

Bruxelles, den 11. juni 2025
(OR. en)

10092/25

**Interinstitutionel sag:
2023/0284(COD)**

**ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778**

NOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF – Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Den 13. juli 2023 offentliggjorde Europa-Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer, om ændring af forordning (EU) 2018/858 og (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF ("forslaget").
2. Kommissionen forelagde sit lovgivningsforslag og den ledsagende konsekvensanalyse sammen med en indledende udveksling af synspunkter på mødet i Miljøgruppen den 3. oktober 2023 under det spanske formandskab for Rådet.

3. Forslaget fastsætter krav, der skal sikre, at nye køretøjer designes på en måde, som letter genanvendelse, genbrug og genfremstilling af dele og komponenter. Det foreslås også at indføre et obligatorisk mål for brug af genanvendt plast og at give Kommissionen beføjelse til at udstede delegerede retsakter med henblik på at fastsætte mål for genanvendt stål, kritiske råstoffer og aluminium i fremtiden. Forslaget har til formål at styrke det udvidede producentansvar og indeholder stærkere sporbarheds- og kontrolforanstaltninger for at øge indsamlingen af udrangerede køretøjer og løse det vedvarende problem med "forsvundne køretøjer". Desuden foreslås det at forbyde eksport af brugte køretøjer, der ikke længere er i køredygtig stand, for at Unionen kan opfylde sine forpligtelser til ikke at bidrage til forurening i tredjelande og bevare værdifulde materialer i EU. Forslaget sigter også mod bedre behandling af udrangerede køretøjer gennem fastsættelse af et genanvendelsesmål for plast og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter forud for fragmentering for at styrke den cirkulære økonomi.
4. I Europa-Parlamentet blev sagen henvist til Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer (ENVI) og Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse (IMCO) i fællesskab, som udpegede henholdsvis Jens GIESEKE (PPE, DE) og Paulius SAUDARGAS (PPE, LT) til ordfører.
5. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 13. december 2023.
6. På gruppeniveau er forslaget blevet drøftet på 17 møder under det spanske, det belgiske, det ungarske og det polske formandskab. En første kompromistekst blev udarbejdet og offentliggjort under det belgiske formandskab¹. Endnu et kompromisforslag blev udarbejdet under det ungarske formandskab². Det nuværende polske formandskab har udarbejdet yderligere to kompromistekster³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 og 8543/25.

7. Det belgiske formandskab orienterede delegationerne om status som et punkt under Eventuelt på dagsordenen for samlingen i Rådet (miljø) den 17. juni 2024, og en orienterende debat om forslaget fandt sted på samlingen i Rådet (miljø) den 17. december 2024 under det ungarske formandskab. Den 30. april 2025 udstak Coreper retningslinjer for det videre arbejde med spørgsmålet om forbrugsaffald, som kan medregnes i opfyldelsen af målene for minimumsindhold af genanvendt materiale.
8. Den 4. juni 2025 drøftede Coreper forslaget som forberedelse til samlingen i Rådet (miljø) og konkluderede, at det med forbehold af visse tilpasninger, der er afspejlet i bilaget til denne note, kan fremsendes til Rådet med henblik på at nå frem til en generel indstilling på samlingen den 17. juni 2025.

II. HOVEDELEMENTER I FORMANDSKABETS KOMPROMISTEKST

a) Retsgrundlag

Kommissionen foreslog, at artikel 114 i TEUF er retsgrundlag for hele forslaget. Under hensyntagen til drøftelserne på gruppeniveau tilføjede formandskabet artikel 192, stk. 1, i TEUF som retsgrundlag for kapitel IV og V i forslaget om håndtering af udrangerede køretøjer og om brugte køretøjer og eksport heraf, mens de øvrige bestemmelser i forordningen, navnlig kapitel II og III, som primært vedrører produktion af nye køretøjer, fortsat er baseret på artikel 114 i TEUF.

b) Udvidelser af anvendelsesområdet (artikel 2)

En række delegationer støttede en forhøjelse af ambitionsniveauet for såkaldte tunge køretøjer og to- eller trehjulede køretøjer og quadricykler. Dette omfatter nye forpligtelser, som oprindeligt kun var fastsat for personbiler og lette erhvervskøretøjer, såsom design, der gør det muligt at fjerne visse dele, fastlæggelse af en strategi for cirkularitet eller mærkning af dele. Samtidig bør ordningen for udvidet producentansvar for tunge køretøjer og motorcykler ikke blot omfatte deres indsamling og rensning som foreslået af Kommissionen, men også omkostningerne ved behandlingskæden som helhed, som det allerede er tilfældet for personbiler og lette erhvervskøretøjer. De fleste af disse nye forpligtelser vil også gælde for motorcykler i klasse L1e og L2e, som ikke var omfattet af Kommissionens oprindelige forslag.

Desuden er visse køretøjer til særlig anvendelse blevet tilføjet i forordningens anvendelsesområde for yderligere at øge cirkulariteten og behandlingsfordelene. Campingvogne, køretøjer til særlig anvendelse produceret af en fabrikant af små mængder af køretøjer og dele til køretøjer produceret af en fabrikant af små mængder af køretøjer, som er typegodkendt i en anden etapevis typegodkendelse end basiskøretøjet, er undtaget.

Ligeledes vil dele af køretøjer, der er omfattet af senere etaper af etapevis typegodkendelse end basiskøretøjet, nu også være omfattet af forordningen (medmindre de er omfattet af ovennævnte undtagelse for små serier).

c) Sondring mellem et brugt køretøj og et udrangeret køretøj (artikel 37)

For hvert ejerskifte indeholder den reviderede tilgang et krav om fremlæggelse af dokumentation for, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. Denne dokumentation kan være en vurdering i henhold til bilag I (jf. nedenfor) eller en gyldig synsrapport. Der er fastsat en undtagelse fra dette krav for så vidt angår ejendomsret til køretøjer i køredygtig stand, som overføres af fysiske personer, der ikke er erhvervsdrivende. Denne undtagelse finder imidlertid ikke anvendelse på salg, der indgås online, da de udgør en situation med højere risiko. Ovennævnte ændringer ledsages af en ændret definition af udrangeret køretøj og et væsentligt ændret bilag I, som fastsætter bindende og vejledende kriterier, der skal vurderes for at afgøre, om et køretøj er et udrangeret køretøj. Undtagelser er medtaget i bilag I, del C, for køretøjer af særlig kulturel betydning og for tilfælde, hvor en køretøjsejer beslutter at bringe et køretøj tilbage til køredygtig stand.

d) Mål for minimumsindhold af genanvendt materiale (artikel 6)

For at bane vej for betydelige cirkularitetsfordele og samtidig opretholde en realistisk tilgang bygger kompromisteksten på en tretrinstilgang til målene for minimumsindhold af genanvendt plast. Målene øges gradvist fra mindst 15 % inden for 72 måneder til 20 % efter 96 måneder og 25 % efter 120 måneder fra forordningens ikrafttræden. Som en sikkerhedsmekanisme har Kommissionen beføjelse til at fastsætte midlertidige undtagelser fra disse mål, hvis mangel på eller uforholdsmæssigt høje priser på genanvendt plast gør det alt for vanskeligt at overholde reglerne. Med hensyn til mål for minimumsindhold af genanvendt materiale for andre materialer vil Kommissionen have beføjelse til at fastsætte en minimumsandel af genanvendt stål på grundlag af en gennemførlighedsundersøgelse, som den skal foretage. En lignende beføjelse er fastsat for andre materialer, nemlig aluminium og magnesium og legeringer heraf, men også neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nikkel, kobolt og bor.

e) Definition af forbrugsaffald, der medregnes i opfyldelsen af målene for minimumsindhold af genanvendt plast, og tredjepartsaudit (artikel 3, nr. 11), artikel 6 og bilag XIII)

Definitionen af forbrugsaffald blev tilpasset i overensstemmelse med WTO-reglerne for at gøre det muligt at bruge genanvendte materialer med oprindelse i både EU og tredjelande. Denne ændring ledsages af et system med tredjepartsaudit af anlæg, der producerer sådanne genanvendte materialer, uanset om de er beliggende i EU eller i et tredjeland. Overensstemmelsesvurderingsorganerne skal have EU-certificering eller tilsvarende internationalt anerkendt certificering til foretagelse af audit, f.eks. ISO 19011:2018 eller ISO/IEC 17020:2012.

Disse audit skal attestere, at anlæggene opfylder de krav til beskyttelse af menneskers sundhed, klimaet og miljøet, der er fastsat i EU-retten, eller som er ækvivalente med disse krav, og at plastaffald, som behandles i sådanne anlæg, stammer fra lande med en omfattende affaldshåndteringsstrategi.

I betragtning af sammenhængen med globale handelsforbindelser og forsyningskæder samt behovet for at finde den rette balance mellem miljøfordele og konkurrenceevnen i EU's genanvendelsesindustri og bilindustri bør de tilsvarende betingelser og audit for materialer, der genanvendes i tredjelande, først finde anvendelse 48 måneder efter denne forordnings ikrafttræden. Den forventede indvirkning af disse krav bør vurderes mere indgående 24 måneder efter denne forordnings ikrafttræden. Desuden er der indført en gennemgangsklausul i artikel 55.

f) Fabrikanters forpligtelser (strategi for cirkularitet og køretøjspas – artikel 9 og 13)

For at mindske byrden for køretøjsfabrikanter fastsættes det i kompromisteksten, at cirkularitet skal fastlægges efter køretøjsklasse (dvs. for eksempel alle køretøjer, som en fabrikant producerer i klasse N1) og ikke for hver typegodkendt model, som det er tilfældet i Kommissionens oprindelige forslag. Dette gælder ikke for visse oplysninger om udvikling af behandlingsteknologier og for oplysninger om andel af genanvendt indhold, som fortsat skal være typespecifikke.

For så vidt angår det digitale køretøjspas for cirkularitet er der foretaget en række tilføjelser for at sikre dets integration med andre pas, der er indført i henhold til EU-retten, f.eks. forordningen om miljøvenligt design for bæredygtige produkter. Passet vil nu skulle indeholde oplysninger om dele, der indeholder bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom, samt en erklæring om andelen af genanvendt indhold, strategien for cirkularitet og en henvisning til fortegnelsen over reservedele, herunder deres placering i den pågældende køretøjstype.

g) Udvidet producentansvar (artikel 16-22)

Ordningen for udvidet producentansvar blev ændret for at give medlemsstaterne større fleksibilitet til at tage hensyn til deres særlige situation eller allerede eksisterende lovgivning. Producenters forpligtelser kan derfor tilpasses i regioner i den yderste periferi, og medlemsstaterne kan kræve, at producenter opfylder deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar gennem en producentansvarsorganisation.

Med hensyn til beregning af gebyret for udvidet producentansvar er det blevet præciseret, at det også skal dække omkostningerne ved transport fra et indsamlingssted til behandlingsanlægget, og at producenter skal dække omkostningerne for køretøjer, hvor ingen producent kan identificeres (eller er ophørt med at eksistere), i forhold til deres markedsandel.

Endelig skulle der udarbejdes en særlig grænseoverskridende ordning for den ekstraordinære situation, hvor ingen producent i henhold til definitionen i forordningen kan identificeres på den medlemsstats område, hvor et køretøj bliver et udrangeret køretøj. I denne situation skal omkostningerne dækkes af den producent, der har bragt køretøjet i omsætning (i Unionen), som skal have en bemyndiget repræsentant i hver medlemsstat med henblik på udvidet producentansvar. Medlemsstaterne kan også kræve betaling af et tilsvarende gebyr ved første registrering af et brugt køretøj eller et køretøj, for hvilket ingen producent kan identificeres, for at dække behandlingsomkostningerne. Der er fastsat samarbejds- og overvågningsaktiviteter for at sikre overholdelse af forordningen.

h) Indsamling (artikel 23 og 24)

Formandskabets tekst præciserer, at udrangerede køretøjer kan afleveres enten direkte til et godkendt behandlingsanlæg eller, hvis en medlemsstat har givet tilladelse hertil, til et indsamlingssted, der er omfattet af indsamlingssystemet på dens område, og som derefter vil være forpligtet til at levere de udrangerede køretøjer til et godkendt behandlingsanlæg inden for en måned for at mindske risikoen for ulovlige aktiviteter. Muligheden for at godkende indsamlingssteder anses for nødvendig for at tage højde for situationen i meget små medlemsstater eller fjerntliggende regioner, hvor der ikke findes et godkendt behandlingsanlæg. Det præciseres nu også i betragtning 46, at foranstaltninger, der fastlægger, om aflevering af udrangerede køretøjer er gratis, kan bygge på finansielle incitament.

i) Behandling (artikel 27-36)

Formandskabets tekst indeholder en række præciseringer i artiklerne om forpligtelser for godkendte behandlingsanlæg, om fragmentering, oplagring, fjernelse af væsker og en tidsfrist for rensning samt om Kommissionens beføjelse til at tilpasse behandlingskravene, som nu er specifikt afgrænset til videnskabelige fremskridt inden for behandlingsteknologier. I formandskabets tekst omformuleres forbuddet mod blandet fragmentering af udrangerede køretøjer sammen med andet affald på en positiv måde, så dette nu tillades, hvis visse kvalitetskriterier og grænseværdier opfyldes af post-shredder-teknologi. Disse nye grænseværdier gælder også som betingelse for deponering af ikkeinert affald fra fragmentering af udrangerede køretøjer. Teksten giver mulighed for at lade flere undtagelser for dele og komponenter udgå i bilag VII, del C, når grænseværdierne for post-shredder-teknologi kan nås, for at gøre teksten mere fremtidssikret, innovationsvenlig og teknologineutral, da post-shredder-teknologier vil blive videreudviklet i den nærmeste fremtid. Dele, der fjernes fra udrangerede køretøjer, bør ikke betragtes som affald, når en teknisk vurdering påviser, at disse dele og komponenter er egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, jf. artikel 31.

j) Eksport af brugte køretøjer (artikel 37a-45)

Det er blevet præciseret, at toldkontrol for at verificere, at kun køretøjer i køredygtig stand eksporteres fra Unionen, er fuldt automatiseret og stadig bygger på eksisterende risikostyringsprincipper, uden at der kræves fysisk kontrol af individuelle køretøjers status. Det er også blevet præciseret, at medlemsstaterne fortsat kan anvende eksisterende applikationer, herunder det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris), til at tilslutte sig MOVE-HUB, den nye platform til udveksling af meddelelser med henblik på sammenkobling af medlemsstaternes nationale elektroniske registre og nationale toldsystemer via EU-kviksrankemiljøet på toldområdet.

