjer, der er gjort tilgængelige på markedet for første gang på medlemsstatens område

   c) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er indsamlet og renset i medlemsstaten

   d) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er genanvendt på medlemsstatens område

   e) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er eksporteret eller overført med henblik på yderligere behandling til en anden medlemsstat eller et tredjeland

f) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er importeret eller overført med henblik på yderligere behandling fra et tredjeland

g) antallet af brugte køretøjer, der er frigivet til eksport, og antallet af brugte køretøjer, der importeres

h) antallet af udstedte skrotningsattester

i) den samlede vægt og, hvor det er relevant, mængde af dele, komponenter og materialer, der er fjernet fra udrangerede køretøjer med henblik på

   i) genbrug

   ii) genfremstilling eller istandsættelse

   iii) genanvendelse

   iv) nyttiggørelse, herunder energinyttiggørelse

   v) bortskaffelse

j) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er behandlet på en anden måde end angivet i litra d)

k) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er anvendt til opfyldning

l) procentsatserne for de mål, der er fastsat i artikel 33, som alle affaldshåndteringsvirksomheder, der er aktive i medlemsstaten, har nået

m) anvendelse af undtagelsen i artikel 29, stk. 2, og hvordan den blev overvåget af den rapporterende medlemsstat

n) oplysninger om producentansvarsorganisationer, herunder navnene på de juridiske personer, de repræsenterer

o) oplysninger om gennemførelsen af artikel 21

p) mængden af dele og komponenter, der indeholder relevante mængder af kritiske råstoffer, der er fjernet fra udrangerede køretøjer, og mængden af kritiske råstoffer, der er nyttiggjort fra disse dele og komponenter.

Medlemsstaterne gør de i første afsnit omhandlede data offentligt tilgængelige senest 18 måneder efter udgangen af den rapporteringsperiode, for hvilken de er indsamlet. Dataene skal være maskinlæsbare, og det skal være muligt at sortere og søge i disse data i overensstemmelse med åbne standarder for tredjeparters anvendelse. Medlemsstaterne underretter Kommissionen, når de i første afsnit omhandlede data stilles til rådighed.

Den første rapporteringsperiode er det første kalenderår efter vedtagelsen af den gennemførelsesretsakt, der er omhandlet i stk. 5.

2. De data, som medlemsstaterne rapporterer i overensstemmelse med stk. 1, ledsages af en kvalitetskontrolrapport. Disse oplysninger rapporteres i det format, der er fastlagt af Kommissionen i henhold til stk. 5.

3. Medlemsstaterne udarbejder hvert femte år en rapport, der sammenfatter:

a) incitamenter indført for at fremme genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i overensstemmelse med artikel 32 og deres vurderede indvirkning

b) anvendelsen af bøder og andre sanktioner fastsat i national ret for overtrædelser af denne forordning vedtaget i overensstemmelse med artikel 49, herunder en liste over, hvilke typer overtrædelser der er blevet anmeldt, og hvilke typer foranstaltninger der er truffet

c) resultaterne af de inspektioner, der er gennemført i overensstemmelse med artikel 47

d) anvendelsen af definitionerne "udrangeret køretøj" og "brugt køretøj", herunder praktiske vanskeligheder i denne sammenhæng.

Medlemsstaterne fremsender denne rapport til Kommissionen senest seks måneder efter udløbet af den femårsperiode, den dækker. Den første rapport forelægges Kommissionen senest den … [datoen den første dag i måneden seks år fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Kommissionen gennemgår medlemsstaternes rapporter og udarbejder og offentliggør rapporter om de modtagne oplysninger for at støtte evalueringen af gennemførelsen af denne forordning i medlemsstaterne og lette udvekslingen af oplysninger om bedste praksis, der anvendes i medlemsstaterne.

4. Med henblik på overvågning af gennemførelsen af denne forordning indsamler og reviderer Kommissionen de oplysninger, der stilles til rådighed i overensstemmelse med denne artikel.

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter til fastlæggelse af:

a) metoden og reglerne for beregning, verifikation og rapportering af data i overensstemmelse med stk. 1, herunder:

i) metoden til bestemmelse af mængden og vægten af de dele, komponenter og materialer, der er fjernet til de formål, som er omhandlet i stk. 1, litra i), j), k) og p)

ii) metoden til bestemmelse af vægten af genanvendt affald, herunder bestemmelse af beregningspunkter og målepunkter, og om nødvendigt mulighederne for at anvende gennemsnitlige tabsprocenter

iii) metoden til beregning og verifikation af opfyldelsen af de mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse, der er omhandlet i artikel 33, herunder i tilfælde af kombineret fragmentering af udrangerede køretøjer sammen med andet affald omhandlet i artikel 27 og bilag VIII, del G, punkt 3

b) formatet for rapporteringen til Kommissionen, som omhandlet i stk. 1, samt formatet for kvalitetskontrolrapporten.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages senest den … [den sidste dag i måneden 30 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 52, stk. 2.

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

Kapitel VIII

Delegerede beføjelser og udvalgsprocedure

Artikel 51

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 3 og 6, artikel 6, stk. 6-9, artikel 7, stk. 3, artikel 11, stk. 4, artikel 12, stk. 2, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 6, artikel 26, stk. 3, artikel 37, stk. 3 og artikel 41, stk. 3, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den … [datoen for denne forordnings ikrafttræden]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 5, stk. 3 og 6, artikel 6, stk. 6-9, artikel 7, stk. 3, artikel 11, stk. 4, artikel 12, stk. 2, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 6, artikel 26, stk. 3, artikel 37, stk. 3 og artikel 41, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 3 og 6, artikel 6, stk. 6-9, artikel 7, stk. 3, artikel 11, stk. 4, artikel 12, stk. 2, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 6, artikel 26, stk. 3, artikel 37, stk. 3 og artikel 41, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 52

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 39 i direktiv 2008/98/EF. Dette udvalg er et udvalg som defineret i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Kapitel IX

Ændringer

Artikel 53

Ændringer af forordning (EU) 2023/1542

Bilag I til forordning (EU) 2023/1542 ændres som angivet i bilag XII til nærværende forordning.

Artikel 54

Ændringer af forordning (EU) 2019/1020

I forordning (EU) 2019/1020, bilag II, udgår punkt 10 og 11.

Artikel 55

Ændringer af forordning (EU) 2018/858 og (EU) nr. 168/2013

Bilag II til forordning (EU) 2018/858 og bilag II til forordning (EU) nr. 168/2013 ændres som anført i bilag XI til nærværende forordning.

Kapitel X

Afsluttende bestemmelser

Artikel 56

Revision

1. Senest den … [den sidste dag i året 95 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] gennemgår Kommissionen anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på miljøet, menneskers sundhed og det indre marked og udarbejder en rapport herom, som forelægges for Europa-Parlamentet og Rådet. Rapporten ledsages om nødvendigt af et lovgivningsmæssigt forslag om at ændre relevante bestemmelser i denne forordning.

2. Under hensyntagen til de tekniske fremskridt og de praktiske erfaringer, der er gjort i medlemsstaterne, samt revisionen af forordning (EF) nr. 1907/2006 medtager Kommissionen i sin rapport en evaluering af følgende:

   a) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde, navnlig bestemmelserne i kapitel II og III samt kapitel IV, afdeling II, til køretøjer i klasse L som defineret i artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) nr. 168/2013 og køretøjer i klasse M_2, M_3, N_2, N_3 og O som fastsat i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858

b) behovet for at udvide de gældende bestemmelsers anvendelsesområde til at omfatte køretøjer, der er typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, og campingbiler og for at medtage campingvogne i denne forordnings anvendelsesområde

c) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde, navnlig bestemmelserne i kapitel VI, til køretøjer i klasse L som defineret i artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) nr. 168/2013

d) foranstaltningerne vedrørende oplysninger om problematiske stoffer i køretøjer og behovet for at indføre yderligere bestemmelser vedrørende problematiske stoffer, der kan påvirke genanvendelsen af høj kvalitet af udrangerede køretøjer

e) foranstaltningerne vedrørende håndtering af udrangerede køretøjer i kapitel IV, herunder de målniveauer, der er fastsat i artikel 33, og behovet for at revidere dem

f) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde med hensyn til målniveauer for genanvendelse, jf. artikel 33, til de køretøjsklasser, som artikel 33 ikke finder anvendelse på i henhold til denne forordning

g) overtrædelser og sanktionernes effektivitet, proportionalitet og afskrækkende virkning, jf. artikel 49

h) behovet for at ændre artikel 5

i) i hvilket omfang problemet med forsvundne køretøjer er blevet løst, herunder skøn over antallet af forsvundne køretøjer og virkningen af foranstaltningerne vedrørende eksport af brugte køretøjer, og behovet for yderligere foranstaltninger for at løse problemet med sporbarheden af køretøjer

j) kravene til indholdet af genanvendt plast, herunder mål og forpligtelser for genanvendelsesanlæg i og uden for Unionen som fastsat i denne forordnings artikel 6, stk. 1-4, og behovet for revision på dette grundlag, herunder en evaluering af udviklingen for stål og aluminium i forbindelse med denne forordnings artikel 6, stk. 7 og 8, og i henhold til anden relevant EU-lovgivning såsom forordning (EU) 2025/40 eller forordning (EU) 2024/1781 for at sikre sammenhæng og tilpasning

k) omkostningsfordelingsmekanismen for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat, som fastsat i artikel 22 og behovet for revision heraf

l) bestemmelser om processer, der kan påvirke genanvendelse af høj kvalitet af udrangerede køretøjer

m) virkningerne af forskellene mellem de nationale kriterier for teknisk kontrol på eksporten af brugte køretøjer

n) effektiviteten, interoperabiliteten og pålideligheden af nationale køretøjsregistreringssystemer og deres grænseoverskridende udveksling af oplysninger med henblik på at sikre nøjagtig identifikation, status og sporbarhed af køretøjer i hele deres livscyklus med særlig vægt på:

i) virkningen af midlertidig afregistrering på nøjagtigheden, tilgængeligheden og sporbarheden af køretøjsregistre, herunder dens rolle med hensyn til at identificere forsvundne køretøjer

ii) behovet for minimumskrav til afregistrering af køretøjer i hele Unionen såsom fastsættelse af en maksimal varighed og strenge fornyelsesbetingelser for at styrke sporbarheden af køretøjer og forhindre ulovlig behandling af dem.

3. Senest den … [den sidste dag i året 72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] gennemgår Kommissionen status for den teknologiske udvikling, miljøpræstationerne og de økonomiske resultater for samt tilgængeligheden af biobaseret plastindhold og elastomerer fra oparbejdning af dæk i nye køretøjer under hensyntagen til bæredygtighedskriterierne i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001 og eventuelle bæredygtighedskriterier, der skal fastsættes for dæk i henhold til forordning (EU) 2024/1781.