III. KONKLUSION

9. Formandskabets kompromistekst med henblik på en generel indstilling findes i bilaget til denne note⁴.
10. På denne baggrund opfordres Rådet til:
 - at gennemgå teksten i bilaget og
 - at nå til enighed om en generel indstilling på samlingen den 17. juni 2025.

⁴ Tilføjelser til Kommissionens forslag er angivet med understregning og udeladelser med [...]. De seneste ændringer i forhold til dokument 9440/1/25 REV 1 som drøftet i Coreper den 4. juni 2025 er angivet med **fed skrift og understregning** for tilføjelser og med [...] for udeladelser.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114 og artikel 192, stk. 1, med hensyn til denne forordnings artikel 14-45, 46 og 48,

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 Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt³ ("den europæiske grønne pagt") fastsættes en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et bæredygtigt, retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. For at Unionens produktpolitikker kan bidrage til at sænke CO₂-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 bidrager til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede køretøjer, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af

³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final).

sektoren er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi – For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"⁴, hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med behandlingen af udrangerede køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet⁵ og Parlamentet⁶ 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) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF⁷ fastsættes harmoniserede krav til behandling af udrangerede køretøjer og mål for genbrug og genanvendelse og for genbrug og nyttiggørelse af køretøjer. Det fastsætter forpligtelser vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer samt forpligtelser for erhvervsdrivende, og det begrænser navnlig brugen af tungmetaller i køretøjer. Det indfører 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/EF⁸ 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 direktivet ikke i tilstrækkelig grad

⁴ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 11.3.2020 – En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi – For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa (COM(2020) 98 final).

⁵ Rådets konklusioner af 17. december 2020 "Hen imod en cirkulær og grøn genopretning".

⁶ Europa-Parlamentets beslutning af 10. februar 2021 om den nye handlingsplan for den cirkulære økonomi.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer (EFT L 269 af 21.10.2000, s. 34).

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

adresserede vigtige spørgsmål i forbindelse med indsamling af udrangerede køretøjer og ikke længere sikre en høj kvalitet i behandlingen af disse køretøjer.

- (5) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF⁹ 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. Dette direktiv har 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 direktivets ikrafttræden.
- (6) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858¹⁰ blev der indført et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningssystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt miljøbeskyttelsesniveau. Der er behov for en særskilt retsakt, som vedrører den EU-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt i bilag II til forordning (EU) 2018/858. Det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser og krav vedrørende cirkularitet for køretøjer i forbindelse med EU-typegodkendelsesprocessen. For at sikre, at køretøjerne opfylder disse krav, er det nødvendigt at sikre, at de verificeres i EU-typegodkendelsesprocessen. De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelserne om markedsovervågning, korrigerende foranstaltninger og sanktioner, finder anvendelse på typegodkendelser, der udstedes i henhold til denne forordning. De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelserne om markedsovervågning, korrigerende foranstaltninger og sanktioner, finder anvendelse på typegodkendelser, der er udstedt i overensstemmelse med kravene i denne forordning.

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- (7¹¹) 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. 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 afgørende at fastsætte regler vedrørende betingelserne for håndtering af udrangerede køretøjer samt eksport af 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. [...] For at nå disse mål [...] bør direktiv 2000/53/EF og direktiv 2005/64/EF erstattes af en forordning baseret på artikel 114 og artikel 192, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).
- (7a) 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.

¹¹ *Betragtningen kan stadig blive ændret yderligere.*

- (8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M₁) og lette erhvervskøretøjer (N₁), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M₁ og N₁, men delvis også på [...] køretøjer i klasse L ([...]L_{1e}-L_{7e}), tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M₂, M₃, N₂, N₃ og O) samt køretøjer til særlig anvendelse. Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M₁ og N₁, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg til behandling samt rensning af disse og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter til genbrug og genanvendelse inden fragmentering [...] samt betingelserne for deponering af ikkeinert affald fra fragmentering bør imidlertid gælde for køretøjer i klasse L ([...]L_{1e}-L_{7e}) og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M₂, M₃, N₂, N₃ og O) i fem år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden. 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, [...] rensning og behandling, når de er udrangeret.

- (9) Problemer med eksport af brugte køretøjer vedrører ikke kun personbiler (M₁) og lette erhvervskøretøjer (N₁), men også større køretøjer, som undersøgelser viser¹². Disse bestemmelser bør derfor også gælde for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M₂, M₃, N₂, N₃ og O).
- (10) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. [...] Dette vanskeliggør beregningen af [...] genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne [...]. For [...] køretøjer til særlig anvendelse [...] i klasse M₁ og N₁ 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 M₂, M₃, N₂, N₃ og O bør reglerne for strategien for cirkularitet og eksport af brugte køretøjer ikke finde anvendelse. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse i klasse M₁ og N₁, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. Fabrikanten i anden etape af køretøjer, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, vil ikke være i stand til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for færdiggjorte komplette køretøjer. Det er derfor kun hensigtsmæssigt at kræve, at basiskøretøjet er i overensstemmelse med denne forordning.

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

- (11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende overførsel af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning¹³ om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er et udrangeret køretøj. Disse kriterier bør anvendes af alle erhvervsdrivende og køretøjsejere, der håndterer udrangerede køretøjer. Det er imidlertid også nødvendigt at fastsætte undtagelser, således at medlemsstaterne bevarer muligheden for at bestemme, i hvilke situationer individuelle køretøjer ikke bør betragtes som udrangerede køretøjer, selv om de opfylder relevante kriterier, på grund af deres status som et køretøj af særlig kulturel betydning. Disse situationer 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.
- (12) Evalueringen af direktiv 2000/53/EF konkluderede, at bestemmelserne i dette 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.

¹³ Correspondents' Guidelines No 9 om overførsel af udrangerede køretøjer.
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

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

- (14) 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" ("kemikaliestrategien med bæredygtighed for øje")¹⁴ 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 med det formål at sikre, at køretøjer samt materialer, der genanvendes fra køretøjer, ikke er til skade for menneskers sundhed eller miljøet i hele deres livscyklus.
- (15) Direktiv 2000/53/EF begrænser allerede brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer og fastsætter undtagelser for anvendelsen af sådanne stoffer til visse formål. Denne forordning bør overtage disse eksisterende regler. For at sikre sammenhæng i lovgivningen om kemikalier bør begrænsninger vedrørende markedsføring og anvendelse af andre stoffer i køretøjer imidlertid behandles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006¹⁵. Tilsvarende bør der indføres begrænsninger for anvendelsen af stoffer, der er reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021¹⁶, på grundlag af bestemmelserne i nævnte forordning. Denne forordning bør derfor ikke give mulighed for at indføre begrænsninger for andre stoffer end bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer.

¹⁴ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 14. [...] **oktober** 2020 – En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje – På vej mod et giftfrit miljø (COM(2020) 667 final).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

- (16) Direktiv 2000/53/EF indeholder undtagelser fra begrænsningerne for brugen af bly og cadmium i batterier, der anvendes i køretøjer, som overføres til denne forordning. Anvendelsen af stoffer i batterier er imidlertid fuldt reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/[...]1542¹⁷. Sådanne stoffer bør derfor behandles, og deres begrænsninger og relaterede undtagelser bør i givet fald overføres til nævnte forordning [...] ved en ændringsbestemmelse i nærværende forordning. [...]
- (17) For at tage hensyn til de videnskabelige og tekniske fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fortsat have beføjelse til at vedtage delegerede retsakter om ændring af undtagelser fra begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer i henhold til denne forordning. Inden ændring eller ophævelse af sådanne undtagelser bør der foretages en vurdering af de socioøkonomiske virkninger af en sådan ændring, som ikke findes i direktiv 2000/53/EF, herunder under hensyntagen til tilgængeligheden af alternative stoffer og indvirkningen på menneskers sundhed og miljøet i hele køretøjernes livscyklus. For at sikre en effektiv beslutningstagning, koordinering og forvaltning af de tekniske, videnskabelige og administrative aspekter af en ændring af denne forordning for så vidt angår begrænsninger for anvendelsen af stoffer i køretøjer bør Det Europæiske Kemikalieagentur bistå Kommissionen med en sådan vurdering.

¹⁷ 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[...]).

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

- (19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde [...] genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet med gradvis stigende procentdele. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast i køretøjstyper bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer[...]. [...]Udvælgelsen af plast, der er omfattet af omfanget af målene, er baseret på de genanvendelige typer plast, som er oplistet i den særlige undersøgelse fra Det Fælles Forskningscenter (JRC)¹⁸ og konsekvensanalysen. I disse dokumenter tages der ved beregningen af målene ikke hensyn til andet termohærdet materiale end polyurethanskum i sæder og elastomerer, eftersom termohærdet materiale er særligt vanskeligt at genanvende, og dæk foreslås som et prioriteret produkt i henhold til forordningen om miljøvenligt design for bæredygtige produkter.[...] Gør manglen på eller uforholdsmæssigt høje priser på specifik genanvendt plast det uforholdsmæssigt vanskeligt at overholde minimumsprocentdelene, bør Kommissionen imidlertid tillægges beføjelser til at supplere forordningen ved i samråd med medlemsstaterne at fastsætte midlertidige undtagelser fra målene for indholdet af genanvendt plast. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra [...] forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen, i overensstemmelse med anden EU-lovgivning, der konsekvent dækker en bred vifte af affaldsstrømme og -produkter på en horisontal måde.

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

- (19a) 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 CO₂-fodafttrykket 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 Den Europæiske Union.
- (19b) Særskilt indsamling af plastaffald er afgørende, da den har direkte positiv indvirkning på indsamlingsraten, kvaliteten af det indsamlede materiale og kvaliteten af de genanvendelige materialer. Den muliggør genanvendelse af høj kvalitet og fremmer udbredelse af sekundære råstoffer af høj kvalitet. Bevægelse i retning af et "genanvendelsessamfund" bidrager til at undgå generering af affald og tilskynder til anvendelse af affald som en ressource, samtidig med at det undgås at fastlåse ressourcer på de lavere niveauer i affaldshierarkiet, hvilket har skadelige virkninger på miljøet og tilsidesætter en miljømæssigt forsvarlig håndtering af affald. Særskilt indsamling forhindrer også, at farligt og ikkefarligt affald blandes, hvorved sikkerheden ved affald og overførsel heraf sikres, og forurening undgås, som fastsat i internationale regler såsom Baselkonventionen af 22. marts 1989 om kontrol med grænseoverskridende transport af farligt affald og bortskaffelse heraf¹⁹, De Forenede Nationers havretskonvention af 10. december 1982²⁰, konventionen om forhindring af havforurening ved dumpning af affald og andre stoffer udfærdiget i London den 29. december 1972 og protokollen hertil fra 1996 samt bilag V til den internationale konvention af 2. november 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL) som ændret ved protokollen fra 1978 hertil.

¹⁹ EFT L 39 af 16.2.1993, s. 3.

²⁰ EFT L 179 af 23.6.1998, s. 3.

(19c) I henhold til konventionen om grænseoverskridende luftforurening over store afstande²¹ udfærdiget i Genève den 14. november 1979 skal parterne i nævnte konvention beskytte miljøet mod luftforurening og bestræbe sig på at begrænse og i videst muligt omfang gradvis at formindske og forhindre luftforurening, herunder grænseoverskridende luftforurening over store afstande. I henhold til konventionen om beskyttelse og udnyttelse af grænseoverskridende vandløb og internationale søer²² udfærdiget i Helsinki den 17. marts 1992 skal parterne træffe foranstaltninger til at forebygge, bekæmpe og begrænse eventuelle grænseoverskridende virkninger af vandforurening. I overensstemmelse med Rioerklæringen fra 1992 fra De Forenede Nationers konference om miljø og udvikling bør forureneren principielt bære omkostningerne ved forurening. Industrielle aktiviteter såsom genanvendelse af plast bør derfor ledsages af foranstaltninger til forebyggelse og reduktion af forurening.

(19ca) De betingelser, der gælder for materiale, der genanvendes i tredjelande, herunder auditkravene, bør først finde anvendelse [48 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden], og Kommissionen bør foretage en mere omfattende vurdering af de forventede virkninger af disse betingelser i lyset af udviklingen i markedssituationen og handelsforbindelserne og aflægge rapport herom til Rådet og Europa-Parlamentet [24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden].

(19[...].d) For at nå målene for integration af genanvendt indhold i henhold til denne forordning bør Kommissionen senest 95 måneder efter denne forordnings ikrafttræden offentliggøre en revurdering af det teknologiske udviklingsstadium og miljøpræstationerne for biobaseret plast i køretøjer og, hvor det er relevant, forelægge et lovgivningsforslag med bæredygtighedskrav og -mål.

²¹ EFT L 171 af 27.6.1981, s. 13.

²² EFT L 186 af 5.8.1995, s. 44.

- (20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO₂-fodafttryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen i samråd med relevante interessenter foretage en særlig undersøgelse, der udarbejdes i samråd med relevante interessenter og omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.
- (21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i køretøjer for andre materialer, der normalt anvendes af bilindustrien, og hvor markederne for sekundære råstoffer er underudviklede, fodaftrykket forbundet med produktionen af primære råstoffer, er højt, eller genanvendelsesniveauerne er lave, selv om sorterings- og genanvendelsesteknologierne forbedres. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer det ønskelige i og gennemførligheden og virkningerne af at fastsætte mål for genanvendt indhold af neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nikkel, kobolt og bor, der anvendes i permanente magneter, samt for aluminium og legeringer heraf og magnesium og legeringer heraf. Med henblik på gennemførligheden af at fastsætte mål for specifikke typer aluminiums- og magnesiumlegeringer bør der i undersøgelsen ses på matchningen af efterspørgslen med sekundære legeringer generelt og navnlig på afvejningen mellem maksimeringen af stordriftsfordele ved at specificere et minimumsantal legeringstyper og maksimeringen af værdibevarelsen ved at sortere i en bredere vifte af specifikke legeringstyper.

- (22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af [...] aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nikkel, kobolt eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO₂-fodaft tryk som det primære råmateriale.
- (23) I overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1252[...]²³, og da det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om genanvendt indhold i køretøjer og om kritiske råstoffer, der anvendes i dele og komponenter i køretøjer, i denne forordning, bør disse bestemmelser finde anvendelse som den sektorspecifikke gennemførelse af bestemmelserne i forordning (EU) 2024/1252[...]. Dette vil sikre strømlining og integration af forskellige forpligtelser vedrørende information, mærkning og fjernelse i henhold til procedurerne i denne forordning med forpligtelserne vedrørende andre dele, komponenter og materialer. For at sikre en sammenhængende anvendelse af bestemmelserne i begge instrumenter bør forordning (EU) 2024/1252 desuden ændres i nødvendigt omfang ved en ændringsbestemmelse i nærværende forordning.

²³ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme for at sikre en sikker og bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 og (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

- (24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/1542[...], og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.
- (25) Det typegodkendelsessystem, der er fastsat i forordning (EU) 2018/858, forpligter fabrikanten til at konstruere deres køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype. For at sikre, at fabrikanten overholder de cirkularitetskrav, der gælder for dem i typegodkendelsesfasen, og som er fastsat i denne forordning, og at de typegodkendende myndigheder kan verificere, at de er opfyldt, skal fabrikanten 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) 2020/683²⁴, som standardiserer de dokumenter og oplysninger, der skal indgå i informationsmappen, og således præciserer de administrative krav til typegodkendelse.

²⁴ 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).

- (26) For at sikre, at fabrikanten af personbiler og lette erhvervskøretøjer træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet for hver køretøjsklasse, hvori de producerer en ny type, og forelægge den for den typegodkendende myndighed. Denne strategi bør baseres på afprøvede teknologier, som er til rådighed eller under udvikling på tidspunktet for ansøgning om køretøjstypogodkendelsen, og ajourføres regelmæssigt. Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikanten har fremlagt. For at tage hensyn til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer, markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilaget med krav til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringer heraf.
- (27) For at øge gennemsigtigheden i bilindustriens brug af genanvendte materialer og skabe incitament til at øge indholdet af genanvendte materialer bør køretøjsfabrikanten 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.

- (28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanter og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikanterne bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinnene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU)[...] 2024/1252. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af fabrikanterne, og oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikanterne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.
- (29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj.

- (30) Fabrikanterne og deres leverandører bør anvende de kodningsstandarder for komponenter og materialer, som oprindeligt blev fastsat i Kommissionens beslutning 2003/138/EF²⁵, 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 Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VI, der præciserer, hvordan dele og komponenter til køretøjer bør mærkes.

²⁵ 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).

- (31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et digitalt køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1542[...], Europa-Parlamentets og Rådets forordning [...]2024/1781²⁶ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning [...]2024/1257²⁷. 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.

²⁶ Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) 2024/1781 af 13. juni 2024 om fastlæggelse af en ramme for fastsættelse af 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[...].

²⁷ 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[...].

- (32) 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 menneskers sundhed og miljøet i hele Unionen. Det vil også føre til yderligere harmonisering af kvaliteten af de affaldshåndteringsydelser, der leveres af erhvervsdrivende, og gøre det lettere for markederne for sekundære råstoffer at fungere.
- (33) For at garantere en sikker og miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer bør alle anlæg eller virksomheder, som påtænker at udføre affaldsbehandling af disse køretøjer, indhente tilladelse fra den kompetente myndighed. Godkendelsen bør kun gives, hvis anlægget eller virksomheden har den [...] kapacitet, der er nødvendig for behandlingen af udrangerede køretøjer på en måde, der er i overensstemmelse med gældende EU-ret og national ret, herunder de særlige krav til behandling, der er fastsat i denne forordning. Desuden bør kun godkendte behandlingsanlæg have kompetence til at udstede skrotningsattester i overensstemmelse med denne forordning.
- (33a) [...] Hvis producenter eller producentansvarsorganisationer indgår kontrakter med godkendte behandlingsanlæg udelukkende med det formål[...] at opfylde deres producentansvarsforpligtelser, bør disse kontrakter være i overensstemmelse med de konkurrenceretlige principper og bør ikke indeholde bestemmelser, der forbyder godkendte behandlingsanlæg at sælge dele og komponenter eller materialer, som følger af demontering eller affaldsbehandling af udrangerede køretøjer, til andre operatører end producenten eller producentansvarsorganisationen. Disse kontrakter kan bygge på en model, der er fastlagt af medlemsstaten. [...]

- (34) 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/EF²⁸, bør der på EU-plan fastsættes krav vedrørende køretøjsfabrikanternes ansvar i forbindelse med håndtering af udrangerede køretøjer. Producenterne bør have et udvidet producentansvar for de køretøjer, de har bragt i omsætning, 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.
- (35) For at lette overvågningen af, om producenterne opfylder deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar, bør medlemsstaterne oprette et producentregister. Registreringskravene bør harmoniseres i hele Unionen for at lette registreringen, navnlig hvis producenterne gør køretøjer tilgængelige i forskellige medlemsstater. Registret bør også anvendes til rapportering til de kompetente myndigheder om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar. De funktioner og proceduremæssige aspekter, der er forbundet med dette register, bør også være i overensstemmelse med det producentregister, der er oprettet ved forordning (EU) 2023/1542[...], således at 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.
- (36) Hvis producenten for første gang gør køretøjer tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, hvor producenten ikke er etableret, bør producenten udpege en [...] bemyndiget repræsentant for det udvidede producentansvar. Hvis mere end én producent er repræsenteret i en medlemsstat af én bemyndiget repræsentant, bør denne bemyndigede repræsentant anføre navn og kontaktoplysninger for hver af de repræsenterede producenter særskilt.

²⁸ 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).

- (37) Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne, medmindre en medlemsstat vælger at kræve, at en producent bør repræsenteres af en producentansvarsorganisation.

Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der i overensstemmelse med de konkurrenceretlige principper etableres en regelmæssig dialog mellem interessenterne i henhold til artikel 8a, stk. 6, i direktiv 2008/98/EF. Beskyttelsen af handels- og forretningshemmeligheder skal garanteres. [...].

- (38) Producenterne bør dække den 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.

- (39) Producenternes finansielle bidrag bør også dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal øge indsamlingen af udrangerede køretøjer, etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. Alle disse foranstaltninger er nødvendige for at sikre en korrekt håndtering af udrangerede køretøjer, navnlig for at spore de køretøjer, som producenterne er ansvarlige for i henhold til denne forordning. 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.
- (40) 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 kan navnlig anvendes i tilfælde af de pågældende producenters endelige ophør af aktiviteter eller insolvens.
- (41) Hvis en producent udøver sine forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar sammen med en producentansvarsorganisation, bør de finansielle bidrag, som producenten betaler, tilpasses på grundlag af harmoniserede kriterier. Sådanne kriterier bør skabe økonomiske incitamenter for fabrikkerne 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 Kommissionen [...]tillægges gennemførelsesbeføjelser [...]for at fastsætte[...] detaljerede regler for, hvordan kriterierne for graduering af de finansielle bidrag til producentansvarsorganisationer bør anvendes.
- (41a) Visse medlemsstater kan allerede have 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 systemer, forudsat at de er i overensstemmelse med forpligtelserne i henhold til denne forordning.

Hvis der er tale om statsdrevne producentansvarsorganisationer, som ikke [...]involverer fuldmagt fra nogen repræsenteret producent, bør kravene i denne forordning vedrørende sådanne fuldmagter ikke finde anvendelse.

Når det gebyr for udvidet producentansvar, der opkræves af en producentansvarsorganisation, kategoriseres som offentlige indtægter, som det er tilfældet med en statsdrevet producentansvarsorganisation, bør medlemsstaterne for at følge de budgetregler, der kræver, at offentlige indtægter er baseret på nøjagtige data, kunne kræve, at producenten indberetter de oplysninger i artikel 49, som er relevante for gradueringen af gebyret, til den kompetente myndighed, som er ansvarlig for registret, mere end én gang om året.

- (42) [...]Køretøjer bliver ofte udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat end i 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 omkostningerne til indsamling og behandling. Da det ikke altid er muligt at identificere en producent i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, er det imidlertid også nødvendigt at indføre regler om grænseoverskridende udvidet producentansvar, som kun bør finde anvendelse i denne specifikke situation. Disse regler bør sikre, at producentens ansvar dækker affaldshåndteringsvirksomhedernes indsamlings- og behandlingsomkostninger i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, i tilstrækkelig grad. Med henblik herpå bør hver producent, der for første gang bringer et køretøj i omsætning i Unionen, udpege en repræsentant for det udvidede producentansvar i hver medlemsstat og etablere mekanismer for grænseoverskridende samarbejde med relevante affaldshåndteringsvirksomheder. Producenterne bør også kunne give producentansvarsorganisationen fuldmagt til at handle som deres bemyndigede repræsentant. Indførelsen af en sådan mekanisme bidrager til at skabe lige vilkår for de godkendte behandlingsanlæg i hele Unionen og fremmer udviklingen af EU-dækkende tilgange i forbindelse med individuelt producentansvar. Endelig bør en medlemsstat for at dække omkostningerne til affaldshåndteringsaktiviteter kunne anmode køretøjsejere om at betale et administrativt gebyr for brugte køretøjer eller køretøjer, hvor der ikke kan identificeres en producent, som er registreret i den pågældende medlemsstat for første gang.

- (43) 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 traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af nærmere regler om producenterne, medlemsstaternes og affaldshåndteringsvirksomhedernes forpligtelser og elementerne i de grænseoverskridende mekanismer.
- (44) En vigtig forudsætning for en forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer er, at alle udrangerede køretøjer indsamles. Denne forordning bør derfor pålægge primært producenterne og sekundært medlemsstaterne visse forpligtelser i forbindelse med indsamlingen. Producenterne bør oprette eller deltage i oprettelsen af indsamlingssystemerne, og medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at systemerne er indført, og at disse systemer gør det muligt at opfylde målene i denne forordning. Indsamlingssystemerne bør gøre det muligt for køretøjsejere og andre indehavere af køretøjer at aflevere køretøjet til et godkendt behandlingsanlæg eller indsamlingssted uden unødvendige byrder eller omkostninger. Dette betyder i praksis, at sådanne systemer bør dække de enkelte medlemsstats område behørigt. De bør også gøre det muligt at indsamle alle mærker af udrangerede køretøjer samt affaldsdele fra reparation af køretøjer.
- (45) 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 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.

- (46) For at sikre en effektiv indsamling af alle udrangerede køretøjer er det nødvendigt at informere offentligheden om, at der findes indsamlingssystemer. Køretøjsejere bør være opmærksom på, at de i princippet kan aflevere et udrangeret køretøj med eller uden elkøretøjsbatteriet til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg gratis. I tilfælde af 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 kan foranstaltninger vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt aflevering af udrangerede køretøjer er gratis, baseres på finansielle incitament. I producenternes eller producentansvarsorganisationernes oplysningskampagne bør der også redegøres for konsekvenserne for miljøet og menneskers sundhed af ukorrekt indsamling og behandling af udrangerede køretøjer.
- (47) 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/EF²⁹, og indholdet af denne beslutning bør indarbejdes i denne forordning med de nødvendige tilpasninger. Denne attest bør udstedes i elektronisk format og udleveres til den sidste ejer af et udrangeret køretøj og derefter fremsendes af de godkendte behandlingsanlæg [...] til de relevante myndigheder i medlemsstaten, da den er grundlaget for at annullere registreringen af et køretøj. Det elektroniske anmeldelsessystem bør gøre det muligt at fremsende både det dokument, der bekræfter indsamlingen af udrangerede køretøjer, og skrotningsattesten.

²⁹ 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).