4. Hvor det er relevant, og på grundlag af den i stk. 3 omhandlede gennemgang, kan Kommissionen fremlægge et lovgivningsforslag med henblik på:

a) at fastsætte bæredygtighedskrav til biobaserede råmaterialer i plast, der anvendes i køretøjer

b) at fastsætte mål for at øge anvendelsen af biobaserede råmaterialer i plast, der anvendes i køretøjer

c) at fastsætte mål for anvendelse af elastomerer fra oparbejdning af dæk fra køretøjer

d) at vurdere, i hvilket omfang de mål, der er omhandlet i litra b), kan kombineres med eller føjes til de mål, der er fastsat i artikel 6, stk. 1

e) at vurdere, i hvilket omfang de mål, der er omhandlet i litra c), kan kombineres med de mål, der er fastsat i artikel 6, stk. 1

f) hvis det er relevant, at ændre definitionen af biobaseret plast i artikel 3, stk. 1, nr. 53), i forordning (EU) 2025/40, definitionen af plast i nærværende forordnings artikel 3, stk. 1, nr. 9), og anvendelsesområdet for målene for genanvendt plast som fastsat i nærværende forordnings artikel 6, stk. 1

g) hvis det er relevant, at ændre den metode til beregning og verificering, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2, og kravene til anlæg, der forarbejder elastomerer fra dæk, og som er baseret i Unionen og i tredjelande.

5. Hvis det er relevant for at sikre en effektiv og ensartet sporbarhed af udrangerede køretøjer og på grundlag af den evaluering, der er omhandlet i stk. 2, litra n), kan Kommissionen fremsætte et lovgivningsforslag om afregistreringsregler for køretøjer i hele Unionen.

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

   a) tilgængeligheden af egnede teknologier til genanvendelse af plast

   b) den tilstrækkelige tilgængelighed af genanvendt plast

   c) kvalitetsniveauet for genanvendt plast sammenlignet med det krævede sikkerhedsniveau, og

   d) de tekniske og økonomiske vanskeligheder med at nå målene for genanvendt plast.

   På grundlag af denne vurdering kan Kommissionen, hvor det er relevant, forelægge Europa-Parlamentet og Rådet et lovgivningsforslag om ændring af målene i artikel 6, stk. 1, med henblik på at fastsætte undtagelser fra anvendelsesområdet, tidspunktet eller niveauet for minimumsprocentsatserne deri.

Artikel 57

Ophævelse og overgangsbestemmelser

1. Direktiv 2000/53/EF ophæves med virkning fra den … [den første dag i måneden 24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

   Følgende bestemmelser i direktiv 2000/53/EF finder dog fortsat anvendelse:

   a) artikel 4, stk. 2, og bilag II indtil den … [den sidste dag i måneden 71 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden]; punkt 5, litra a), punkt 5, litra b), nr. i) og ii), og punkt 16 i bilag II til direktiv 2000/53/EF ophører dog med at finde anvendelse fra den … [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

   b) artikel 5, stk. 4, andet afsnit, artikel 6, stk. 3, andet afsnit, artikel 7, stk. 1, artikel 8, stk. 3 og 4, indtil den … [den sidste dag i måneden 35 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden]

   c) artikel 6, stk. 3, første afsnit, og bilag I indtil den … [den sidste dag i måneden 35 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden]

   d) artikel 7, stk. 2, litra b), indtil den … [den sidste dag i året 35 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden]

e) artikel 9, stk. 1a, første og tredje afsnit, artikel 9, stk. 1b, og artikel 9, stk. 1d, indtil den … [den sidste dag i måneden 35 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden]

f) artikel 9, stk. 1a, andet afsnit, indtil den … [den sidste dag i måneden 59 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

2. Direktiv 2005/64/EF ophæves med virkning fra den … [den sidste dag i måneden 71 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Artikel 6, stk. 3, ophæves dog med virkning fra den … [den sidste dag i måneden 35 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

3. Henvisninger til de ophævede direktiver gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellerne i bilag XV.

4. Uanset denne forordnings artikel 8, stk. 2, betragtes en henvisning til artikel 4 i denne forordning indtil den … [72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] som en henvisning til artikel 5 i direktiv 2005/64/EF.

Uanset denne forordnings artikel 8, stk. 2, betragtes en henvisning til artikel 5 i denne forordning indtil den … [72 måneder fra denne forordnings ikrafttræden] som en henvisning til artikel 6, stk. 2, i direktiv 2005/64/EF.

Artikel 58

Anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland

1. Artikel 14 finder kun anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland med hensyn til artikel 30, artikel 31 og artikel 35, stk. 1.

2. Artikel 15-29, artikel 32-34, og artikel 35, stk. 2, finder ikke anvendelse på eller i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.

3. Artikel 47, stk. 2, litra a), og artikel 47, stk. 3, finder ikke anvendelse på eller i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.

4. Artikel 48, stk. 1 og 2, finder ikke anvendelse på eller i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland med hensyn til forebyggelse af ulovlig behandling af udrangerede køretøjer.

5. Artikel 48, stk. 2, finder ikke anvendelse på eller i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland med hensyn til udveksling af relevante oplysninger om godkendte behandlingsanlæg.

6. Artikel 49 finder ikke anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland med hensyn til artikel 15, stk. 1, artikel 16, artikel 19, stk. 1, artikel 22, stk. 1 og 2, artikel 23, artikel 24, artikel 25, stk. 1 og 2, artikel 27-29, artikel 33 og artikel 34.

7. Artikel 50, stk. 1, litra c), d), h), i), nr. iii), iv) og v), litra j), k), l), m), n) og o), og artikel 50, stk. 3, litra a), finder ikke anvendelse på eller i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.

Artikel 59

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

2. Den finder anvendelse fra den … [den første dag i måneden 24 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

   Artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 2, artikel 5, stk. 3-9, artikel 6, stk. 4-9, artikel 6, stk. 11, artikel 7, stk. 3 og 4, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 4, artikel 12, stk. 2, artikel 13, stk. 6, artikel 14, stk. 4, artikel 15, stk. 6, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 6, artikel 26, stk. 3, artikel 37, stk. 3, artikel 41, stk. 3, artikel 46, stk. 5, og artikel 50, stk. 5, finder dog anvendelse fra den … [en måned fra datoen for denne forordnings ikrafttræden], artikel 53 finder anvendelse fra den … [datoen for denne forordnings ikrafttræden] og artikel 55 finder anvendelse fra den … [den første dag i måneden 72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i medlemsstaterne.

Udfærdiget i …, den …

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formanden	*Formanden*

BILAG I

KRITERIER FOR BESTEMMELSE AF,
OM ET KØRETØJ ER ET UDRANGERET KØRETØJ

Dette bilag fastsætter kriterierne for, om et køretøj er et udrangeret køretøj, og anvendes som følger:

Del A fastsætter kriterierne for vurdering af, om et køretøj er irreparabelt. Hvis et eller flere af disse kriterier er opfyldt, betragtes køretøjet som et udrangeret køretøj.

Hvis ingen af kriterierne i del A er opfyldt, vurderes køretøjet i overensstemmelse med kriterierne i del B. Hvis et eller flere af kriterierne i del B er opfyldt, foretages der en teknisk vurdering for at fastslå, hvilke reparationer der er nødvendige for at få udstedt en synsrapport i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU i den medlemsstat, hvor køretøjet var registreret inden reparationen. På grundlag af denne tekniske vurdering afgør køretøjsejeren, om han eller hun ønsker at skille sig af med køretøjet.

Hvis køretøjsejeren ikke senest fem år efter denne tekniske vurdering indhenter en synsrapport i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU, anses køretøjet for at være et udrangeret køretøj. I den omtalte periode på fem år udgør denne tekniske vurdering dokumentation for, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj.

Den vurdering, der er omhandlet i dette bilag, foretages af en uafhængig bilsagkyndig. Medlemsstaterne kan opstille en udtømmende liste over uafhængige bilsagkyndige til at foretage disse vurderinger.

De kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor registreringen af køretøjet er sket, eller et af dens udpegede godkendende organer kan efter anmodning fra en køretøjsejer undtage et køretøj, der betragtes som et udrangeret køretøj i overensstemmelse med dette bilag, fra at være et udrangeret køretøj, hvis det pågældende køretøj er genstand for reparation.

DEL A

KRITERIER FOR VURDERING AF UDRANGEREDE KØRETØJER

Et køretøj er et udrangeret køretøj, hvis det opfylder et eller flere af følgende kriterier:

a) det er blevet skåret i stykker eller demonteret med henblik på genbrug af dets dele

b) det er blevet udbrændt til det punkt, hvor motorrummet eller passagerrummet er fuldstændig ødelagt

c) det er blevet nedsænket i vand til et niveau over instrumentbrættet

d) en eller flere af følgende komponenter i køretøjet kan fra et teknisk synspunkt hverken repareres eller udskiftes:

   i) jordkoblingskomponenter (f.eks. dæk og hjul), affjedring, styreapparat, bremseudstyr og deres styrekomponenter

ii) fastgøringer og samlinger til sæder

iii) airbags, selestrammere, sikkerhedsseler og deres perifere funktionelle dele

iv) køretøjets skrog og chassis eller karosseri

e) dets konstruktions- og sikkerhedskomponenter har tekniske defekter, som er uoprettelige, og som gør, at de ikke kan udskiftes

f) det blev overdraget til behandling til et godkendt indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg

g) det er blevet erklæret som en teknisk totalskade af et forsikringsselskab på grundlag af den tekniske vurdering foretaget af en bilsagkyndig.

DEL B

LISTE OVER VEJLEDENDE KRITERIER FOR UDRANGEREDE KØRETØJER

Hvis ingen af kriterierne i del A er opfyldt, vurderes køretøjet i overensstemmelse med følgende kriterier :

a) det er blevet forladt, eller midlerne, der gør det muligt at identificere det, mangler, navnlig køretøjets VIN

b) det er ikke tilstrækkeligt beskyttet mod skader under oplagring, transport, pålæsning eller aflæsning

c) de omkostninger, der er nødvendige for at reparere køretøjet til en teknisk stand, der ville være tilstrækkelig til at få udstedt en synsrapport, lagt til dets aktuelle værdi overstiger dets anslåede markedsværdi efter reparation

d) det er blevet nedsænket i vand til et niveau under instrumentbrættet, og motoren eller det elektriske system er herved blevet beskadiget

e) dets brændstof eller brændstofdampe er blevet udledt, hvilket udgør en risiko for brand og eksplosion

f) gas er lækket fra det flydende gassystem, hvilket udgør en risiko for brand og eksplosion

g) driftsvæsker (brændstof, bremsevæske, frostvæske, batterisyre-elektrolytopløsning, kølervæske) er blevet udledt, hvilket udgør en risiko for vandforurening

h) det er blevet demonteret, eller

i) det har et eller flere indgangspunkter, der er svejset sammen eller lukket med isoleringsskum.

BILAG II

KRITERIER FOR ANERKENDELSE
AF KØRETØJER AF SÆRLIG KULTUREL BETYDNING

1. De kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor et køretøj er registreret, eller et af dens udpegede godkendende organer kan anerkende et køretøj som værende af særlig kulturel betydning, hvis det opfylder alle følgende kriterier:

   a) køretøjets unikke historiske eller kulturelle værdi eller status er dokumenteret af køretøjsejeren eller af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor et køretøj er registreret eller det er et enkelt modificeret eller specialfremstillet køretøj, der er individuelt godkendt i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/858 eller national ret

   b) køretøjsejeren er kendt og kan identificeres

   c) køretøjets dele kan identificeres ved hjælp af et serienummer eller anden identifikation, som er stillet til rådighed af fabrikanten eller tildelt af den kompetente myndighed

   d) køretøjet kan identificeres ved hjælp af dets VIN-nummer, serienummer eller anden identifikation, der er stillet til rådighed af fabrikanten eller tildelt af en kompetent myndighed.