- (48) På trods af en forpligtelse i direktiv 2000/53/EF til at overføre alle udrangerede køretøjer til behandling til et godkendt behandlingsanlæg er opholdsstedet for en meget stor andel af køretøjernes vedkommende ukendt, og de kan være blevet ulovligt behandlet eller eksporteret som udrangerede køretøjer, eller deres stand kan være blevet forkert indberettet til medlemsstaternes registreringsmyndigheder. Sådanne køretøjer benævnes "forsvundne køretøjer". Medlemsstaterne bør styrke deres samarbejde for at reducere antallet af forsvundne køretøjer. Anerkendelse af skrotningsattester, der er udstedt i en anden medlemsstat, og en forpligtelse til at underrette myndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet er registreret, om, at der er udstedt en skrotningsattest, bør skabe mulighed for bedre sporing af udrangerede køretøjers opholdssted.
- (49) 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 inddrages for at erklære dem som en teknisk eller økonomisk totalskade, bør der også gælde særlige bestemmelser for dem. I tilfælde af efterladte køretøjer bør myndighederne fastsætte regler for at erklære køretøjet for et udrangeret køretøj og følge bestemmelserne i denne forordning i overensstemmelse hermed. Efterladte køretøjer omfatter tilfælde, hvor de er blevet 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 hentet efter meddelelse fra de kompetente myndigheder til køretøjsejeren, eller køretøjer, som ifølge de kompetente myndigheder udgør en fare for den øvrige vejtrafik.
- (50) 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 heraf, 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/EU³⁰.

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (EUT L 334 af 17.12.2010, s. 17).

- (51) I betragtning af den centrale rolle, som godkendte behandlingsanlæg spiller i håndteringen af udrangerede køretøjer på en måde, der ikke er til skade for miljøet eller menneskers sundhed og bidrager til at nå Unionens mål for den cirkulære økonomi, er det nødvendigt at fastsætte forpligtelser, der gælder for sådanne anlæg og dækker alle deres aktiviteter, fra modtagelse og oplagring af et udrangeret køretøj til dets endelige behandling.
- (52) For at sikre sporbarhed i forbindelse med deres aktiviteter bør de godkendte behandlingsanlæg dokumentere de udførte behandlingsoperationer og opbevare registreringen elektronisk i mindst tre år og på anmodning kunne forelægge den for de relevante nationale myndigheder.
- (53) Rensningen af et udrangeret køretøj er det første skridt i retning af at forebygge skader på miljøet, menneskers sundhed og risici for arbejdssikkerheden. Det er derfor afgørende, at et udrangeret køretøj renses [...] 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. 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.
- (54) For at sikre en korrekt gennemførelse af forordning (EU) 2023/1542 [...] skal alle batterier, der er indbygget i køretøjer, udtages særskilt fra et udrangeret køretøj og opbevares i et særligt område med henblik på yderligere behandling.

- (55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering. Disse dele og komponenter [...] bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillellesproces på en ikke destruktiv måde. Når dele og komponenter ikke kan opfylde nogen af disse formål, herunder tilfælde, hvor der ikke er markedsefterspørgsel efter genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, kan disse dele og komponenter også fjernes på en destruktiv (halvautomatisk) måde. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det [...] være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter. Det bør påvises, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. Med henblik herpå er kriterierne for fragmentering med andet affald og grænseværdierne til styrkelse af outputfraktionernes kvalitet medtaget i bilag VII, del G. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.
- (56) 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.
- (57) 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 overdrage køretøjet til behandling gratis uden elkøretøjsbatteriet, hvis den sidste køretøjsejer fremlægger dokumentation for, at batteriet er blevet håndteret af en fagperson i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1542.

- (58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnet til øjeblikkelig genbrug eller yderligere genfremstilling eller istandsættelse foretaget af fagpersoner, ikke bør betragtes som affald. Dele og komponenter, der fjernes fra udrangerede køretøjer og af godkendte behandlingsanlæg vurderes som egnet til genbrug, er normalt bestemt til sekundær anvendelse og sendes til fagpersoner, når der er tale om istandsættelse eller genfremstilling. For at respektere affaldshierarkiet og fremme den cirkulære anvendelse af reservedele bør overførslen af disse dele og komponenter mellem erhvervsdrivende ikke begrænses. Disse dele og komponenter bør omhyggeligt kontrolleres, renses og om nødvendigt afprøves af et godkendt behandlingsanlæg, så de kan genbruges øjeblikkeligt uden yderligere forbehandling eller i andre tilfælde er egnet til yderligere genfremstilling eller istandsættelse. Sådanne dele og komponenter bør ikke betragtes som affald, når de er overført af et godkendt behandlingsanlæg. Enhver overførsel af sådanne dele eller komponenter bør omfatte en teknisk vurdering af deres funktion, behørig mærkning og passende emballering mod skader under transport. Derudover bør sælgeren af delene fremlægge en kopi af fakturaen eller kontrakten vedrørende overførslen. [...] På den anden side bør dele og komponenter, der ikke er egnet til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, betragtes som affald, og eksporten heraf bør derfor være omfattet af forordning (EU) 2024/1157 om overførsel af affald³¹. 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.

³¹ 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).

- (59) 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 køretøjsidentifikationsnummeret på det køretøj, hvorfra komponenten eller delen er fjernet, og oplysninger om den operatør, der har fjernet dem, beskyttes behørigt mod skader under transport, pålæsning og aflæsning af delene og komponenterne og ledsages af en kopi af fakturaen eller kontrakten vedrørende overførslen af delene eller komponenterne til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse [...].
- (59a) Hvis slutbrugeren er en forbruger, vil virksomhedernes salg af genbrugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter til forbrugerne være omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/771³². 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.

³² 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).

- (60) Af hensyn til trafikssikkerheden 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. Det er imidlertid nødvendigt at fastsætte betingelser for, hvornår genbrug af sådanne dele og komponenter kan accepteres.
- (61) For at fremme udviklingen af et velfungerende marked for genbrugelige, istandsatte og genfremstillede dele og komponenter i Unionen bør medlemsstaterne tilskyndes til at indføre de nødvendige incitamenter på nationalt plan til at fremme genbrug, istandsættelse og genfremstilling af dele og komponenter, uanset om de fjernes i et køretøjs brugsfase, eller når det er udrangeret. Kommissionen bør lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne ved at udveksle bedste praksis om de incitamenter, der indføres på nationalt plan, med henblik på at overvåge deres effektivitet.
- (62) I sin evaluering af direktiv 2000/53/EF fandt Kommissionen, at definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv er for bred og ikke i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF, da "opfyldning" betragtes som en genanvendelsesoperation. Derfor bør forordningen tilpasse definitionen af genanvendelse til direktiv 2008/98/EF og udelukke opfyldning fra dets anvendelsesområde.
- (63) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. Det er derfor nødvendigt at fastsætte et specifikt genanvendelsesmål på 30 % for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør de nuværende mål for genbrug og genanvendelse (85 %) samt for genbrug og nyttiggørelse (95 %) af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse. Når dele eller komponenter genfremstilles eller istandsættes med et vellykket resultat, bør de medregnes i de godkendte behandlingsanlægs opfyldelse af målene for genbrug.

- (64) Det er vigtigt at øge nyttiggørelsen af sekundære materialer af høj kvalitet ved at forbedre fragmenteringsprocesserne for udrangerede køretøjer. Udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf bør derfor [...] kun forarbejdes i en shredder sammen med [...] andet affald, hvis visse kriterier og grænseværdier er opfyldt.
- (65) For at øge kvaliteten af behandlingen af udrangerede køretøjer yderligere bør det kun [...] være muligt at deponere affaldsfraktioner fra fragmenterede udrangerede køretøjer, som indeholder ikkeinert affald, og som ikke [...] overskrider visse grænseværdier.
- (66) Udrangerede køretøjer klassificeres som farligt affald og kan ikke eksporteres til lande uden for OECD. Rensede udrangerede køretøjer kan stadig behandles uden for Unionen, forudsat at disse rensede udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (EU) [...] 2024/1157.
- (67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne i det store hele svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) [...] 2024/1157.

- (68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj inden for Unionen eller til tredjelande, bør navnlig [...] fremlægge dokumentation for, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. Denne dokumentation kan være en vurdering i overensstemmelse med bilag I, som indeholder kriterier for at fastslå, om et køretøj er et udrangeret køretøj, eller en gyldig synsrapport. Vurderingen i bilag I, som indeholder bindende kriterier i del A og vejledende kriterier i del B, bør foretages ved brug af en kaskademetode. Så snart ét bindende kriterie i del A er opfyldt, er køretøjet et udrangeret køretøj. Hvis ingen kriterier i del A gælder, bør de vejledende kriterier i del B kontrolleres. Hvis et af disse vejledende kriterier gælder, vil en yderligere teknisk vurdering være nødvendig for at fastslå, om køretøjet kan repareres med henblik på at få udstedt en synsrapport. Hvis dette ikke er tilfældet, skal det pågældende køretøj betragtes som et udrangeret køretøj. Bilag I, del C, bør imidlertid fastsætte kriterier, der gør det muligt at undtage køretøjer, som ellers ville blive klassificeret som udrangerede i henhold til del A eller del B, hvis sådanne køretøjer er af særlig kulturel betydning. Vurderingen i bilag I bør foretages af en uafhængig bilsagkyndig, men det vil være op til medlemsstaterne at beslutte, hvordan sådanne uafhængige bilsagkyndige præcist skal 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 en uforholdsmæssig stor byrde for køretøjsejere og primært sigte mod at dække situationen for størstedelen af potentielle udrangerede køretøjer bør der medtages en undtagelse for salg af køretøjer i køredygtig stand foretaget af personer, som ikke er erhvervsdrivende, og for hvem det faktiske salg ikke foretages ved hjælp af aftaler om fjernsalg eller onlineplatforme. Når sælger og køber kun mødes online, men det faktiske salg finder sted personligt, bør et sådant salg ikke betragtes som et salg, der er foretaget ved hjælp af aftaler om fjernsalg eller onlineplatforme. Under hensyntagen til forsikringsselskabers særlige rolle i forbindelse med beskadigede køretøjer bør der gælde særlige bestemmelser for disse forsikringsselskaber for at sikre, at udrangerede køretøjer, som er erklæret som en teknisk eller økonomisk totalskade, ender på godkendte behandlingsanlæg. [...] For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag I, del A, del B og del C, afdeling 1, punkt 1, der fastsætter kriterierne for, hvornår et køretøj er et udrangeret køretøj.

(69) EU's handlingsplan "Mod nulforurening for luft, vand og jord"³³ understregede behovet for, at Kommissionen foreslår nye foranstaltninger til afhjælpning af Unionens eksterne miljøaftryk i forbindelse med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer. Da eksporten af brugte køretøjer medfører betydelige miljø- og folkesundhedsmæssige udfordringer som dokumenteret i FN's miljøprogram³⁴, og da Unionen er verdens største eksportør af brugte køretøjer, er det nødvendigt at fastsætte specifikke krav på EU-plan for eksport af brugte køretøjer [fra Unionen]. Kravene bør være baseret på objektive kriterier, i henhold til hvilke et brugt køretøj ikke er et udrangeret køretøj og skal være i trafiksikker stand i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU³⁵. Dette bør sikre, at kun brugte køretøjer, der er egnet til kørsel på Unionens veje, kan eksporteres til et tredjeland, hvilket mindsker risikoen for, at eksporten af brugte køretøjer fra Unionen bidrager til luftforurening eller trafikulykker i tredjelande. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer og en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj ikke er et udrangeret køretøj, og at det anses for at være i køredygtig stand. Der bør fastsættes en passende undtagelse for køretøjer af særlig kulturel betydning på en måde, der ikke griber ind i de automatiserede toldprocedurer.

³³ COM(2021) 400.

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

³⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51-128).

- (70) Det er vigtigt at etablere en mekanisme, hvor brugte køretøjs overholdelse af eksportkravene kan verificeres effektivt, uden at handelen mellem Unionen og tredjelande hindres. Kommissionen bør derfor oprette et elektronisk system, der gør det muligt for myndighederne i medlemsstaterne at udveksle oplysninger i realtid om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. I betragtning af systemets eksisterende funktioner knyttet til udvekslingen mellem 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. Platformen huser i øjeblikket sammenkoblingen af registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistre (RESPER), sammenkoblingen af registre over uddannelse af erhvervschauffører (ProDriveNet), underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes, i forbindelse med syn ved vejsiden (RSI) og sammenkoblingen af registre over førertakografkort (TACHOnet). Derfor bør MOVE-HUB-funktionerne udvides yderligere for at muliggøre udveksling af oplysninger om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere elektronisk og automatisk, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder eksportkravene, bør det elektroniske system, der drives af MOVE-HUB, sammenkobles med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2399³⁶. I nævnte forordning fastsættes en omfattende ramme for automatiseret kontrol, som finder anvendelse på en specifik ikketoldmæssig EU-formalitet. Denne forordning bør derfor fastsætte de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, mens de tekniske aspekter af gennemførelsen af denne kontrol henhører under forordning (EU) 2022/2399. MOVE-HUB vil blive anvendt til udveksling af meddelelser mellem medlemsstaterne. Medlemsstaterne kan fortsat anvende deres egne applikationer eller tredjepartsapplikationer, herunder det europæiske informationssystem vedrørende køretøjer og kørekort (Eucaris), til sammenkoblingen med det elektroniske MOVE-HUB-system.

³⁶ 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).

- (71) 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.
- (72) Medlemsstaterne 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 de gældende databeskyttelsesbestemmelser, 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.
- (73) Det er vigtigt, at toldmyndighederne kan udføre kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013³⁷. En betydelig del af de brugte køretøjer, der forlader Unionen, er bestemt til lande, hvor der er eller kan fastsættes importkrav, f.eks. krav vedrørende køretøjets alder eller emissioner. Det er vigtigt, at toldmyndighederne via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet elektronisk og automatisk kan verificere, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder disse krav, når de pågældende tredjelande officielt meddeler Kommissionen oplysningerne om disse krav. For at beskytte miljøet og trafiksikkerheden i tredjelande bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelsen af disse krav.

³⁷ 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).

- (74) For at forebygge risikoen for, at køretøjer eksporteres uden de krævede dokumenter med angivelse af køretøjets identifikationsnummer 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 [...] indskrivningen i klarerers regnskaber og procedurerne for egenberegning, der er fastsat i forordning (EU) nr. 952/2013. Disse procedurer vil forhindre toldmyndighederne i at udføre kontrol gennem EU's kvikskrankemiljø på toldområdet, hvilket vil øge risikoen for overtrædelse af EU-reglerne om eksport af brugte køretøjer.
- (75) I sin evaluering af direktiv 2000/53/EF anså Kommissionen manglen på krav om obligatoriske inspektioner for at være en mangel ved direktivet. Denne forordning bør derfor pålægge medlemsstaterne visse forpligtelser med hensyn til at opdage ulovlige aktiviteter inden for indsamling, behandling og eksport af udrangerede køretøjer samt fastsætte minimumskrav vedrørende hyppigheden og omfanget af inspektioner af godkendte behandlingsanlæg og indsamlingssteder[...] 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.
- (76) Inspektionerne bør omfatte overholdelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer og om behandling af udrangerede køretøjer. Hvert år bør det samlede antal enheder, der skal inspiceres, [...]herunder godkendte behandlingsanlæg og indsamlingssteder samt operatører, der udvælges til inspektion som led i en strategi, der tager sigte på at opdage ulovlige aktiviteter – [...]beregnes som mindst 10 % af de godkendte behandlingsanlæg og indsamlingssteder, der udøver virksomhed i en medlemsstat[...]. [...]Andre anlæg og erhvervsdrivende bør også underkastes inspektion, hvis de eventuelt behandler udrangerede køretøjer eller sælger reservedele og komponenter. Det skal understreges, at inspektioner, der udføres i henhold til denne forordning, bør supplere inspektioner af overførslen af udrangerede køretøjer, som er omfattende reguleret i forordning (EU) 2024/1157[...].

- (77) Medlemsstaterne bør etablere samarbejdsmekanismer på nationalt og internationalt plan, således at inspektionerne kan finde sted på en effektiv måde. Sådanne mekanismer bør gøre det muligt at udveksle oplysninger fra køretøjsregistre, som er nødvendige for at spore køretøjerne og kontrollere, om de er blevet korrekt behandlet, når de er udrangeret.
- (78) Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige håndhævelsesforanstaltninger for at bekæmpe ulovlig behandling med 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.
- (79) Medlemsstaterne bør indføre regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og sikre, at de 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.

- (80) 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 forordningen, fungerer korrekt, og om nødvendigt foreslå yderligere justeringer med henblik på at sikre en miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer eller strømline gennemførelsen af forordningen. Med henblik på at begrænse rapporteringsbyrden bør der kun forelægges 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 forelægge de relevante myndigheder, og hvilke data medlemsstaterne skal forelægge Kommissionen. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af rapporteringskravene bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. I gennemførelsesretsakterne, som bør erstatte Kommissionens beslutning 2005/293/EF³⁸, bør der også fastlægges en metode til beregning og verifikation af, om målene for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse er nået.
- (81) Medlemsstaternes kompetente myndigheder spiller en vigtig rolle med hensyn til at verificere overholdelsen af de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning vedrørende indsamling og håndtering af udrangerede køretøjer, herunder med hensyn til bedre sporing fra disse myndigheders side af køretøjernes opholdssted 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.
- (82) De gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ved denne forordning, bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011³⁹.

³⁸ 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).

³⁹ 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).

- (83) Ved vedtagelse af delegerede retsakter i henhold til denne 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 lovgivning⁴⁰, i henhold til hvilken medlemsstaternes eksperter høres rettidigt om hvert udkast til delegeret retsakt, der forberedes af Kommissionens tjenestegrene. Medlemsstaternes eksperter bør tilsendes udkast til delegerede retsakter, forslag til dagsorden og alle andre relevante dokumenter i god tid, så de kan forberede sig. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.
- (84) Bilag II til forordning (EU) 2019/1020, 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.
- (85) Det er nødvendigt at sikre, at de typegodkendelsesrelaterede bestemmelser og krav i denne forordning verificeres under EU-typegodkendelsesprocessen. Forordning (EU) 2018/858 bør derfor ændres.

⁴⁰ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (86) Forsvundne køretøjer er blevet anerkendt som en af de største udfordringer i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF. Manglen på et effektivt system, der gør det muligt at udveksle oplysninger i realtid mellem medlemsstaterne om køretøjers registreringsstatus, hindrer sporbarhed og er blevet identificeret som en årsag til det store antal "forsvundne køretøjer" i Unionen. For at afhjælpe dette [...] foreslog Kommissionen en revision af Rådets direktiv 1999/37/EF⁴¹ om registreringsdokumenter for motorkøretøjer⁴²[...]. 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.

⁴¹ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

⁴² Forslag til direktiv om registreringsdokumenter for køretøjer og oplysninger fra nationale køretøjsregistre og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/37/EF, COM/2025/179 final.

- (87) I betragtning af nødvendigheden af at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og tage hensyn til videnskabelige fremskridt bør Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på det indre markeds funktion og miljøet. Kommissionen bør i sin rapport medtage en evaluering af bestemmelserne om design af nye køretøjer, herunder målene for genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, om håndtering af udrangerede køretøjer, herunder genanvendelsesmålene, og om sanktioner samt en vurdering af behovet for og gennemførligheden af en yderligere udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte [...] køretøjer i klasse L og tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil eller andre dele af et køretøj, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse. I denne vurdering bør der ikke kun være fokus på aspekter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer, men også på relevansen og merværdien af at fastsætte designkrav. Kommissionen bør også revurdere det teknologiske udviklingsstadium og miljøpræstationerne for biobaseret plastindhold i køretøjer og forelægge et lovgivningsforslag for i givet fald at fastsætte relevante mål.
- (88) Rapporten fra Kommissionen bør også indeholde en vurdering af foranstaltningerne vedrørende tilvejebringelse af oplysninger om problematiske stoffer i køretøjer og om, hvorvidt det er nødvendigt at forbedre sporbarheden af sådanne stoffer. Det bør også vurderes, om der er behov for at indføre foranstaltninger vedrørende de stoffer, der kan påvirke behandlingen af udrangerede køretøjer, for at bringe forordningen i bedre overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1781[...].
- (89) Det er nødvendigt at sikre, at erhvervsdrivende får tilstrækkelig tid til at opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning, og at medlemsstaterne får tilstrækkelig tid til at etablere den administrative infrastruktur, der er nødvendig for dens anvendelse. Anvendelsen af denne forordning bør derfor udskydes.

- (90) 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.
- (91) 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 disse 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 disse bestemmelser 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.
- (92) Denne forordning indeholder også klarere bestemmelser om udvidet producentansvar end 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 disse bestemmelser finder anvendelse, for at sikre kontinuitet i producenternes finansiering af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer.
- (93) På samme måde indeholder denne forordning 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 disse krav finder anvendelse, for at sikre kontinuitet i behandlingen af udrangerede køretøjer.
- (94) Forpligtelserne i direktiv 2000/53/EF vedrørende rapportering og de tilknyttede forpligtelser til at overføre data til Kommissionen bør fortsat være gældende i en periode af hensyn til kontinuiteten, indtil Kommissionen vedtager nye beregningsregler og rapporteringsformater i henhold til denne forordning.

- (95) Anvendelsen af alle bestemmelserne vedrørende køretøjer i klasse [...]L_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ og O bør udskydes for at give virksomhederne tilstrækkelig tid til at opfylde de nye krav. Dette er særlig vigtigt i forbindelse med tilladelser til godkendte behandlingsanlæg, der renser og foretager yderligere behandling af sådanne køretøjer.
- (96) 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 fabrikkerne tilstrækkelig tid til at sikre, at de køretøjstyper, de designer og fremstiller, opfylder cirkularitetskravene, og de godkendende myndigheder tilstrækkelig tid til at gennemføre de nye regler.
- (97) 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 menneskers sundhed og miljøet, 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.

(98) Den 1. februar 2020 udtrådte Det Forenede Kongerige af Den Europæiske Union. Udtrædelsesaftalen⁴³ blev indgået mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige på den anden side. Den blev godkendt ved Rådets afgørelse (EU) 2020/135⁴⁴ af 30. januar 2020 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 – nu benævnt Windsorrammen⁴⁵, som udgør en integrerende 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 denne retsakt 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:

⁴³ 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).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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 M₁ og N₁ som defineret i artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), og litra b), nr. i), i forordning (EU) 2018/858
 - a1) fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M₁ og N₁ for køretøjer til særlig anvendelse som defineret i artikel 3, nr. 31) i forordning (EU) 2018/858, undtagen artikel 34 om målene for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse

- b) fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ og O som defineret i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858
- c) fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} og L_{7e} som defineret i artikel 4, stk. 2, litra c)-g), i forordning (EU) nr. 168/2013
- d) fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] på køretøjer til særlig anvendelse og udrangerede køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ og O som defineret i artikel 3, nr. 31), i forordning (EU) 2018/858, undtagen de i stk. 4 og artikel 9 anførte artikler.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på:

[...]

[...]

- c) køretøjer fremstillet i små serier som defineret i artikel 3, nr. 30), i forordning 2018/858
- d) køretøjer af historisk betydning som defineret i artikel 3, nr. 7), i direktiv 2014/45/EU
- e) køretøjer til særlig anvendelse som defineret i artikel 3, nr. 31), i forordning (EU) 2018/858, som er produceret af en fabrikant af små mængder af køretøjer; dele af sådanne køretøjer, der er produceret af en fabrikant af små mængder af køretøjer, og som er typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, bortset fra basiskøretøjet, eller på campingvogne som omhandlet i punkt 5.6 i bilag I til nævnte forordning.

3. Uanset stk. 1, litra b), finder følgende bestemmelser ikke anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ 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

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

- g) artikel 10 om erklæring om genanvendt indhold i køretøjer
- h) artikel 12, stk. 1, om mærkning af dele, komponenter og materialer i køretøjer
- i) artikel 13 om digitalt køretøjspas for cirkularitet
- j) artikel 21 om graduering af gebyrer
- k) artikel 22 om omkostningsfordelingsmekanisme for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat

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

- q) artikel 34 om mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse

[...]

- s) artikel 36, stk. 2, om overførsel af udrangerede køretøjer.

4. Uanset stk. 1, litra c), finder følgende bestemmelser ikke anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} og L_{7e}:

a) artiklerne anført i stk. 3

a1) artikel 37a om kompetent myndighed

b) artikel 38 om kontrol og krav i forbindelse med eksport af brugte køretøjer

c) artikel 39 om automatisk verifikation af køretøjsidentifikationsnummer og oplysninger om køretøjets stand

d) artikel 40 om risikoforvaltning og toldkontrol

e) artikel 41 om suspension

f) artikel 42 om frigivelse til eksport

g) artikel 43 om afslag på frigivelse til eksport

h) artikel 44 om samarbejde mellem myndigheder og udveksling af oplysninger

i) artikel 45 om elektroniske systemer

j) Medlemsstaterne kan undtage klasserne L_{1e}, L_{2e} og L_{6e} fra forpligtelserne i henhold til artikel 23, stk. 5, og artikel 25 og 37.

5. [...]

6. Uanset stk. 1, [...] litra c[...], [...] d), og e), finder artikel 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30 og 46-49 anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, Q og [...] klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ for køretøjer til særlig anvendelse med følgende ændringer:

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

a) Artikel 7 finder kun anvendelse på bilag VII, del C, punkt 1a, 2, 3, 5, 8 og 9.

- b) Artikel 8 finder kun anvendelse i forbindelse med de forpligtelser, der gælder for sådanne køretøjsklasser.
- c) Artikel 9 finder, hvis det er relevant for sådanne køretøjsklasser, kun anvendelse på bilag IV, del A, punkt 5-7.
- d) Artikel 16, litra b), finder ikke anvendelse.
- e) artikel 27 finder anvendelse med undtagelse af stk. 2, litra e).
- f) Artikel 30 finder kun anvendelse på bilag VII, del C, punkt 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 og 9.
- g) Artikel 46-49 finder kun anvendelse i forbindelse med rapportering om og håndhævelse af de forpligtelser, der gælder for sådanne køretøjsklasser.