   Efter anmodning fra køretøjsejeren udsteder de kompetente myndigheder i registreringsmedlemsstaten en attest, der anerkender et køretøj som havende en særlig kulturel betydning, hvis kriterierne i dette litras første afsnit er opfyldt.

Efter anmodning fra køretøjsejeren tilbagekalder de kompetente myndigheder i registreringsmedlemsstaten den attest, der er omhandlet i dette litras andet afsnit.

2. Ejeren af køretøjet af særlig kulturel betydning skal sikre, at:

   a) køretøjet bliver opbevaret, transporteret og anvendt på en miljømæssigt forsvarlig måde i overensstemmelse med EU-retten eller national ret

   b) den i punkt 1, andet afsnit, omhandlede attest forelægges eller stilles til rådighed for myndighederne efter anmodning.

3. Det skal mindst hvert femte år eller ved ejerskifte efterprøves, om køretøjet opfylder kriterierne i punkt 1 og 2.

BILAG III

BEREGNING AF GENBRUGELIGHEDS-,
GENANVENDELIGHEDS- OG NYTTIGGØRELSESPROCENTERNE

I dette bilag forstås ved "referencekøretøj" den version inden for en køretøjstype, som den godkendende myndighed i samråd med fabrikanten og i overensstemmelse med kriterierne i del A, identificerer som værende den mest problematiske med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder.

DEL A

1. Materialerne i køretøjet og deres respektive andele og placeringer angives sammen med alle relevante oplysninger, der er nødvendige for at beregne genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne korrekt.

2. Masser udtrykkes i kg med en decimal. Andele beregnes i procent med en decimal og afrundes derefter som følger:

   a) Hvis tallet efter decimalkommaet er fra 0 til 4, afrundes der nedad.

   b) Hvis tallet efter decimalkommaet er fra 5 til 9, afrundes der opad.

3. Ved udvælgelsen af referencekøretøjer tages der hensyn til følgende kriterier:

   a) karrosseritype

   b) disponible udstyrsniveauer

   c) disponibelt særudstyr, som kan monteres på fabrikantens ansvar.

4. Såfremt den typegodkendende myndighed og fabrikanten for så vidt angår en bestemt type ikke kan blive enige om at udpege det køretøj, der anses for at være det mest problematiske i henseende til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, udvælges der et referencekøretøj inden for:

   a) hver "karrosseritype", som defineret i del C, punkt 2, i bilag I til forordning (EU) 2018/858 for køretøjer i klasse M_1

   b) hver "karrosseritype", dvs. varevogn, chassis/førerhus, pickup osv., for køretøjer i klasse N_1.

5. Med henblik på kontrol af komponenters materialer og masser stiller fabrikanten køretøjer og komponenter til rådighed i det omfang, som det af den typegodkendende myndighed skønnes nødvendigt.

DEL B

1. For at kunne medregnes som genbrugelige skal komponenter eller dele kunne fjernes på en let og ikkedestruktiv måde.

2. Den samlede masse af genbrugelige dele, komponenter og materialer anses for at kunne genbruges, genanvendes og nyttiggøres 100 %.

3. Dele, komponenter og materialer opført i bilag VIII, del B, punkt 1, 2 og 3, anses for at kunne genbruges 0 % og genanvendes og nyttiggøres 100 %. Dele og komponenter opført i bilag VIII, del E, anses for at kunne genbruges 0 % og genanvendes og nyttiggøres 100 %. Metoden skal sikre, at nyligt tilføjede dele og komponenter i tilfælde af en ændring af bilag VIII, der fører til en udvidelse af listen over dele og komponenter, der er opført i del E i nævnte bilag anses for at kunne genbruges 0 % og genanvendes og nyttiggøres 100 %.

4. Beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne skal være i overensstemmelse med strategien for cirkularitet og afspejle teknologiske fremskridt inden for teknologier til behandling af udrangerede køretøjer.

BILAG IV

BETINGELSER OG MAKSIMALE KONCENTRATIONSVÆRDIER
FOR TILSTEDEVÆRELSEN AF BLY, KVIKSØLV, CADMIUM
OG HEXAVELENT CHROM I MATERIALER, DELE OG KOMPONENTER

Der accepteres et maksimalt indhold af bly, hexavalent chrom og kviksølv i homogene materialer på 0,1 vægtprocent og et maksimalt indhold af cadmium i homogene materialer på 0,01 vægtprocent.

Reservedele, der bringes i omsætning efter den 1. juli 2003 til brug i køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2003, bortset fra afbalanceringsklodser, kulbørster til elmotorer og bremsebelægninger, er undtaget fra artikel 5, stk. 4.

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 6, litra d)
Bly som legeringsbestanddel		
1a). Stål til spåntagende bearbejdning og batch-varmforzinkede stålkomponenter med et blyindhold på op til 0,35 vægtprocent		
1b). Kontinuerligt forzinket stålplade med et blyindhold på op til 0,35 vægtprocent	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2016, og reservedele til sådanne køretøjer	

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 6, litra d)
2a). Aluminium til spåntagende bearbejdning med et blyindhold på op til 2 vægtprocent	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2005	
2b). Aluminium med et blyindhold på op til 1,5 vægtprocent	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2008	
2c)i). Aluminiumlegeringer til spåntagende bearbejdning med et blyindhold på op til 0,4 vægtprocent	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2028, og reservedele til sådanne køretøjer	
2c)ii). Aluminiumlegeringer, der ikke omfattes af punkt 2c)i), med et blyindhold på op til 0,4 vægtprocent[(2)]	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2027, og reservedele til sådanne køretøjer	
2c)iii). Støbelegeringer af aluminium med et blyindhold på op til 0,3 vægtprocent, forudsat at blyet stammer fra genanvendelse af blyholdigt aluminiumskrot	Køretøjer, der er typegodkendt efter den 31. december 2026, og reservedele til sådanne køretøjer[(1)]	
3. Kobberlegeringer med et blyindhold på op til 4 vægtprocent	[(1)]	
4a). Lejeskåle og bøsninger	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2008	
4b). Lejeskåle og bøsninger i motorer, transmissioner og kompressorer til klimaanlæg	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2011	

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 6, litra d)
Bly og blyforbindelser i komponenter		
5. (slettet)		
6. Vibrationsdæmpere	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2016, og reservedele til sådanne køretøjer	X
7a). Vulkaniseringsmidler og stabilisatorer til elastomerer, der benyttes i bremseslanger, brændstofslanger, ventilationsslanger, elastomer/metaldele i chassisapplikationer samt motorophæng	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2005	
7b). Vulkaniseringsmidler og stabilisatorer til elastomerer, der benyttes i bremseslanger, brændstofslanger, ventilationsslanger, elastomer/metaldele i chassisapplikationer samt motorophæng, med et blyindhold på op til 0,5 vægtprocent	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2006	
7c). Lim til elastomerer, der benyttes i drivaggregatet, med et blyindhold på op til 0,5 vægtprocent	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2009	
Bly i loddemateriale eller belægninger til elektriske og elektroniske anordninger som specificeret i følgende underpunkter		
8a). Bly i loddemateriale til fastgørelse af elektriske og elektroniske komponenter på elektroniske kredsløbskort og bly til belægning på afslutninger af komponenter – dog med undtagelse af elektrolytkondensatorer af aluminium – på komponentben og på elektroniske kredsløbskort	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2016, og reservedele til sådanne køretøjer	X[(3)]

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 6, litra d)
8b). Bly i loddemateriale til andre anvendelsesformål end lodning på elektroniske kredsløbskort eller på glas	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2011, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]
8c). Bly til belægning på afslutninger af elektrolytkondensatorer af aluminium	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2013, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]
8d). Bly anvendt til loddemateriale på glas i sensorer til masseflowmåling af luft	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2015, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]
8e). Bly i loddemateriale med højt smeltepunkt (dvs. blylegeringer med 85 vægtprocent bly eller mere)	[1]	X[3]
8f)i). Bly i konnektorsystemer med deformerbare ben	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2017, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]
8f)ii). Bly i konnektorsystemer med deformerbare ben bortset fra bilkabelkonnektorers kontaktflade i køretøjer	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2024, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 6, litra d)
8g)i). Bly i loddemateriale til etablering af brugbar elektrisk forbindelse mellem halvlederskive og bæresubstrat i integrerede kredsløbspakker med flip chip	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. oktober 2022, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]
8g)ii). Bly i loddemateriale til etablering af brugbar elektrisk forbindelse mellem halvlederchip og substrat i integrerede kredsløb i flip chip-huse, hvor den elektriske forbindelse består af et af følgende: 1) en halvlederteknologisk node på 90 nm eller derover 2) en enkelt die på 300 mm^2 eller derover i en hvilken som helst halvlederteknologisk node 3) "stacked die"-huse med die på 300 mm^2 eller derover eller siliciummellemlag på 300 mm^2 eller derover.	1) Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2030, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]
8h). Bly i loddemateriale til at fastgøre varmespredere til varmedræn i halvlederenheder med en chipstørrelse på mindst 1 cm^2 af projektionsoverfladen og en nominel strømtæthed på mindst 1 A/mm^2 af siliciumchipområdet	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2016, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]
8i). Bly i loddematerialer til elektriske anvendelsesformål på glas med undtagelse af loddematerialer i lamineret glas	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2016, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 6, litra d)
8j). Bly i loddemateriale til lamin erede glas	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2020, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]
8k). Lodning af opvarmningsapplikationer med en varmestrøm på 0,5 A eller derover pr. tilhørende loddested til enkeltlag af lamineret glas med en vægtykkelse på højst 2,1 mm. Denne undtagelse omfatter ikke lodning til kontakter, der er indlejret i den mellemliggende polymer.	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2024, og reservedele til sådanne køretøjer	X[3]
9. Ventilsæder	Som reservedele til motortyper, der er udviklet inden den 1. juli 2003	
10a). Elektriske og elektroniske komponenter, som indeholder bly i glas eller keramik, i en glas- eller keramikmatrixforbindelse, i et glaskeramisk materiale eller i en glaskeramisk matrixforbindelse. Denne undtagelse omfatter ikke brug af bly i: i) glas i pærer og glasur på tændrør ii) dielektriske keramiske materialer i komponenter, der er opført under punkt 10b), 10c) og 10d)		X[4] (andre motorkomponenter end piezoelektriske)

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 6, litra d)
10b). Bly i PZT-baserede dielektriske keramiske materialer i kondensatorer, der indgår i integrerede kredsløb eller diskrete halvledere		
10c). Bly i dielektriske keramiske materialer i kondensatorer med en mærkespænding på mindre end 125 V AC eller 250 V DC	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2016, og reservedele til sådanne køretøjer	
10d). Bly i dielektriske keramiske materialer i kondensatorer, der udligner temperaturrelaterede afvigelser i sensorer i ultrasoniske sonarsystemer	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2017, og reservedele til sådanne køretøjer	
11. Pyrotekniske udløsere	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. juli 2006, og reservedele til sådanne køretøjer	
12. Blyholdige termoelektriske materialer i elektriske anordninger i biler, hvis formål er at mindske CO_2-udledningerne ved genvinding af udstødningsvarme	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2019, og reservedele til sådanne køretøjer	X

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 6, litra d)
Hexavalent chrom		
13a). Korrosionshæmmende belægninger	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2007	
13b). Korrosionshæmmende belægninger i forbindelse med chassissamlinger med bolt og møtrik	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2008	
14. Hexavalent chrom til korrosionsbeskyttelse af kulstofstål-kølesystemet i absorptionskølere op til 0,75 vægtprocent i kølemidlet:		X
a) konstrueret til at fungere helt eller delvist med et elektrisk varmesystem, der anvender en gennemsnitlig indgangseffekt på < 75 W ved konstante driftsbetingelser	For a): Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2020, og reservedele til sådanne køretøjer	
b) konstrueret til at fungere helt eller delvist med et elektrisk varmesystem, der anvender en gennemsnitlig indgangseffekt på ≥ 75 W ved konstante driftsforhold	For b): Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2026, og reservedele til sådanne køretøjer	
c) konstrueret til at fungere med et ikkeelektrisk varmesystem		

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 6, litra d)
Kviksølv		
15a). Gasudladningslamper til forlygter	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. juli 2012, og reservedele til sådanne køretøjer	X
15b). Lysstofrør i instrumentbrætdisplays	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. juli 2012, og reservedele til sådanne køretøjer	X

Bemærkninger til tabellen:

1. Denne undtagelse skal revideres i 2030 i overensstemmelse med artikel 5, stk. 6.
2. Finder anvendelse på aluminiumlegeringer, som der ikke med forsæt er tilsat bly, men hvori der forekommer bly som følge af brugen af genanvendt aluminium.
3. Demontering, hvis en grænse på 60 g pr. køretøj overskrides i forening med punkt 10a). For så vidt angår denne bemærkning, regnes elektroniske anordninger, der ikke er monteret af fabrikanten på produktionslinjen, ikke med.
4. Demontering, hvis grænsen på 60 g pr. køretøj overskrides i forening med nr. 8a)-8k). For så vidt angår denne bemærkning, regnes elektroniske anordninger, der ikke er monteret af fabrikanten på produktionslinjen, ikke med.

BILAG V

STRATEGI FOR CIRKULARITET

DEL A

ELEMENTER I STRATEGIEN FOR CIRKULARITET

1. En ikketeknisk beskrivelse af de foranstaltninger, der er planlagt for at sikre, at køretøjerne opfylder de krav, der er omhandlet i artikel 4-7, under hele produktionen.

2. En ikketeknisk beskrivelse af de procedurer, som fabrikanten har indført for at:

   a) indsamle de data hele vejen igennem forsyningskæden, der er relevante for at opfylde kravene i artikel 4-7

   b) kontrollere og efterprøve oplysninger modtaget fra leverandørerne

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

3. Oplysninger om eksisterende teknologier til behandling af udrangerede køretøjer, forventede teknologiske fremskridt inden for teknologier til behandling af udrangerede køretøjer og kapacitetsinvesteringer i sådanne teknologier, som fabrikanten anvendte til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for sine køretøjstyper i overensstemmelse med artikel 4.

4. Oplysninger om andelen af genanvendt indhold i køretøjer som omhandlet i artikel 6 og 10.

5. En liste over foranstaltninger, som fabrikanten forpligter sig til at gennemføre for at sikre, at behandlingen af udrangerede køretøjer udføres i overensstemmelse med denne forordning, med særligt fokus på:

   a) foranstaltninger, der skal lette fjernelsen af dele anført i bilag VIII, del C

   b) foranstaltninger til håndtering af de udfordringer, der er forbundet med anvendelsen af materialer og teknikker, som er til hinder for en let demontering eller som gør genanvendelse meget vanskelig

   c) foranstaltninger til fremme af genbrug af dele og komponenter

   d) forsknings- og udviklingsaktiviteter, investeringer i udvikling af genanvendelsesteknologier eller -infrastruktur samt samarbejde med affaldshåndteringsvirksomheder, der foretages for at gennemføre de foranstaltninger, der er omhandlet i litra a)-c).

DEL B

OPFØLGNING OG AJOURFØRING AF STRATEGIEN FOR CIRKULARITET

1. Fabrikanterne forelægger en ajourført strategi for cirkularitet mindst hvert femte år.

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

   a) en beskrivelse af, hvordan foranstaltningerne i del A, punkt 5, er blevet gennemført, sammen med en vurdering af deres effektivitet og, hvis en eller flere af foranstaltningerne i strategien ikke er blevet gennemført, en begrundelse herfor

   b) oplysninger om de væsentlige ændringer i konstruktionen og produktionen, som fabrikanten har foretaget for at forbedre køretøjers cirkularitet.

BILAG VI

KRAV TIL OPLYSNINGER OM FJERNELSE OG UDSKIFTNING

1. Elkøretøjsbatterier og batterier til lette transportmidler, der er indbygget i køretøjet:

   a) originalt udstyrsnummer

   b) placering

   c) vægt

   d) type batterikemi

   e) anvisninger om sikker afladning af batteriet

   f) tekniske anvisninger om fjernelse og udskiftning, herunder rækkefølgen af alle trin og typer af sammenføjnings-, fastgørelses- eller forseglingsteknikker

   g) værktøj eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til, fjerne og udskifte elkøretøjsbatterier og batterier til lette transportmidler.

2. Elmotorer, der er indbygget i køretøjet:

   a) originaludstyrsnummer

   b) placering

   c) vægt

d) de typer permanente magneter, der findes i elmotorer, jf. artikel 28, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2024/1252

e) tekniske anvisninger om fjernelse og udskiftning, herunder rækkefølgen af alle trin og typer af sammenføjnings-, fastgørelses- eller forseglingsteknikker

f) værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til, fjerne og udskifte elmotorer.

3. Komponenter, dele og materialer, der er opført i bilag VIII, del B:

a) originaludstyrsnummer

b) placering

c) vægt

d) tilstedeværelse i et køretøj af de stoffer, der er opført i artikel 5, stk. 4, som skal mærkes som omhandlet i bilag IV

e) tekniske anvisninger om fjernelse, herunder rækkefølgen af alle trin

f) adgang til bedste behandlingsteknikker.

4. Komponenter, dele og materialer, der er opført i bilag VIII, del C:

a) originaludstyrsnummer

b) placering

c) tekniske anvisninger om fjernelse og udskiftning, herunder rækkefølgen af alle trin

d) oplysninger, specifikationer, værktøjer og processer, herunder softwareopdateringer, der er nødvendige for genfremstilling og istandsættelse.

5. Digitalt kodede komponenter og dele i et køretøj:

a) antal

b) placering

c) tekniske anvisninger om adgang til samt fjernelse og udskiftning af komponenter, herunder kodning og software, der er nødvendig for at aktivere reservedele og komponenter, så de kan fungere i et andet køretøj, og behandling af oplysninger om deres afregistrering og afkobling fra et VIN-nummer, herunder, hvor det er relevant, anvisninger om, hvordan et diagnoseværktøj anvendes med henblik på deres fremtidige genbrug

d) beskrivelse af funktionalitet, udskiftelighed og kompatibilitet med specifikke dele og komponenter fra andre mærker og modeller

e) fabrikantens kontaktpunkt for teknisk bistand.

6. Med henblik på punkt 5, litra c), skal fabrikanten, hvis afregistrering og afkobling fra et VIN-nummer af digitalt kodede komponenter, udstyr og dele, der er omhandlet i denne forordnings artikel 11, er påkrævet, indføre procedurer, der gør det muligt for affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder at foretage en sådan afregistrering og afkobling. I denne procedure kan fabrikanten kræve en skrotningsattest samt en autentifikation af den pågældende virksomhed. Til dette formål indhenter og anvender affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder de autentificeringsoplysninger, der kræves til fabrikantens RMI-websted, jf. punkt 2.1 i bilag X til forordning (EU) 2018/858. Hvis der kræves adgang til informationer fra køretøjets egendiagnosesystem (OBD) for affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i forbindelse med sådanne afregistrerings- og afkoblingsprocedurer, kan fabrikanten som betingelse for udstedelse af adgangsoplysninger:

a) kræve, at der i det tidsrum, hvor fjernelsen foretages, er en kontinuerlig onlineforbindelse fra diagnoseværktøjet til diagnoseværktøjsfabrikantens server og fra diagnoseværktøjsfabrikantens server til fabrikantens server, og

b) kræve, at fabrikanten af det værktøj, der anvendes til at få adgang til OBD-oplysningerne, over for fabrikanten attesterer diagnoseværktøjets identitet og operatørens pseudonymiserede identitet og indsamler og lagrer VIN-nummeret, den entydige identifikator for delen, hvis en sådan findes og understøttes af VM-processen, tidsstemplet med UTC-dato og -klokkeslæt for den relevante aktivitet og den entydige identifikator for diagnoseværktøjet. Fabrikanten skal efter anmodning fra fabrikanten af diagnoseværktøjet få adgang til de i dette nummer nævnte oplysninger, hvis det er nødvendigt for at reagere på en begrundet mistanke om tyveri eller misbrug af dele.

BILAG VII

KRAV TIL MÆRKNING

1. Plastdele, -komponenter og -materialer i køretøjer med en vægt på over 100 g:

   a) international standard ISO 1043-1 Plast – Symboler og forkortede termer. Del 1: Grundlæggende polymerer og deres særlige karakteristika

   b) international standard ISO 1043-2 Plast – Symboler og forkortede termer. Del 2: Fyldstof og materialer til forstærkning

   c) international standard ISO 11469 Plast – Generisk identifikation og mærkning af plastprodukter.

2. Elastomerdele, -komponenter og -materialer i køretøjer med en vægt på over 200 g, undtagen dæk: international standard ISO 1629 Gummi og latex – Benævnelser.

3. Symboler "[" eller "]", der anvendes i ISO-standarderne, kan erstattes af parenteser.

BILAG VIII

KRAV VEDRØRENDE BEHANDLING

DEL A

MINDSTEKRAV TIL OPLAGRINGSPLADSER OG AREALER TIL BEHANDLINGSANLÆG

1. Oplagringspladser, herunder oplagringspladser på indsamlingsstederne, til oplagring af udrangerede køretøjer forud for deres behandling og af deres komponenter, dele og materialer skal:

   a) have uigennemtrængelige overflader, der er udstyret med afløbsopsamling, sandfang og olieudskiller

   b) have udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøkrav

   c) have passende oplagring af udrangerede køretøjer og må kun stable rensede udrangerede køretøjer i en forsvarlig højde, medmindre der anvendes stativer til stabling

   d) være udstyret, så væsker straks kan fjernes fra udrangerede køretøjer, der lækker, og eventuelle lækkede væsker kan opsamles ved hjælp af absorberende materiale.

   Operatører af de steder, der er omhandlet i første afsnit, gennemfører straks de foranstaltninger, der er omhandlet i nævnte afsnits litra d).

2. Oplagringen tilrettelægges med henblik på at undgå beskadigelse af:

   a) komponenter og dele, som indeholder de væsker, der er opført i punkt 1 og 3 i del B i dette bilag

   b) komponenter, dele og materialer, der er opført i del C i dette bilag.

3. De arealer, hvor udrangerede køretøjer og deres komponenter, dele og materialer behandles, skal have:

   a) passende arealer med impermeable belægninger, der er udstyret med afløbsopsamling, sandfang og olieudskiller

   b) passende lager for dele, komponenter og materialer fra det udrangerede køretøj, herunder areal med impermeabel belægning til oplagring af olieforurenede dele, komponenter og materialer

   c) passende beholdere til oplagring af batterier (med elektrolytneutralisering på stedet eller eksternt), filtre samt kondensatorer indeholdende PCB/PCT

   d) passende særskilte lagertanke til særskilt oplagring af væsker fra udrangerede køretøjer: brændstof, olie (motorolie, gearkasseolie, servostyringsolie, transmissionsolie, hydraulikolie), oliefiltre, kølervæske, frostvæske, bremsevæske, kølemidler, dieseludstødningsvæsker og eventuelle andre væsker eller gasser, der er indeholdt i det udrangerede køretøj

e) udstyr til behandling af afløbsvand, herunder regnvand, i overensstemmelse med gældende sundheds- og miljøkrav

f) passende lager til brugte dæk med brandforebyggende foranstaltninger og foranstaltninger mod for stor ophobning.

4. Godkendte behandlingsanlæg, der har tilladelse til at behandle elkøretøjer, skal opfylde kravene i bilag XII til forordning (EU) 2023/1542. Godkendte behandlingsanlæg, der accepterer elkøretøjer med mistanke om skade på elkøretøjsbatteriet, vurderer disse batterier så hurtigt som muligt og senest 24 timer efter leveringen. Sådanne køretøjer og batterier oplagres særskilt i et karantæneområde, jf. punkt 1. Karantæneområdet skal være udstyret med passende installationer til at forebygge, opdage og begrænse brande i elkøretøjsbatterier i at sprede sig til andre områder, andre elkøretøjer og andre batterier.

DEL B

MINDSTEKRAV TIL RENSNING

1. Følgende væsker og gasser fjernes fra det udrangerede køretøj, medmindre de er nødvendige for genbrug af de pågældende dele:

a) brændstof

b) motorolie

c) transmissionsolie

d) gearkasseolie

e) servostyringsolie

f) hydraulikolie

g) væsker til køling

h) frostvæske

i) bremsevæske

j) kølemidler

k) dieseludstødningsvæsker, og

l) alle andre væsker eller gasser i udrangerede køretøjer.

Efter at væskerne er fjernet, anvendes drænpropper for at forhindre lækage af rester. Indsamlingsbeholderne mærkes med angivelse af den type væske, de indeholder, og oplagres adskilt fra hinanden på et sikkert sted i overensstemmelse med del A i dette bilag for at forhindre utilsigtet spild, lækage eller uautoriseret adgang hertil.

2. Følgende komponenter, dele og materialer neutraliseres eller fjernes:

   a) eCall-system

   b) pyrotekniske dele i airbags

   c) pyrotekniske dele i sikkerhedsseler

   d) alle andre pyrotekniske dele.

3. Følgende komponenter, dele og materialer fjernes fra udrangerede køretøjer:

   a) airbags, tanke til transport af flydende gas (LPG), tanke til komprimeret naturgas (CNG), brinttanke og alle andre eksplosionsfarlige dele og komponenter neutraliseres

   b) oliefiltre

   c) kølemidler behandles i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/573

d) komponenter, der er identificeret som indeholdende kviksølv, adskilles under behandling i en identificerbar strøm, som immobiliseres og bortskaffes på en sikker måde i overensstemmelse med artikel 17 i direktiv 2008/98/EF

e) materialer, der indeholder de i artikel 5, stk. 4, omhandlede stoffer, og som skal mærkes som fastsat i bilag IV, adskilles under behandling i en identificerbar strøm, som immobiliseres og bortskaffes på en sikker måde i overensstemmelse med artikel 17 i direktiv 2008/98/EF.

Alle dele, komponenter og materialer, der indsamles under rensningen, oplagres i særlige beholdere. Indsamlingsbeholderne mærkes med angivelse af de komponenter, dele og materialer, de indeholder, og oplagres på et sikkert sted i overensstemmelse med del A for at forhindre utilsigtet spild, lækage eller uautoriseret adgang hertil.

4. Følgende oplysninger om rensning af udrangerede køretøjer registreres:

a) det samlede antal behandlede udrangerede køretøjer

b) gennemsnitsvægten af udrangerede køretøjer før og efter rensning og fjernelse af komponenter, dele og materialer

c) den samlede mængde af hver type af rensede væsker, dele, komponenter eller materialer

d) affaldstransportørens navn og kontaktoplysninger, hvis det er relevant

e) navn på og kontaktoplysninger for det sidste behandlingssted for væsker og gasser, dele, komponenter eller materialer indsamlet under rensningsprocessen.

DEL C

OBLIGATORISK FJERNELSE AF DELE OG KOMPONENTER

FRA UDRANGEREDE KØRETØJER

	Fritaget i henhold til artikel 29, stk. 2, hvis betingelserne i bilag VIII, del G, er opfyldt X: undtagelsen gælder
1. Elkøretøjsbatterier, herunder eventuelle batteristyringssystemer, indbyggede opladere, indkapslinger eller kasser	
2. LMT-batterier som defineret i artikel 3, nr. 11) i forordning (EU) 2023/1542, herunder eventuelle batteristyringssystemer, indbyggede opladere indkapslinger eller kasser	
3. Startbatterier som defineret i artikel 3, nr. 12), i forordning (EU) 2023/1542	
4. Bærbare batterier som defineret i artikel 3, nr. 9), i forordning (EU) 2023/1542	
5. Elmotorer, herunder deres indkapslinger og eventuelle tilhørende kontrolenheder, ledninger og andre dele, komponenter og materialer	
6. Motorblokke	X
7. Katalysatorer	
8. Gearkasser	X

	Fritaget i henhold til artikel 29, stk. 2, hvis betingelserne i bilag VIII, del G, er opfyldt X: undtagelsen gælder
9. Mindst 70 % af den samlede mængde glas fra forruder, bagruder og sideruder af glas, herunder taginstallationer af glas	
10. Fælge	
11. Dæk	
12. Direkte tilgængelige dele af infotainmentsystemet	
13. For- og baglygter, herunder aktuatorer	
14. Det primære ledningsnet	X
15. Kofangere	X
16. Brændstofbeholdere	X
17. Varmevekslere	X
18. Dele af kulfiberforstærket plast	
19. Elektriske og elektroniske komponenter:	X
a) invertere og DC-DC-omformere til elkøretøjer med en vægt på over 2 kg	X
b) let tilgængelige og store printplader	X
c) solcellepaneler med et overfladeareal på over 0,2 kvadratmeter	X
d) styringsmoduler og ventilbokse til automatgear	X

DEL D

GENBRUG, GENFREMSTILLING OG ISTANDSÆTTELSE
AF DELE OG KOMPONENTER

1. Teknisk evaluering af de fjernede dele og komponenter:

a) Til genbrug:

i) delen eller komponenten er funktionel

ii) det er egnet at bruge den til det primære formål, som den blev udtænkt til.

b) Til genfremstilling eller istandsættelse:

i) delen eller komponenten skal indeholde alle relevante dele

ii) den er egnet til at blive genfremstillet eller istandsat under hensyntagen til eventuelle skader, nedsat funktionalitet, nedsat ydeevne, reduceret levetid og nødvendige reparationer

iii) der er ingen åbenlys kraftig tæring, som påvirker delens eller komponentens funktionalitet.

2. Minimumsoplysninger, der skal fremgå af mærkningen af dele og komponenter:

a) komponentens eller delens navn

b) navn, postadresse, angivelse af ét enkelt kontaktsted og e-mailadresse, eventuelt en webadresse, der identificerer det godkendte behandlingsanlæg, som har fjernet komponenten eller delen.

DEL E

KOMPONENTER OG DELE, DER IKKE SKAL GENBRUGES

1. Alle airbags, herunder puder, pyrotekniske udløsere, elektroniske styreenheder og følere.

2. Systemer til emissionsefterbehandling (f.eks. katalysatorer, partikelfiltre), medmindre disse dele er i overensstemmelse med den dertil knyttede tekniske kontrol, jf. artikel 4 i direktiv 2014/45/EU.

3. Automatiske eller ikkeautomatiske sikkerhedsseler, herunder gjorde, spænder, rulleanordninger og pyrotekniske aktuatorer.

4. Sæder, i tilfælde hvor sikkerhedsseleforankringer og/eller airbags er indbygget i sædet

5. Ratlåsaggregater, der virker på ratstammen.

6. Startspærreanordninger, herunder transpondere og elektroniske styreenheder.

DEL F

SÆRLIGE KRAV TIL BEHANDLING
AF DE FJERNEDE DELE, KOMPONENTER OG MATERIALER

1. Startbatterier behandles i overensstemmelse med artikel 70 i forordning (EU) 2023/1542.

2. Elkøretøjsbatterier behandles i overensstemmelse med artikel 70 i forordning (EU) 2023/1542.

3. LMT-batterier behandles i overensstemmelse med artikel 70 i forordning (EU) 2023/1542.

4. Bærbare batterier behandles i overensstemmelse med artikel 70 i forordning (EU) 2023/1542.

5. Permanente magneter, der indeholder neodym, dysprosium eller praseodym (Neodymium-Iron-Boron, NdFeB) som defineret i artikel 28 i forordning (EU) 2024/1252, og kobber fra elmotorer, der ikke er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, fjernes, hvis fjernelsesprocessen kan udføres af godkendte behandlingsanlæg uden uforholdsmæssigt store omkostninger. I tilfælde af manglende tekniske fremskridt med hensyn til genanvendelse af permanente magneter, der indeholder NdFeB, oplagres og mærkes elmotorer eller dele, der indeholder permanente magneter, i overensstemmelse med artikel 28, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2024/1252. Med henblik på fremtidig genanvendelse finder kravene vedrørende midlertidig opbevaring i direktiv 1999/31/EF ikke anvendelse.

6. Fjernede elektroniske komponenter og dele, som ikke skal genbruges, genfremstilles eller istandsættes, og ikkejernholdige fraktioner, herunder fragmenterede printplader, behandles af behandlingsanlæg som angivet i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/19/EU.

7. Fjernet glas fra det udrangerede køretøj genanvendes som minimum som emballageglas, fiberglas eller tilsvarende kvalitet.

8. Fjernede kølemidler genanvendes, regenereres eller destrueres i overensstemmelse med artikel 8 i forordning (EU) 2024/573.

9. Plast og affaldsfraktioner håndteres i overensstemmelse med artikel 7 i og bilag IV til forordning (EU) 2019/1021.

10. Gummidæk behandles i overensstemmelse med affaldshierarkiet og de generelle krav, som er fastsat i artikel 4 i direktiv 2008/98/EF, med henblik på at prioritere de forebyggelsesmuligheder, som giver det bedste overordnede miljøresultat, herunder regummiering, og prioritere genanvendelse, herunder andre metoder end mekanisk genanvendelse, frem for energiudnyttelse.

11. Aluminiumsmaterialer fra varmevekslere som specificeret i bilag VIII, Del C, punkt 17, oplagres og genanvendes særskilt fra støbe- og smedealuminiumsfraktioner som specificeret i bilag VIII, Del G, punkt 2, litra b).

DEL G

KRITERIER FOR KOMBINERET FRAGMENTERING
OG ANVENDELSE AF POST-SHREDDER-TEKNOLOGIER

1. Med henblik på at overholde artikel 27, stk. 3, i denne forordning må udrangerede køretøjer kun fragmenteres sammen med andet affald, hvis:

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

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

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

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

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

2. Kvalitetskrav til outputfraktionerne:

a) Det samlede kobberindhold i den primære stålfraktion må ikke overstige 0,25 vægtprocent. Fra den … [den første dag i måneden 60 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] må det samlede kobberindhold i den primære stålfraktion ikke overstige 0,15 vægtprocent.

b) Senest den … [den første dag i måneden 36 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal aluminium som minimum sorteres i to fraktioner:

i) støbt aluminium (fraktioner med et siliciumindhold på over 1,5 %)

ii) smedet aluminium (fraktioner med et siliciumindhold på 1,5 % eller derunder).

c) Senest den … [den første dag i måneden 72 måneder fra datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal aluminium som minimum sorteres i fire fraktioner:

i) en aluminiumsfraktion med et siliciumindhold på mindst 1,5 %, et kobberindhold på højst 0,5 % og et jernindhold på højst 0,2 %

ii) en aluminiumsfraktion med et siliciumindhold på over 1,5 %, som ikke opfylder sammensætningskravene i nr. i) for kobber og jern

iii) en aluminiumsfraktion med et siliciumindhold på højst 1,5 %, et magnesiumindhold på højst 1,5 %, et kobberindhold på højst 0,3 % og et zinkindhold på højst 0,3 %

iv) en aluminiumsfraktion med et siliciumindhold på højst 1,5 %, som ikke opfylder sammensætningskravene i nr. iii) for magnesium, kobber og jern.

d) Den fragmenteringstunge fraktion, der opnås efter luftseparation og separation af jern, behandles yderligere for at adskille jernholdige metaller, ikkejernholdige metaller, plast og andre organiske materialer med henblik på genanvendelse eller nyttiggørelse. Restfraktionen efter disse processer skal indeholde mindre end 1 vægtprocent metal og i overensstemmelse med Rådets afgørelse 2003/33/EF[1] mindre end 5 vægtprocent samlet indhold af organisk kulstof. Grænsen for det samlede indhold af organisk kulstof (TOC) på < 5 vægtprocent finder ikke anvendelse, hvis den fragmenteringstunge fraktion, der er korrekt udvalgt og rekonditioneret, er biologisk stabil i henhold til gældende lovgivning.

[1] Rådets beslutning 2003/33/EF af 19. december 2002 om opstilling af kriterier og procedurer for modtagelse af affald på deponeringsanlæg i henhold til artikel 16 og bilag II i direktiv 1999/31/EF (EFT L 11 af 16.1.2003, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

e) Den fragmenteringslette fraktion behandles yderligere for at adskille jernholdige metaller, ikkejernholdige metaller, plast og andre organiske materialer med henblik på genanvendelse eller nyttiggørelse. Restfraktionen efter disse processer skal indeholde mindre end 1 vægtprocent metal og i overensstemmelse med afgørelse 2003/33/EF mindre end 5 vægtprocent samlet indhold af organisk kulstof. Grænsen for det samlede indhold af organisk kulstof (TOC) på < 5 vægtprocent finder ikke anvendelse, hvis den fragmenteringslette fraktion, der er korrekt udvalgt og rekonditioneret, er biologisk stabil i henhold til gældende lovgivning.

3. Dokumentation, som skal forelægges med henblik på undtagelser fra forpligtelsen til at fjerne dele, komponenter og materialer:

a) Hvis en sådan foreligger, en kopi af den skriftlige kontrakt mellem det godkendte behandlingsanlæg og det anlæg, der foretager fragmenteringen og anvender post-shredder-teknologier, herunder specifikationerne for kvaliteten af de sekundære materialer klar til genanvendelse og den tekniske specifikation, der følges ved forarbejdning af behandlingsfraktioner fra udrangerede køretøjer.

b) En massebalancerapport om stikprøveanalysen af kvaliteten og kvantiteten af behandlingsfraktionerne (output) for en repræsentativ behandlingskonfiguration udarbejdet af et uafhængigt organ.

BILAG IX

OPLYSNINGER, DER SKAL REGISTRERES I PRODUCENTREGISTRET

1. Oplysninger, der skal forelægges af producenten eller dennes autoriserede repræsentant for udvidet producentansvar:

   a) producentens navn og eventuelle mærkenavne, som producenten opererer under i medlemsstaten, samt adresse, herunder postnummer og sted, gadenavn og -nummer, land, telefonnummer, eventuelt websted og e-mailadresse, med angivelse af et centralt kontaktpunkt

   b) producentens nationale identifikationskode, herunder producentens handelsregisternummer eller tilsvarende officielt registreringsnummer, og det europæiske eller nationale skatteregistreringsnummer

   c) køretøjsklasser, som producenten har til hensigt at gøre tilgængelige på markedet for første gang på en medlemsstats område

   d) oplysninger om, hvordan producenten opfylder sine forpligtelser, jf. artikel 16, herunder skriftlige oplysninger om følgende:

      i) de foranstaltninger, som producenten har truffet for at opfylde de forpligtelser vedrørende producentansvar, der er fastsat i artikel 16 og 20

ii) de foranstaltninger, der er truffet for at opfylde den indsamlingsforpligtelse, der er fastsat i artikel 23, med hensyn til den mængde køretøjer, som producenten gør tilgængelig på markedet i medlemsstaten, og

iii) det system, der er iværksat for at sikre, at de data, som rapporteres til de kompetente myndigheder, er pålidelige

e) en erklæring fra producenten eller, hvor det er relevant, producentens autoriserede repræsentant for udvidet producentansvar eller producentansvarsorganisation om, at de indgivne oplysninger er sandfærdige.

2. Oplysninger, der skal gives i tillæg til oplysningerne i punkt 1, hvis der udpeges en producentansvarsorganisation til at opfylde forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar:

a) navn og kontaktoplysninger, herunder postnummer og sted, gade og nummer, land, telefonnummer, web- og e-mailadresse og producentansvarsorganisationens nationale identifikationskode

b) handelsregisternummer eller et tilsvarende officielt registreringsnummer og producentansvarsorganisationens europæiske eller nationale skatteregistreringsnummer, og

c) den repræsenterede producents fuldmagt

3. Oplysninger, som producentansvarsorganisationen skal give i tillæg til oplysningerne i punkt 1, hvor den er udpeget i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1:

   a) navn og kontaktoplysninger, herunder postnummer og sted, gadenavn og -nummer, land, telefonnummer, websteder og e-mailadresse, for de repræsenterede producenter

   b) hver enkelt repræsenteret producents fuldmagt, hvor det er relevant

   c) hvis producentansvarsorganisationen repræsenterer mere end én producent, angiver den, hvordan hver af de repræsenterede producenter opfylder de forpligtelser, der er fastsat i artikel 16.

4. Hvis forpligtelserne i henhold til artikel 16 opfyldes på producentens vegne af en udpeget repræsentant for det udvidede producentansvar, som repræsenterer mere end én producent, anfører denne repræsentant i tillæg til oplysningerne i punkt 1, navn og kontaktoplysninger for hver af de repræsenterede producenter særskilt.

BILAG X

SKROTNINGSATTEST

1.	Anlæg eller virksomhed, der udsteder denne attest	
1.1	Navn	
1.2	Adresse	
1.3	Telefonnummer	
1.4	E-mail [eventuelt]	
1.5	Registrerings- eller identifikationsnummer*	
2.	Kompetent myndighed, der har udstedt en tilladelse til det anlæg eller den virksomhed, der er omhandlet i punkt 1	
2.1	Medlemsstat	
2.2	Navn	
2.3	Adresse	
3.	Skrotningsattest	
3.1	Udstedelsesdato	
3.2	Nummer	
4.	Oplysninger om køretøjet, som denne skrotningsattest udstedes for	
4.1	Nationalitetsbetegnelse	
4.2	A) Registreringsnummer**	

4.3	J) Klasse**	
4.4	D.1) Fabriksmærke**	
4.5	D.3) Handelsbetegnelse**	
4.6	E) Køretøjsidentifikationsnummer**	
4.7	Registreringsattestens nummer	
5.	Oplysninger om køretøjsejeren	
5.1	C.2.1) Efternavn eller firmanavn**	
5.2	C.2.2) Andet navn/andre navne**	
5.3	C.2.3) Adresse**	
5.4	Telefonnummer [eventuelt og efter samtykke fra ejeren]	
5.5	E-mail [eventuelt og efter samtykke fra ejeren]	
6	Bemærkninger	
	* Dette krav kan fraviges, hvis der i det nationale register eller identifikationssystem ikke findes et sådant nummer. ** Harmoniserede fællesskabskoder som omhandlet i direktiv 1999/37/EF.	

BILAG XI

ÆNDRING AF FORORDNING (EU) 2018/858
OG FORORDNING (EU) NR. 168/2013

1. I bilag II til forordning (EU) 2018/858 foretages følgende ændringer:

a) I del I affattes punkt G13 således:

"

G13	Cirkularitet	Forordning (EU) …/… [EUT: Indsæt nummeret på denne forordning]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

"

b) I tillæg 1 foretages følgende ændringer:

i) I tabel 1 affattes punkt G13 således:

"

G13	Cirkularitet	Forordning (EU) …/… [EUT: Indsæt nummeret på denne forordning]		Ikke relevant. Bilag VIII, del E, om forbud mod genbrug af de specificerede komponenter finder dog anvendelse.

"

ii) I tabel 2 affattes punkt G13 således:

"

G13	Cirkularitet	Forordning (EU) …/… [EUT: Indsæt nummeret på denne forordning]		Ikke relevant. Bilag VIII, del E, om forbud mod genbrug af de specificerede komponenter finder dog anvendelse.

"

c) I tillæg 2, punkt 4, foretages følgende ændringer:

i) I tabellen "Del I: Køretøjer i klasse M_1" affattes punkt 59 således:

"

59	Forordning (EU) …/… [EUT: Indsæt nummeret på denne forordning] (Cirkularitet)	Kravene i den pågældende forordning finder ikke anvendelse.

"

ii) I tabellen "Del II: Køretøjer i klasse N_1" affattes punkt 59 således:

"

59	Forordning (EU) …/… [EUT: Indsæt nummeret på denne forordning] (Cirkularitet)	Kravene i den pågældende forordning finder ikke anvendelse.

"

d) I del III foretages følgende ændringer:

i) I tillæg 1 affattes punkt 59 således:

"

59	Cirkularitet	Forordning (EU) …/… [EUT: Indsæt nummeret på denne forordning]	Ikke relevant	Ikke relevant		

"

ii) I tillæg 2 affattes punkt 59 således:

"

59	Cirkularitet	Forordning (EU) …/… [EUT: Indsæt nummeret på denne forordning]	Ikke relevant				Ikke relevant					

"

iii) I tillæg 3 affattes punkt 59 således:

"

59	Cirkularitet	Forordning (EU) …/… [EUT: Indsæt nummeret på denne forordning]	Ikke relevant

"

iv) I tillæg 4 affattes punkt 59 således:

"

59	Cirkularitet	Forordning (EU) …/… [EUT: Indsæt nummeret på denne forordning]	Ikke relevant				Ikke relevant					

"

2. I bilag II til forordning (EU) nr. 168/2013 foretages følgende ændringer:

I afdeling C1, punkt 15a affattes således:

"

				L1e-A[1]	L1e-B[2]	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
15a	18	Cirkularitetskrav	[EUT: Indsæt forordning (EU) 2026/…]	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*

".

BILAG XII

ÆNDRING AF FORORDNING (EU) 2023/1542

Tabellen i bilag I affattes således:

Kolonne 1 Betegnelse for stoffet eller stofgruppen	Kolonne 2 Betingelser for begrænsningen
1. Kviksølv CAS-nr.: 7439-97-6 EF-nr. 231-106-7 og forbindelser deraf	Batterier må, uanset om de er til stede og indbygget i apparater, lette transportmidler eller andre køretøjer eller ej, ikke indeholde mere end 0,0005 vægtprocent kviksølv (udtrykt som metallisk kviksølv).
2. Cadmium CAS-nr.: 7440-43-9 EF-nr. 231-152-8 og forbindelser deraf	1. Bærbare batterier må, uanset om de er til stede og indbygget i apparater, lette transportmidler eller andre køretøjer eller ej, ikke indeholde mere end 0,002 vægtprocent cadmium (udtrykt som metallisk cadmium). 2. Elkøretøjsbatterier og startbatterier, der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, må ikke indeholde mere end 0,01 vægtprocent cadmium (udtrykt som metallisk cadmium) i homogene materialer. 3. Punkt 2 finder ikke anvendelse på elkøretøjsbatterier, der anvendes som reservedele til elkøretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, der er bragt i omsætning inden den 31. december 2008.

Kolonne 1 Betegnelse for stoffet eller stofgruppen	Kolonne 2 Betingelser for begrænsningen
3. Bly CAS-nr.: 7439-92-1 EF-nr. 231-100-4 og forbindelser deraf	1. Fra den 18. august 2024 må bærbare batterier, uanset om de er til stede og indbygget i apparater eller ej, ikke indeholde mere end 0,01 % vægtprocent bly (udtrykt som blymetal). 2. Begrænsningen i punkt 1 finder ikke anvendelse på bærbare zink-luft-knapceller før den 18. august 2028. 3. Bærbare batterier, der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, må ikke indeholde mere end 0,1 vægtprocent bly (udtrykt som blymetal) i homogene materialer. 4. Punkt 3 finder ikke anvendelse på bærbare batterier, der er indbygget i eller anvendt som reservedele til køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, der er typegodkendt før den 1. januar 2024. 5. Elkøretøjsbatterier der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, må ikke indeholde mere end 0,1 vægtprocent bly (udtrykt som blymetal) i homogene materialer.

Kolonne 1 Betegnelse for stoffet eller stofgruppen	Kolonne 2 Betingelser for begrænsningen
	6. Punkt 5 finder ikke anvendelse på: a) elkøretøjsbatterier, der anvendes i højspændingssystemer[1], der er indbygget i eller anvendt som reservedele til køretøjer i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858 og typegodkendt før den 1. januar 2019 b) elkøretøjsbatterier, der ikke er omfattet af dette punkts litra a) er indbygget i eller anvendt som reservedele til køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858 og typegodkendt før den 1. januar 2024. 7. Startbatterier, der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, må ikke indeholde mere end 0,1 vægtprocent bly (udtrykt som blymetal) i homogene materialer.

Kolonne 1 Betegnelse for stoffet eller stofgruppen	Kolonne 2 Betingelser for begrænsningen
	8. Punkt 7 finder ikke anvendelse på: a) startbatterier, der anvendes i 12 V-anvendelser til køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858[1] b) startbatterier, der anvendes i 24 V-anvendelser i køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858[2] c) startbatterier, der anvendes i andre anvendelser end dem, der er omfattet af dette punkts litra a) og b) i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, der er typegodkendt før den 1. januar 2024.
4. Hexavalent chrom CAS-nr.: 18540-29-9 EF-nr. 606-053-1 og forbindelser deraf	Batterier, der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse i klasse M_1 og N_1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, må ikke indeholde mere end 0,1 vægtprocent hexavalent chrom, udtrykt som metallisk hexavalent chrom, i homogene materialer.

1 Systemer med en spænding på > 75 V jævnstrøm, jf. artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/35/EU[3].

---

1 Denne undtagelse skal revideres i 2030.
2 Denne undtagelse skal revideres i 2030.
3 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/35/EU af 26. februar 2014 om harmonisering af medlemsstaternes love om tilgængeliggørelse på markedet af elektrisk materiel bestemt til anvendelse inden for visse spændingsgrænser (EUT L 96 af 29.3.2014, s. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

BILAG XIII

KRITERIER,
SOM ANLÆG I TREDJELANDE,
DER PRODUCERER GENANVENDT MATERIALE, SKAL OPFYLDE

Del A KRITERIER TIL PÅVISNING AF, AT GENANVENDT MATERIALE ER BLEVET PRODUCERET PÅ ET ANLÆG, DER OPFYLDER VISSE KRAV OM BESKYTTELSE AF MENNESKERS SUNDHED, KLIMAET OG MILJØET I HENHOLD TIL EU-RETTEN ELLER KRAV SVARENDE HERTIL (I OVERENSSTEMMELSE MED ARTIKEL 6, STK. 4)

1. Et anlæg beliggende i et tredjeland, der er involveret i produktion af genanvendt materiale, skal i sine faktiske aktiviteter opfylde følgende betingelser:

   a) det opfylder kravene om genanvendelse af affald og udfører sine aktiviteter i overensstemmelse med gældende national lovgivning om miljøbeskyttelse

   b) det er konstrueret, fremstillet og drives på en sikker og miljømæssigt forsvarlig måde, og det har navnlig indført de nødvendige procedurer, en passende affaldshåndteringsteknologi samt den organisation og infrastruktur, der er nødvendig for at genanvende det pågældende affald

   c) det modtager sit plastaffald fra en medlemsstat eller et land, der opfylder EU-retten eller tilsvarende standarder som medlemsstaterne med hensyn til miljøbeskyttelse og arbejdstagernes sikkerhed, og opererer i et sådant land i overensstemmelse med kriterierne i punkt 3

d) det indfører og driver håndterings- og overvågningssystemer, -procedurer og -teknikker, som har til formål at forebygge, reducere, minimere og så vidt muligt fjerne:

   i) sundheds- og sikkerhedsrisici for de berørte arbejdstagere og befolkningen i nærheden af anlægget, og

   ii) skadelige virkninger på miljøet forårsaget af dets aktiviteter (navnlig gennem passende foranstaltninger til overvågning og afhjælpning af forurening)

e) det sikrer sporbarheden af alt affald, der modtages og behandles på anlægget, herunder sikres det, at alt restaffald, der opstår i forbindelse med dets aktiviteter, er dokumenteret og kun overføres til affaldshåndteringsanlæg, der har tilladelse til at behandle sådant restaffald

f) det har truffet foranstaltninger med henblik på at spare energi og begrænse udledningen af drivhusgasser i forbindelse med sine aktiviteter

g) det udarbejder og er i stand til at forelægge optegnelser over sine affaldshåndteringsaktiviteter i de seneste fem år. Hvis et anlæg har været i drift i mindre end fem år, skal det udarbejde og være i stand til at forelægge fortegnelser over sine affaldshåndteringsaktiviteter i den tid, det har været i drift

h) dets operatør eller medlemmer af dets ledelse er ikke blevet dømt for at have udført ulovlige aktiviteter i forbindelse med affaldshåndtering inden for de seneste fem år.

2. Følgende eller tilsvarende regler skal tages i betragtning som referencepunkt og, hvor det er relevant:

   a) specifikke krav til behandling af visse typer affald og til beregning af mængden af behandlet affald, som er obligatoriske i henhold til EU-lovgivningen, og til fortegnelsen over de mængder af genanvendt materiale, der er blevet produceret

   b) konklusionerne om den bedste tilgængelige teknik, der er vedtaget for visse aktiviteter i henhold til direktiv 2010/75/EU.

3. Plastaffald behandles på en måde, der er i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EU-retten, eller som svarer til disse krav, og kommer fra en medlemsstat eller et land med en omfattende ramme for affaldshåndtering, der dækker hele dets territorium, og som viser dets evne og vilje til at garantere miljømæssigt forsvarlig affaldshåndtering, idet der navnlig tages hensyn til følgende kriterier:

   a) de foranstaltninger, der er gennemført og planlagt for at sikre en miljømæssigt forsvarlig håndtering af affald på dets territorium, såsom indførelse af et system med udvidet producentansvar eller en tilsvarende ordning til gennemførelse af princippet om, at forureneren betaler

   b) de foranstaltninger, der er gennemført og planlagt for at øge andelen af forbrugsaffald af plast, der genanvendes fra køretøjer, og indikatorerne for overvågning af disse foranstaltninger

c) de foranstaltninger, der er gennemført og planlagt for at øge andelen af genanvendt forbrugsaffald af plast, der indgår i køretøjer, som bringes i omsætning på det nationale marked, og indikatorerne for overvågning af disse foranstaltninger.

Del B KRITERIER TIL PÅVISNING AF, AT GENANVENDT MATERIALE ER PRODUCERET I OVERENSSTEMMELSE MED KRAVENE I ARTIKEL 6, STK. 1, 2 OG 3

Et anlæg beliggende i et tredjeland, der er involveret i produktion af genanvendt materiale, skal i sine faktiske aktiviteter opfylde følgende betingelser:

1. Anlægget skal kunne dokumentere, at det producerer genanvendt materiale fra forbrugsaffald. Hvis anlægget også producerer materiale, der stammer fra produktionsaffald eller stammer fra råstoffer, skal det kunne påvise, at det klart skelner mellem de forskellige typer materiale. Anlægget skal sikre, at det kun leverer genanvendt materiale fra forbrugsaffald, som en betingelse for, at dette materiale kan medregnes som en del af de mål, der er fastsat i artikel 6.

2. Et anlæg, der producerer genanvendt materiale fra forbrugsaffald, der stammer fra udrangerede køretøjer eller reparerede køretøjer, skal kunne påvise, at sådant affald er blevet indsamlet særskilt og ikke er blevet blandet med materiale af anden oprindelse på en sådan måde, at dette affald ikke kan spores, inden det ankommer til anlægget og under hele genanvendelsesprocessen.

BILAG XIV

KRAV TIL AUDIT, CERTIFIKATORER OG AUDITORER

Del A DETALJEREDE KRAV TIL TREDJEPARTER, DER FORETAGER AUDIT

1. En tredjepart, der foretager audit af et anlæg beliggende i et tredjeland i overensstemmelse med artikel 6, stk. 5, skal være uafhængig af leverandøren, fabrikanten eller den person, der er involveret i produktionen af det genanvendte materiale og af det kontrollerede anlæg. Med henblik herpå skal tredjeparten kunne dokumentere, at:

   a) den ikke er en del af disse enheder eller under deres kontrol

   b) den har indført og anvender procedurer, der sikrer dens upartiskhed, herunder:

      i) løbende vurdering af trusler mod dens upartiskhed

      ii) udpegning, eliminering og afbødning af trusler mod dens upartiskhed som følge af finansielt, kommercielt og andre former for pres

      iii) vurdering af trusler mod dens upartiskhed som følge af dens medarbejderes relationer

c) den er struktureret og bliver forvaltet på en måde, der sikrer dens uafhængighed og upartiskhed, herunder:

i) den er klart identificerbar inden for den juridiske enhed, hvis den juridiske enhed også udfører aktiviteter, der ikke vedrører audit

ii) den har rapporteringsregler for den udførte auditaktivitet

iii) dens medarbejdere har et klart identificerbart ansvar med hensyn til at foretage audit.

2. En tredjepart, der foretager audit i overensstemmelse med artikel 6, stk. 5, anses for at have passende kvalifikationer inden for audit og affaldsbehandling, hvis den har et tilstrækkeligt antal kvalificerede medarbejdere, direkte eller via underentreprise, som uddannes løbende, og hvis dens medarbejdere, der er involveret i foretagelsen af sådanne audit, har dokumenteret erhvervserfaring inden for følgende områder:

a) foretagelse af audit af anlæg, der behandler affald

b) affaldsbehandlingsoperationer

c) miljø- og arbejdsmiljøledelsessystemer

d) produktion af genanvendt materiale.

3. Den tredjepart, der foretager audit eller certificering, skal med henblik på at påvise, at det opfylder kriterierne i denne dels stk. 1 og 2, henvise til sin certificering efter EU-standarder eller tilsvarende internationalt anerkendte standarder, der er relevante for foretagelsen af audit, såsom international ISO-standard 19011:2018 eller ISO/IEC-standard 17020:2012.

Del B AUDITTENS GENSTAND

1. Ved den audit, der er omhandlet i artikel 6, stk. 5, verificeres det, at det anlæg i et tredjeland, der er involveret i produktionen af genanvendt materiale, i sine faktiske aktiviteter opfylder betingelserne i bilag XIII.

2. Navn og kontaktoplysninger på de personer, der har foretaget audittene, skal klart angives i auditrapporterne.

BILAG XV

SAMMENLIGNINGSTABELLER

1. Direktiv 2000/53/EF

Direktiv 2000/53/EF	Nærværende forordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, nr. 1	Artikel 3, nr. 1)
Artikel 2, nr. 2	Artikel 3, nr. 2)
Artikel 2, nr. 3	Artikel 3, nr. 23)
Artikel 2, nr. 4	Artikel 3, nr. 39)
Artikel 2, nr. 5	Artikel 3, nr. 18)
Artikel 2, nr. 6	Artikel 3, nr. 4)
Artikel 2, nr. 7	Artikel 3, nr. 39)
Artikel 2, nr. 8	Artikel 3, nr. 39)
Artikel 2, nr. 9	Artikel 3, nr. 39)
Artikel 2, nr. 10	Artikel 3, nr. 35)
Artikel 2, nr. 11	–
Artikel 2, nr. 11, litra a)	–
Artikel 2, nr. 11, litra b)	–
Artikel 2, nr. 11, litra c)	–
Artikel 2, nr. 11, litra d)	–
Artikel 2, nr. 12	–
Artikel 2, nr. 13	–
Artikel 3, stk. 1	Artikel 2, stk. 1, litra a)

Direktiv 2000/53/EF	Nærværende forordning
Artikel 3, stk. 2	–
Artikel 3, stk. 3	–
Artikel 3, stk. 4	–
Artikel 3, stk. 5	–
Artikel 4, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, litra b)	Artikel 7, stk. 1
Artikel 4, stk. 1, litra c)	Artikel 6
Artikel 4, stk. 2, litra a)	Artikel 5, stk. 4 og 5
Artikel 4, stk. 2, litra b), nr. i)	Artikel 5, stk. 6, litra a)
Artikel 4, stk. 2, litra b), nr. ii)	Artikel 5, stk. 6, litra b)
Artikel 4, stk. 2, litra b), nr. iii)	Artikel 5, stk. 6, litra c)
Artikel 4, stk. 2, litra b), nr. iv)	Artikel 5, stk. 6, litra d)
Artikel 4, stk. 2, litra c)	–
Artikel 5, stk. 1, første led	–
Artikel 5, stk. 1, andet led	Artikel 23, stk. 3, litra b)
Artikel 5, stk. 2	Artikel 24, stk. 1
Artikel 5, stk. 3, første afsnit	Artikel 25
Artikel 5, stk. 3, andet afsnit	Artikel 25, stk. 1
Artikel 5, stk. 3, tredje afsnit	–
Artikel 5, stk. 4, første afsnit	Artikel 24, stk. 2
Artikel 5, stk. 4, andet afsnit	Artikel 16 og artikel 20, stk. 1, litra a)
Artikel 5, stk. 4, tredje afsnit	Artikel 24, stk. 2
Artikel 5, stk. 4, fjerde afsnit	–
Artikel 5, stk. 5, første afsnit	Artikel 25, stk. 1, og bilag X
Artikel 5, stk. 5, andet afsnit	–

Direktiv 2000/53/EF	Nærværende forordning
Artikel 6, stk. 1	Artikel 26, stk. 1 og 2
Artikel 6, stk. 2, første afsnit	Artikel 15, stk. 1
Artikel 6, stk. 2, andet afsnit	–
Artikel 6, stk. 3, første afsnit	Artikel 29, stk. 1, og bilag VIII, del C
Artikel 6, stk. 3, andet afsnit	Artikel 28, stk. 1
Artikel 6, stk. 4	Artikel 15, stk. 2
Artikel 6, stk. 5	Artikel 26, stk. 4
Artikel 6, stk. 6	Artikel 26, stk. 3
Artikel 7, stk. 1	Artikel 30, stk. 1
Artikel 7, stk. 2, litra a)	–
Artikel 7, stk. 2, litra b)	Artikel 33, stk. 1, litra a) og b)
Artikel 7, stk. 2, andet afsnit	–
Artikel 7, stk. 2, tredje afsnit	–
Artikel 7, stk. 3	–
Artikel 7, stk. 4	–
Artikel 7, stk. 5	–
Artikel 8, stk. 1	Artikel 12, stk. 1
Artikel 8, stk. 2	Artikel 12, stk. 2
Artikel 8, stk. 3	Artikel 11, stk. 1
Artikel 8, stk. 4	Artikel 11, stk. 1 og 3
Artikel 9, stk. 1a, første afsnit	Artikel 50, stk. 1, første afsnit
Artikel 9, stk. 1a, andet afsnit	Artikel 50, stk. 1, andet afsnit
Artikel 9, stk. 1a, tredje afsnit	Artikel 50, stk. 1, tredje afsnit
Artikel 9, stk. 1b	Artikel 50, stk. 2

Direktiv 2000/53/EF	Nærværende forordning
Artikel 9, stk. 1c	Artikel 50, stk. 3, tredje afsnit
Artikel 9, stk. 1d	Artikel 50, stk. 5
Artikel 9, stk. 2	Artikel 9 og bilag V, del A
Artikel 9a, stk. 1	Artikel 51, stk. 1
Artikel 9a, stk. 2	Artikel 51, stk. 2
Artikel 9a, stk. 3	Artikel 51, stk. 3
Artikel 9a, stk. 4	Artikel 51, stk. 4
Artikel 9a, stk. 5	Artikel 51, stk. 5
Artikel 9a, stk. 6	Artikel 51, stk. 6
Artikel 10, stk. 1	–
Artikel 10, stk. 2	–
Artikel 10, stk. 3	–
Artikel 10a	Artikel 56
Artikel 11, stk. 1	Artikel 52, stk. 1
Artikel 11, stk. 2	Artikel 52, stk. 2
Artikel 12, stk. 1	Artikel 59, stk. 1
Artikel 12, stk. 2	Artikel 59, stk. 2
Artikel 12, stk. 3	–
Artikel 13	–
Bilag I	Bilag VIII
Bilag II	Bilag IV

2. Direktiv 2005/64/EF

Direktiv 2005/64/EF	Nærværende forordning
Artikel 1, første afsnit	Artikel 1
Artikel 1, andet afsnit	–
Artikel 2	Artikel 2, stk. 1, litra a)
Artikel 3, litra a)	–
Artikel 3, litra b)	–
Artikel 3, litra c)	Artikel 2, stk. 2, litra a)
Artikel 4, nr. 1	Artikel 3, nr. 1)
Artikel 4, nr. 2	–
Artikel 4, nr. 3	Artikel 3, nr. 3)
Artikel 4, nr. 4	Artikel 3, nr. 2)
Artikel 4, nr. 5	Bilag III
Artikel 4, nr. 6	–
Artikel 4, nr. 7	Artikel 3, litra 40)
Artikel 4, nr. 8	–
Artikel 4, nr. 9	Artikel 3, nr. 4)
Artikel 4, nr. 10	Artikel 3, litra 39)
Artikel 4, nr. 11	–
Artikel 4, nr. 12	Artikel 3, litra 39)
Artikel 4, nr. 13	Artikel 3, nr. 5)
Artikel 4, nr. 14	Artikel 3, nr. 6)
Artikel 4, nr. 15	Artikel 3, nr. 7)
Artikel 4, nr. 16	–
Artikel 4, nr. 17	–

Direktiv 2005/64/EF	Nærværende forordning
Artikel 4, nr. 18	–
Artikel 4, nr. 19	–
Artikel 4, nr. 20	–
Artikel 5, stk. 1	–
Artikel 5, stk. 2	Artikel 8, stk. 2
Artikel 5, stk. 3	Artikel 8, stk. 3
Artikel 5, stk. 4	–
Artikel 6, stk. 1	–
Artikel 6, stk. 2, andet afsnit	Artikel 5, stk. 4 og 5
Artikel 6, stk. 3	Artikel 9
Artikel 6, stk. 4	–
Artikel 6, stk. 5	–
Artikel 6, stk. 6	–
Artikel 6, stk. 7	–
Artikel 6, stk. 8	–
Artikel 7, litra a)	Bilag VIII, del E
Artikel 7, litra b)	Bilag VIII, del E
Artikel 8	–
Artikel 9	–
Artikel 10, stk. 1	–
Artikel 10, stk. 2	–
Artikel 10, stk. 3	–
Artikel 10, stk. 3	–
Artikel 10, stk. 4	–

Direktiv 2005/64/EF	Nærværende forordning
Artikel 11, stk. 1	–
Artikel 11, stk. 2	–
Artikel 12	–
Artikel 13	–
Bilag I	Artikel 4, stk. 1
Bilag II	–
Bilag III	–
Bilag VII	–
Bilag V	Bilag VIII, del E
Bilag VI	–