Artikel 3

Definitioner

1. 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, litra c)-g), 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
 - 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) "genbrugelighed": muligheden for genbrug af dele eller komponenter fra et udrangeret køretøj
 - 5) "genbrug": enhver proces, hvorved dele eller komponenter fra udrangerede køretøjer anvendes igen til samme formål, som de er udformet til
 - 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 vigtig konstruktionskomponent 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) "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
- 12) "fjernelse": manuel, mekanisk, kemisk, termisk eller metallurgisk håndtering med det resultat, at de ønskede dele, komponenter eller materialer fra udrangerede køretøjer kan påvises individuelt som en separat outputstrøm eller en del af en outputstrøm
- 13) "elmotor": en elmotor, der omdanner elektrisk indgangseffekt til mekanisk udgangseffekt for at give et køretøj trækraft
- 14) "elkøretøjsbatteri": elkøretøjsbatteri som defineret i artikel 3, nr. 14), i forordning (EU) 2023/1542[...]
- 15) "godkendt behandlingsanlæg": anlæg eller virksomheder, der i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF og denne forordning har tilladelse til at indsamle, oplagre og behandle udrangerede køretøjer

- 16) "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
- 17) "fragmentering": enhver proces, der benyttes til at neddele eller fragmentere udrangerede køretøjer
- 18) "reparations- og vedligeholdelsesvirksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, der i forbindelse med vedkommendes erhverv, forretning, håndværk eller profession leverer reparations- eller vedligeholdelsesydelser uafhængigt af eller godkendt af fabrikanten
- 19) "bringe i omsætning" eller "omsætning": første tilgængeliggørelse af et køretøj i Unionen
- 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) "affaldshåndteringsvirksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, som erhvervsmæssigt beskæftiger sig med indsamling eller behandling af udrangerede køretøjer
- 22) "producent": enhver fabrikant, importør eller distributør, som, uanset hvilken salgsmetode der anvendes, herunder efter aftaler om fjernsalg, jf. artikel 2, nr. 7), i direktiv 2011/83/EU, for første gang erhvervsmæssigt leverer et køretøj til distribution eller anvendelse, på en medlemsstats område
- 23) "producentansvarsorganisation": en juridisk enhed, der finansielt eller finansielt og operationelt organiserer opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar på vegne af flere producenter

- 24) "[.../ bemyndiget repræsentant for det udvidede producentansvar": en fysisk eller juridisk person, der er etableret i en medlemsstat [...], som er forskellig fra den medlemsstat, hvor producenten er etableret, og som er udpeget af producenten i henhold til artikel 8a, stk. 5, tredje afsnit, i direktiv 2008/98/EF til at opfylde den pågældende producents forpligtelser i henhold til denne forordnings kapitel IV
- 25) "sekundære råstoffer": materialer, der er fremkommet ved genanvendelsesprocesser, og som kan substituere primære råstoffer
- 26) "køretøjsejer": enhver fysisk eller juridisk person, der er indehaver af ejendomsretten til et køretøj, [...] eller indehaveren af [...] køretøjet, hvis ejeren ikke kan identificeres
- 27) "post-shredder-teknologi": teknikker og teknologier, der anvendes til at behandle materialer fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet fragmenteret, med henblik på yderligere nyttiggørelse, jf. bilag VII, del G, punkt 2
- 28) "genfremstilling": [...] erhvervsmæssige handlinger, hvorved en ny del eller komponent fremstilles af dele og komponenter, der [...] fjernes fra køretøjer [...], og [...] hvorved der foretages mindst én ændring [...], som i væsentlig grad påvirker [...] delens eller komponentens sikkerhed, ydeevne, formål eller type
- 29) "istandsættelse": handlinger, der udføres for at bearbejde, rense, afprøve, udføre service på og om nødvendigt reparere en del eller komponent, der fjernes fra køretøjer [...], for at genoprette [...] dens 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
- 30) [...] ⁴⁶ [...]
- 31) [...] ⁴⁷ [...]
- 32) "ikkeinert affald": affald, der ikke opfylder betingelserne i definitionen af "inert affald" i artikel 2, litra e), i Rådets direktiv 1999/31/EF⁴⁸

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Rådets direktiv 1999/31/EF af 26. april 1999 om deponering af affald (EFT L 182 af 16.7.1999, s. 1).

- 33) "brugt køretøj": et køretøj, der er registreret i en medlemsstat eller et andet land, 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": producenter, [...], bilforsikringsselskaber, leverandører, reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, affaldshåndteringsvirksomheder og alle andre aktører, der er involveret i design af køretøjer, handel med brugte køretøjer, genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter fra køretøjer
- 36) "køretøj i køredygtig stand": et køretøj i køredygtig stand i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, litra a) og b), artikel 5, stk. 4, og artikel 8 i direktiv 2014/45/EU
- 37) "økonomisk totalskade": tab eller beskadigelse af køretøjet i et sådant omfang, at reparationsomkostningerne overstiger dets markedsværdi eller den værdi, som det var forsikret til
- 38) "teknisk totalskade": alvorlig beskadigelse eller fuldstændig ødelæggelse af køretøjet i et sådant omfang, at køretøjet ikke kan repareres
- 39) "indsamlingssted": en erhvervsdrivende, som ikke er et godkendt behandlingsanlæg, og som midlertidigt oplagrer udrangerede køretøjer og forbereder overførslen af indsamlede udrangerede køretøjer til behandling på godkendte behandlingsanlæg
- 40) "biobaseret plast": plast fremstillet af biologiske ressourcer såsom biomasseråmaterialer, organisk affald eller biprodukter. Biobaseret plast kan være [...] både bionedbrydelig eller ikkebionedbrydelig.

2. Ud over definitionerne i stk. 1 forstås ved:

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

- b) "typegodkendelse", "etapevis typegodkendelse", "komponent", "dele", "reservedele", "basiskøretøj", "køretøj fremstillet i små serier", "køretøj til særlig anvendelse", "markedsovervågningsmyndighed", "godkendende myndighed", "fabrikant", "importør" og "distributør" definitionerne som fastsat i artikel 3, nr. 1), 8), 19), 21), 23), 24), 30), 31), 35), 36), 40), 42), 28) og 43), i forordning (EU) 2018/858
- c) "registrering", "registreringsattest", "suspension", "indehaver af registreringsbevis" og "annullering af registrering" definitionerne som fastsat i artikel 2, litra b), c), d), e) og f), i direktiv 1999/37/EF
- d) "køretøj af historisk betydning", "teknisk kontrol" og "synsrapport" definitionerne som fastsat i artikel 3, nr. 7), 9) og 12), i direktiv 2014/45/EU
- e) "problematisk stof" og "databærer" definitionerne som fastsat i artikel 2, nr. 28) og 30), i forordning [miljøvenligt design for bæredygtige produkter]
- f) "toldmyndigheder" definitionen som fastsat i artikel 5, nr. 1), i forordning (EU) nr. 952/2013
- g) "aftale om fjernsalg" definitionen som fastsat i artikel 2, nr. 7), i direktiv 2011/83/EU
- h) "onlineplatform" definitionen som fastsat i artikel 3, litra i), i forordning (EU) 2022/2065
- i) "forbruger" definitionen som fastsat i artikel 2, nr. 2), i direktiv (EU) 2019/771
- j) "fabrikant af små mængder af køretøjer" definitionen som fastsat i artikel 3, nr. 48), i forordning (EU) nr. 2024/1257.

KAPITEL II

CIRKULARITETSKRAV

Artikel 4

Køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder

1. Hvert køretøj, der tilhører en køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, fremstilles således, at:
 - 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 arten og massen af materialer, der anvendes i fremstillingen af køretøjer, for at sikre, at kravene fortsat overholdes
 - b) opbevare alle andre relevante køretøjsdata, der er nødvendige for beregningsprocessen omhandlet i litra e)
 - c) verificere, at oplysninger modtaget fra leverandørerne er korrekte og fuldstændige
 - d) styre og dokumentere fordelingen af materialer
 - e) beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne med henblik på stk. 1 i overensstemmelse med den metode, der er fastlagt af Kommissionen i stk. 3, eller, inden en sådan metode er vedtaget og trådt i kraft, i overensstemmelse med ISO-standard 22628:2002 i kombination med elementerne i bilag II, del A
 - 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 VII, del E, ikke genbruges ved fremstillingen af nye køretøjer.

3. Kommissionen vedtager senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden [...] 24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] en gennemførelsesretsakt om fastlæggelse af en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj under hensyntagen til elementerne i bilag II.

Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 51, 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. Ud over de begrænsninger, der er fastsat i bilag XVII til forordning (EF) nr. 1907/2006, og[...] de begrænsninger, der er fastsat i bilag I og II til forordning (EU) 2019/1021 og i forordning (EU) 2023/1542, fastsætter nærværende forordning en ordning for stoffer i køretøjer [...]. Enhver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] i henhold til forordning (EU) 2018/858, eller enhver ny del eller komponent, der er bragt i omsætning for et sådant køretøj, må ikke indeholde bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom.
- 2a. Senest den [indsæt datoen senest 24 måneder efter vedtagelsen af nærværende forordning] udarbejder Kommissionen en rapport om forekomst af problematiske stoffer i køretøjer for at fastslå, i hvilken udstrækning de har negativ indvirkning på genbrug og genanvendelse af materialer eller påvirker kemikaliesikkerheden. Kommissionen bistås af Det Europæiske Kemikalieagentur i forbindelse med aspekter vedrørende kemikaliesikkerhed. 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 med en detaljeret redegørelse for resultaterne og overvejer passende opfølgningsforanstaltninger, herunder:

- i) fastlæggelse af begrænsninger for problematiske stoffer, som har negativ indvirkning på genbrug og genanvendelse af materialer i de køretøjer, hvori de forekommer, som led i de delegerede retsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2b
- ii) indførelse af oplysningskrav som led i det digitale køretøjspas for cirkularitet, jf. artikel 13
- iii) anvendelse af de procedurer, der er omhandlet i artikel 68, stk. 1 og 2, i forordning (EF) nr. 1907/2006, med henblik på vedtagelse af nye begrænsninger.

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 [indsæt dato] Kommissionen og for så vidt angår aspekter vedrørende kemikaliesikkerhed også Det Europæiske Kemikalieagentur sådanne oplysninger og henviser til relevante risikovurderinger eller andre relevante data, hvis de foreligger.

2b. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastlægge begrænsninger for forekomsten af problematiske stoffer, som har negativ indvirkning på genbrug og genanvendelse af materialer i køretøjer og i dele og komponenter hertil, af årsager, der ikke primært vedrører kemikaliesikkerhed.

3. Uanset stk. 2 kan køretøjstyper eller dele og komponenter, der er bragt i omsætning for sådanne køretøjer, indeholde bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom på de betingelser og op til de maksimale koncentrationsværdier, der er fastsat i bilag III.

Stk. 2 og 3 finder ikke anvendelse på batterier, der er indbygget i de køretøjer, som forordning (EU) 2023/1542 finder anvendelse på.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 om ændring af bilag III 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. 2, hvis følgende betingelser er opfyldt:
 - i) anvendelsen af disse stoffer er uundgåelig
 - ii) det påvises, at de socioøkonomiske fordele opvejer de risici for menneskers sundhed eller miljøet, 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 III, hvis anvendelsen af bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom kan undgås
 - d) angive, hvilke 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 50 med henblik på at ændre bilag III, navnlig ved at fjerne visse undtagelser for homogene materialer og komponenter fra listen, hvis 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 menneskers sundhed og miljøet i hele køretøjernes livscyklus.

5. Efter anmodning fra Kommissionen og senest 12 måneder efter anmodningen udarbejder Det Europæiske Kemikalieagentur ("agenturet") en rapport om den tekniske og økonomiske gennemførlighed af alternativer vedrørende eksisterende undtagelser, der er opført i bilag III, og på grundlag af en sådan vurdering et begrundet forslag om den specifikke ændring af undtagelsen.
6. Så snart agenturet modtager Kommissionens anmodning, offentliggør det på sit websted en meddelelse om, at der vil blive udarbejdet en rapport om en mulig ændring af en undtagelse i bilag III, og opfordrer medlemsstaterne og alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger inden for otte uger efter datoen for offentliggørelsen af meddelelsen. Agenturet offentliggør alle bemærkninger fra medlemsstaterne og de interesserede parter på sit websted.
7. Senest ni måneder efter forelæggelsen af den i [...] stk. 5 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.
8. [...]

Artikel 6

Minimumsindhold af genanvendt materiale i køretøjer

1. Plast indeholdt i hver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, skal indeholde mindst 15 % genanvendt plast efter vægt fra plastaffald fra forbrugsleddet.

Mindst 25 % af det mål, der er fastsat i første afsnit, opnås ved i den pågældende køretøjstype at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer [...] eller fra affald som omhandlet i nærværende forordnings artikel 23, stk. 2, litra c).

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

1a. Plast indeholdt i enhver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 96 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, skal indeholde mindst 20 % genanvendt plast efter vægt fra plastaffald fra forbrugsleddet.

Mindst 25 % af det mål, der er fastsat i første afsnit, opnås ved i den pågældende køretøjstype at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer eller fra affald som omhandlet i nærværende forordnings artikel 23, stk. 2, litra c).

1b. Plast indeholdt i enhver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 120 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, skal indeholde mindst 25 % genanvendt plast efter vægt fra plastaffald fra forbrugsleddet.

Mindst 25 % af det mål, der er fastsat i første afsnit, opnås ved i den pågældende køretøjstype at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer eller fra affald som omhandlet i nærværende forordnings artikel 23, stk. 2, litra c).

1c. Med henblik på nærværende artikel skal genanvendt indhold nyttiggøres fra forbrugsaffald, der er genanvendt i enten:

a) et anlæg beliggende i Unionen, som opfylder kravene til beskyttelse af menneskers sundhed, klimaet og miljøet i henhold til EU-retten, eller

b) et anlæg beliggende i et tredjeland, [...] fra den [48 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal et sådant anlæg opfylde[...] kravene til beskyttelse af menneskers sundhed, klimaet og miljøet svarende til dem, der er fastsat i henhold til EU-retten[...]; senest den [24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] foretager Kommissionen en mere omfattende vurdering af den forventede indvirkning på den globale handel og på EU's genanvendelsesindustri og bilindustri og aflægger rapport herom til Rådet og Europa-Parlamentet.

2. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 23 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt i overensstemmelse med artikel 51, stk. 2, for at [...] fastlægge [...] metoden til beregning og verifikation med henblik på nærværende artikels stk. 1, 1a, 1b og 1c af andelen af plast nyttiggjort fra [...] forbrugsaffald og fra udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen. Verifikationsmetoden skal omfatte en forpligtelse for fabrikanterne til at sikre, at hvert anlæg, der producerer materiale med genanvendt indhold, som de anvender, auditeres af en uafhængig tredjepartsenhed mindst hvert femte år. Disse auditter skal kontrollere, at betingelserne i stk. 1, 1a, 1b og 1c er opfyldt og i denne henseende opfylder kravene og kriterierne i bilag XIII. **For materiale, der genanvendes i tredjelande, finder dette auditkrav og de krav og kriterier, der er fastsat i bilag XIII, anvendelse fra den [48 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden].** Som en del af deres almindelige forpligtelser i henhold til artikel 8, stk. 2, skal fabrikanterne være i besiddelse af, opbevare og fremsende dokumentation til de kompetente typegodkendende myndigheder, herunder auditrapporter, som attesterer, at anlæggene opfylder disse betingelser, krav og kriterier.
- 2a. Gør manglen på eller uforholdsmæssigt høje priser på specifik genanvendt plast det uforholdsmæssigt vanskeligt at overholde de minimumsprocentdele af genanvendt indhold, der er fastsat i nærværende artikels stk. 1, 1a, 1b og 1c, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at supplere [...] disse stykker ved at fastsætte midlertidige undtagelser fra målene for indholdet af genanvendt plast.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 for at supplere denne forordning ved at fastsætte en minimumsandel af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper, der skal typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning og forordning (EU) 2018/858.
- Den minimumsandel af genanvendt stål, der er omhandlet i første afsnit, baseres på en gennemførlighedsundersøgelse, der gennemføres af Kommissionen. Undersøgelsen skal være afsluttet senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 23 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden], navnlig med hensyn til følgende aspekter:

- a) den nuværende og forventede tilgængelighed af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet
- b) den nuværende andel af forbrugsaffald i forskellige halvfabrikata og mellemprodukter af stål anvendt i køretøjer
- c) fabrikanternes potentielle brug af genanvendt stål fra forbrugsleddet i køretøjer, der skal typegodkendes i fremtiden
- d) den relative efterspørgsel i bilsektoren sammenlignet med efterspørgslen efter stålaffald fra forbrugsleddet i andre sektorer
- e) økonomisk levedygtighed, tekniske og videnskabelige fremskridt, herunder ændringer i tilgængeligheden af genanvendelsesteknologier vedrørende genanvendelsesprocenter for stål
- f) bidraget fra en minimumsandel af genanvendt indhold af stål i køretøjer til EU's åbne strategiske autonomi og klima- og miljømål
- g) behovet for at forhindre uforholdsmæssigt store negative indvirkninger på køretøjers prisoverkommelighed og
- h) indvirkningen på automobilsektorens samlede omkostninger og konkurrenceevne.

[...]

[...]

4. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vurderer Kommissionen gennemførligheden af at fastsætte et krav vedrørende minimumsandelen af:

- a) aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, som genanvendes fra forbrugsaffald og indgår i køretøjstyper, og
- b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nikkel, kobolt eller bor, som genanvendes fra forbrugsaffald og indgår i permanente magneter.

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

Minimumsandelen af genanvendt indhold af materialerne omhandlet i andet afsnit baseres på gennemførlighedsundersøgelsen omhandlet i første afsnit, idet der tages hensyn til følgende:

- a) den nuværende og forventede tilgængelighed af materialerne i andet afsnit genanvendt fra forbrugsaffald
- b) de nuværende andele af genanvendt indhold fra forbrugsaffald i materialerne i andet afsnit 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 i andet afsnit i køretøjer til EU's åbne strategiske autonomi og klima- og miljømål
- e) mulige virkninger for køretøjets funktion af at lade genanvendt indhold af materialerne i andet afsnit indgå i køretøjsdele og -komponenter
- f) behovet for at forhindre uforholdsmæssigt store negative indvirkninger på prisoverkommeligheden af køretøjer, der indeholder materialerne omhandlet i andet afsnit
- g) indvirkningen på automobilsektorens samlede omkostninger og konkurrenceevne.

5. Senest [...] 30 måneder efter denne forordnings ikrafttræden vedtager Kommissionen [...] en gennemførelsesretsakt, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af andelen af materialer, jf. stk. 3 og 4, genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper.

Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 51, stk. 2.

Artikel 7

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

1. Hvert køretøj, der tilhører en køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden], designes på en måde, der ikke er til hinder for, at godkendte behandlingsanlæg kan fjerne de dele og komponenter, som er opført i bilag VII, del C, fra det pågældende køretøj i køretøjets affaldsfase.
2. Hvert køretøj, der tilhører en køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] i henhold til forordning (EU) 2018/858, designes for så vidt angår sammenføjnings-, fastgørelses- og forseglingselementer således, at godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder på en let og ikkedestruktiv måde kan fjerne og udskifte elkøretøjsbatterier og elmotorer i køretøjet i køretøjets brugsfase og affaldsfase.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 vedrørende ændring af stk. 2 ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer, for at medtage yderligere dele og komponenter opført i bilag VII, del C, i nævnte stykke 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 stk. 2.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 51, stk. 2.

KAPITEL III

FABRIKANTERS FORPLIGTELSE

Artikel 8

Almindelige forpligtelser

1. Fabrikanten skal påvise, at nye køretøjer, som de har fremstillet, og som bringes i omsætning, er typegodkendt i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2018/858 og (EU) 168/2013 og i 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, alt efter hvad der er 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, alt efter hvad der er relevant.
3. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravet i artikel 9, indsender fabrikanten strategien for cirkularitet til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i forordning (EU) 2018/858 eller i artikel 26 i forordning (EU) nr. 168/2013, alt efter hvad der er relevant.
4. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravene i artikel 10, udarbejder fabrikanten den erklæring, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, og indgiver den i overensstemmelse med artikel 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858 til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i nævnte forordning.

5. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, der er omfattet af kravene i artikel 11, indgiver fabrikanten en erklæring, hvori det bekræftes, at kravet i artikel 11, stk. 1, i overensstemmelse med 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858 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. For hver køretøjsklasse, i hvilken en fabrikant fremstiller køretøjer, der er typegodkendt i henhold til forordning (EU) 2018/858 pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden], udarbejder og gennemfører fabrikanten en strategi for cirkularitet med henblik på at gøre sin omfattende plan for cirkularitet for de kommende fem år tilgængelig. Med hensyn til bilag IV, del A, punkt 3 og 4, skal strategien omfatte typespecifikke oplysninger om den pågældende køretøjstype.
2. I strategien for cirkularitet redegøres for de foranstaltninger, som fabrikanterne vil træffe for at følge op på deres forpligtelser til at sikre, at cirkularitetskravene i kapitel II, som verificeres under typegodkendelsesprocedurerne og gælder for den pågældende køretøjsklasse, opfyldes.
3. Strategien for cirkularitet skal indeholde de elementer, der er fastsat i bilag IV, del A.
4. Fabrikanten forelægger Kommissionen en kopi af strategien for cirkularitet senest 30 dage efter meddelelsen af den første typegodkendelse [...] for et [...] køretøj i den pågældende klasse.
5. Fabrikanten overvåger og følger op på foranstaltningerne i strategien for cirkularitet og ajourfører strategien hvert femte år i overensstemmelse med bilag IV, del B. Den ajourførte strategi for cirkularitet forelægges for den typegodkendende myndighed, der har udstedt typegodkendelsen for et køretøj i den pågældende klasse, og for Kommissionen.
6. Kommissionen gør strategierne for cirkularitet og eventuelle ajourføringer af disse strategier offentligt tilgængelige, bortset fra fortrolige oplysninger.

7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at ændre bilag IV, del B, ved at tilpasse kravene til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringerne af denne strategi til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer til markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer.
8. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 83 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] og derefter hvert sjette år udarbejder og offentliggør Kommissionen en rapport om cirkulariteten i bilindustrien. Rapporten baseres på navnlig på strategier for cirkularitet og ajourføringer af sådanne strategier.

Artikel 10

Erklæring om genanvendt indhold i køretøjer

1. Fabrikanten angiver for hver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden [...] 12 måneder efter [...] vedtagelsen af den gennemførelsesretsakt, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper, jf. artikel 6, stk. [...] 5] i henhold til forordning (EU) 2018/858, 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.

Erklæringen vedrører det genanvendte indhold af disse materialer i køretøjstypen, og det angives for hver materialeandel, om materialet genanvendes fra produktionsaffald eller fra forbrugsaffald.

2. De typegodkendende myndigheder verificerer, at den krævede dokumentation er indgivet af fabrikkerne, 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 der er fastsat et mål for det pågældende materiale i henhold til artikel 6, stk. 3 eller 4.

Artikel 11

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

1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] giver fabrikkerne affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til de oplysninger, der er opført i bilag V, med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af følgende:
 - [...] [...] c) dele, komponenter og materialer i køretøjer, som indeholder de væsker, der er opført i bilag VII, del B
 - d) dele og komponenter i køretøjer, der er opført i bilag VII, del C
 - e) dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer omhandlet i artikel [...] 28. stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2024/1252 på tidspunktet for typegodkendelse af køretøjet
 - f) 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.
2. Fabrikkerne sikrer samarbejdet med de godkendte behandlingsvirksomheder 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 V.

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

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

Artikel 12

Mærkning af dele, komponenter og materialer i køretøjer

1. Fabrikanterne og deres leverandører anvender betegnelserne i de i punkt 1-3 i bilag VI opregnede standarder for komponent- og materialekoder ved mærkning og identifikation af dele, komponenter og materialer i køretøjer.
2. Senest den 24. maj 2029 [...] sikrer fabrikanter, at køretøjsdele og -komponenter [...], der indeholder permanente magneter, forsynes med en synlig og klart læselig mærkning, der ikke kan fjernes, og som indeholder oplysningerne [...] i overensstemmelse med artikel 28 i forordning (EU) 2024/1252. [...]
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 om ændring af bilag VI for at tilpasse det til de tekniske og videnskabelige fremskridt.

Artikel 13

Digitalt køretøjspas for cirkularitet

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

Det digitale køretøjspas for cirkularitet skal, hvis det er relevant, være i overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1781 af 13. juni 2024 om fastlæggelse af en ramme for fastsættelse af krav til miljøvenligt design for bæredygtige produkter, særlig artikel 11-13.

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

a) de oplysninger, der er omhandlet i denne forordnings artikel 11, i digitalt format [...][...]

b) oplysninger om dele, der indeholder bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom i køretøjet, jf. undtagelsen i artikel 5, stk. 3[...]

b1) en erklæring om andelen af genanvendt indhold af plast og de materialer, der er anført i artikel 10, stk. 1, litra a)-d)

b2) strategien for cirkularitet for den pågældende køretøjstype[...]

b3) en henvisning til fortegnelsen over reservedele til den pågældende køretøjstype, herunder placeringen af de enkelte dele i køretøjet.

3. Fabrikanten, der bringer køretøjet i omsætning, sikrer, at oplysningerne i det digitale køretøjspas for cirkularitet er fuldstændige, nøjagtige og ajourførte.

3a. [...]

4. 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.

5. Det digitale køretøjspas for cirkularitet for et køretøj, der er blevet et udrangeret køretøj, ophører med at eksistere tidligst [...] 12 måneder efter udstedelsen af skrotningsattesten for det udrangerede køretøj.
6. Senest den [48 måneder efter forordningens ikrafttræden] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter regler om følgende:
- a) måden og den tekniske specifikation i den løsning, der skal anvendes til at få adgang til det digitale køretøjspas for cirkularitet
 - b) kravene til det digitale køretøjspas for cirkularitets tekniske design og anvendelse, herunder regler om:
 - i) overensstemmelse og interoperabilitet mellem det digitale køretøjspas for cirkularitet og andre pas og certifikater, der kræves i henhold til EU-lovgivningen, jf. denne artikels stk. 1
 - 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. 3, 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) 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, jf. artikel 51, stk. 2.

KAPITEL IV

HÅNDTERING AF UDRANGEREDE KØRETØJER

AFDELING 1

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 14

Kompetent myndighed

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder, som har ansvaret 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 organisation og drift, herunder de administrative og proceduremæssige regler for:
 - a) registrering af producenter i henhold til artikel ~~[...]~~ 19
 - b) godkendelse af producenter og producentansvarsorganisationer i henhold til artikel ~~[...]~~ 18
 - c) tilsyn med gennemførelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar i henhold til artikel 16 og 20
 - d) indsamling af data om køretøjer og udrangerede køretøjer i henhold til artikel ~~[...]~~ 19, stk. 12, og artikel 49, stk. 6
 - e) tilgængeliggørelse af oplysninger i henhold til artikel 49.

4. Senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden [...] 12 måneder efter 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 unødigt 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 stk. 1 verificerer den kompetente myndighed, om anlægget eller virksomheden har den [...] kapacitet, der er nødvendig for at opfylde forpligtelserne i artikel 27.
3. Det angives i de i stk. 1 omhandlede tilladelser, at behandlingsvirksomhederne har kompetence til at udstede en skrotningsattest, jf. artikel 25. Medlemsstaterne kan generelt fastsætte, at behandlingsanlæg har kompetence til at udstede den i artikel 25 omhandlede skrotningsattest.
- 3a. 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 rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende og kan bygge på en model, der er fastlagt af medlemsstaten.

4. [...] 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 myndigheder, der er kompetente med hensyn til denne procedure.
5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage en gennemførelsesretsakt, som fastsætter udførlige krav til de kontrakter, der er omhandlet i stk. 3a, med henblik på at sikre rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende vilkår og betingelser. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 51, stk. 2.

AFDELING 2

UDVIDET PRODUCENTANSVAR

Artikel 16

Udvidet producentansvar

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

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 27

- b) de affaldshåndteringsvirksomheder, der behandler de i litra a) omhandlede udrangerede køretøjer, opfylder målene i artikel 34.

I regionerne i den yderste periferi kan medlemsstaterne tilpasse producenters forpligtelser for at sikre en tjeneste og dække omkostningerne ved håndtering af udrangerede køretøjer under hensyntagen til disse regioners karakteristika.

I tillæg til de oplysninger, der er omhandlet i artikel 8a, stk. 3, litra e), i direktiv 2008/98/EF, offentliggør producenter på deres websteder én gang om året med forbehold af forretnings- og fabrikshemmeligheder oplysninger om indsamlingen af udrangerede køretøjer og opfyldelsen af målene for genbrug og genanvendelse, genbrug og nyttiggørelse samt genanvendelse af plast.

Artikel [...] 17

Producentansvarsorganisation

1. Producenterne kan vælge at opfylde deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt, eller de kan overlade det til en producentansvarsorganisation, der er godkendt i henhold til artikel [...] 18, at opfylde forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar på deres vegne.

Medlemsstaterne kan vedtage foranstaltninger med henblik på at kræve, at producenter overlader det til en producentansvarsorganisation at opfylde deres forpligtelser vedrørende udvidet ansvar, jf. artikel 16.

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

3. I tillæg til de oplysninger, der er omhandlet i artikel 8a, stk. 3, litra e), i direktiv 2008/98/EF, offentliggør producentansvarsorganisationerne på deres websteder [...] én gang om året med forbehold af forretnings- og fabrikshemmeligheder oplysninger om indsamlingen af udrangerede køretøjer og opfyldelsen af målene for genbrug og genanvendelse, genbrug og nyttiggørelse samt genanvendelse af plast for de producenter, der har overladt opfyldelsen af deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar til producentansvarsorganisationen.
4. Producentansvarsorganisationerne sikrer [...] regelmæssig dialog mellem interessenter i henhold til artikel 8a, stk. 6, i direktiv 2008/98/EF.

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.

En producent i tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar og udpegede 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 henhold til 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 eller producentansvarsorganisationers overholdelse, herunder de oplysninger, som producenterne eller producentansvarsorganisationerne skal give til dette formål.
4. Producenten eller producentansvarsorganisationerne underretter uden unødigt 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 verificere, 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 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.

Registrering [...]

1. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] opretter medlemsstaterne et producentregister, som benyttes til at overvåge, at producenterne opfylder kravene i dette kapitel.

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

Senest den [Publikationskontoret: Indsæt datoen 30 måneder efter denne [...] forordnings ikrafttræden] opretter Kommissionen et websted med links til alle nationale registre for at lette registrering af producenter i alle medlemsstaterne og, hvis de forefindes, til de nationale websteder med oplysninger om registreringsproceduren.

2. Producenterne skal lade sig registrere i det register, der er omhandlet i 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 bemyndigelse, deres [...] bemyndigede repræsentanter for det udvidede producentansvar er registreret i den pågældende medlemsstat.

3. Ansøgningen om registrering skal indeholde de i bilag VIII omhandlede oplysninger. Medlemsstaterne kan om nødvendigt anmode om yderligere oplysninger eller dokumenter for at kunne anvende producentregistret på en effektiv måde.
4. Uanset stk. 3 skal de oplysninger, der er omhandlet i bilag VIII, punkt 1, litra d), angives enten i ansøgningen om registrering i henhold til stk. 3 eller i ansøgningen om godkendelse i henhold til artikel [...] 18.

5. Hvis en producent har udpeget en producentansvarsorganisation i henhold til artikel [...] 17, skal forpligtelserne i henhold til nærværende 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 [...] bemyndiget repræsentant for udvidet producentansvar.
- Hvis mere end én producent er repræsenteret i en medlemsstat af én bemyndiget repræsentant, anfører denne bemyndigede 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 nærværende 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 tildele et registreringsnummer inden for en periode på højst 12 uger fra det tidspunkt, hvor alle de oplysninger, der kræves i 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 stk. 2 og 3
 - b) opkræve omkostningsbaserede og forholdsmæssige gebyrer af producenterne for behandlingen af ansøgningerne omhandlet i 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 stk. 3, og den tilhørende dokumentation ikke fremlægges eller ikke er tilstrækkelig, eller hvis producenten ikke længere opfylder kravene i bilag VIII, 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 [...] bemyndigede repræsentant for det udvidede producentansvar eller den producentansvarsorganisation, som er udpeget og handler på vegne af de producenter, den repræsenterer, underretter uden unødigt 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 [...] bemyndigede repræsentant for det udvidede producentansvar eller producentansvarsorganisationen indberetter oplysninger til den kompetente myndighed med ansvar for registret om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar.

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:
 - a) de omkostninger ved indsamling af udrangerede køretøjer [...], der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 23-26, og ved den efterfølgende transport heraf fra indsamlingsstedet til det godkendte behandlingsanlæg, som har udstedt skrotningsattesten, og de omkostninger ved behandling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 27-~~[...]~~31, 34 ~~og~~ [...] 36, forudsat at [...] de i henhold til artikel 8a, stk. 4, litra a)-c), i direktiv 2008/98/EF tager hensyn til indtægterne fra affaldshåndteringsvirksomheder i forbindelse med salg af brugte reservedele og komponenter, af rensede udrangerede køretøjer eller af sekundære råstoffer genanvendt fra udrangerede køretøjer
 - b) omkostningerne ved gennemførelsen af oplysningskampagner med henblik på at forbedre indsamlingen af udrangerede køretøjer
 - c) omkostningerne ved oprettelse af det i artikel 25 omhandlede anmeldelsessystem

- d) omkostningerne ved indsamling 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 denne forordnings ikrafttræden, og uanset denne artikels første afsnit, litra a), og stk. 1a 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.

- 1a. De finansielle bidrag, som betales af de producenter, der bringer køretøjet i omsætning, 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.
2. 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.
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 disse køretøjer vil blive finansieret.

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 finansiell garanti eller tilsvarende forsikring.

5. Med forbehold af artikel 107 og 108 i TEUF kan en sådan garanti i tilfælde af en statsdrevet producentansvarsorganisation have form af en offentlig fond, der finansieres af producenteres gebyrer, og for hvilken den medlemsstat, der driver organisationen, hæfter solidarisk.
6. Fabrikanten af basiskøretøjet anses for at være producenten og kan indsamle pro rata-bidrag fra fabrikantene af senere etaper af typegodkendelsen.

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
 - b) type fremdriftssystem
 - c) 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

- d) 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 30
 - e) andelen af materialer og stoffer, der er til hinder for en genanvendelsesproces af høj kvalitet, såsom klæbemidler, kompositplast eller kulstofforstærkede materialer
 - f) procentdelen af genanvendt indhold af de i artikel 6 og 10 nævnte materialer i køretøjet
 - g) tilstedeværelsen og mængden af de i artikel 5, stk. 2, nævnte stoffer.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage [...] en gennemførelsesretsakt i overensstemmelse med artikel [...] 51, stk. 2, for [...] at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne i stk. 1 skal anvendes. Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 51, stk. 2.

Artikel 22

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

1. Hvis et køretøj bliver et udrangeret køretøj i en anden medlemsstat end den medlemsstat, på hvis område køretøjet for første gang blev gjort tilgængeligt på markedet, og ingen producent kan identificeres på den medlemsstats område, hvor det bliver et udrangeret køretøj, sikrer den producent [...], som bragte dette køretøj i omsætning, eller producentansvarsorganisationen udpeget i henhold til artikel [...] 17, jf. nærværende artikels stk. 2, at [...] omkostningerne i forbindelse med de i artikel 20 nævnte affaldshåndteringsaktiviteter, som er afholdt af affaldshåndteringsvirksomheder i andre medlemsstater, dækkes.
2. En producent, der bringer et køretøj i omsætning, eller en producentansvarsorganisation udpeget i henhold til artikel [...] 17 i den medlemsstat, hvor producenten har bragt dette køretøj i omsætning,

- a) udpeger ved skriftlig fuldmagt en [...] bemyndiget repræsentant for det udvidede producentansvar i hver medlemsstat
- b) etablerer mekanismer for grænseoverskridende samarbejde med de affaldshåndteringsvirksomheder, der udfører de i artikel 20 nævnte affaldshåndteringsaktiviteter.

2a. Medlemsstaterne kan anmode køretøjsejere om at betale et administrativt gebyr for brugte køretøjer eller køretøjer, for hvilke ingen producent kan identificeres, og som er registreret i en medlemsstat for første gang, til dækning af omkostningerne ved affaldshåndteringsaktiviteter som omhandlet i artikel 20, stk. 1. Det administrative gebyr må ikke overstige det finansielle bidrag i henhold til artikel 20, stk. 1.

- 3. Den medlemsstat, hvor køretøjet blev et udrangeret køretøj, overvåger producenterne eller, hvis de er udpeget i henhold til artikel [...] 17, producentansvarsorganisationernes overholdelse af stk. 1 og 2. Overvågningen baseres på de oplysninger, der verificeres og indberettes af producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel [...] 17 til de kompetente myndigheder om gennemførelsen af stk. 1 og 2, navnlig om beregningen og fordelingen af omkostningerne til håndtering af udrangerede køretøjer, jf. stk. 1, under behørig hensyntagen til forretningshemmeligheder og andre konkurrencemæssige faktorer.
- 4. Hvis det er nødvendigt for at sikre, at denne artikel overholdes, og undgå forvridning af det indre marked, og under hensyntagen til oplysninger, der stilles til rådighed af medlemsstaterne i henhold til aktiviteterne vedrørende samarbejde og overvågning, der er omhandlet i stk. 2 og 3, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 i denne forordning ved at fastsætte nærmere regler om producenterne, medlemsstaternes og affaldshåndteringsvirksomhedernes forpligtelser og elementerne i de mekanismer, der er omhandlet i stk. 1.

AFDELING 3

INDSAMLING AF UDRANGEREDE KØRETØJER

Artikel 23

Indsamling af udrangerede køretøjer

1. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel [...] 17 opretter eller deltager i oprettelsen af indsamlingssystemer [...] for alle [...] køretøjer [...], som de for første gang har gjort tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, og som er blevet udrangerede køretøjer.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel [...] 17 opretter indsamlingssystemer for alle udrangerede køretøjer.

2. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel [...] 17 sikrer, at de i stk. 1 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 af alle mærker, uanset deres oprindelse
 - e) gør det muligt at [...] modtage alle udrangerede køretøjer gratis på indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg, jf. artikel 24, stk. 2.

3. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel [...] 17 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 udpeget i henhold til artikel 17 og de kompetente myndigheder.
4. 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 VII, del A
- b) [...] forberede overførsel af indsamlede udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg ved at forhindre utilsigtet lækage af væsker og uautoriseret adgang til indsamlingsstedet
- ba) sørge for transport til et godkendt behandlingsanlæg, når otte eller flere udrangerede køretøjer oplagres samtidig på indsamlingsstedet, og
- c) garantere, at alle indsamlede udrangerede køretøjer overføres til et godkendt behandlingsanlæg senest en [...] måned efter modtagelsen af det udrangerede køretøj. [...]

[...] [...]

5. 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. [...]
2. Aflevering af et udrangeret køretøj, herunder reservedele efter reparation og vedligeholdelse af køretøjet, [...] er gratis for den sidste ejer af et køretøj, medmindre det udrangerede køretøj mangler nogle af køretøjets væsentlige dele eller komponenter [...] eller indeholder affald, der er føjet til det udrangerede køretøj.

Væsentlige dele med henblik på denne artikel er:

- a) elmotorer, herunder deres indkapslinger og eventuelle tilhørende kontrolenheder, ledninger og andre dele, komponenter og materialer
- b) elkøretøjsbatterier som defineret i artikel 3, nr. 14), i forordning (EU) 2023/1542
- c) motorer
- d) katalysatorer
- e) gearkasser
- f) karrosseri.

I tilfælde af manglende elkøretøjsbatteri er aflevering af et udrangeret køretøj stadig gratis, hvis den sidste køretøjsejer fremlægger dokumentation for, at batteriet er blevet håndteret af en fagperson i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/1542.

3. Kravene i stk. 2 finder ikke anvendelse på køretøjer, der er blevet erklæret som en teknisk totalskade af forsikringsselskaber.

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 modellen i bilag IX. Denne forpligtelse gælder ikke for køretøjer i klasse L, som ikke skal registreres i den pågældende medlemsstat.
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.

Artikel 26

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

AFDELING 4

BEHANDLING AF UDRANGERED KØRETØJER

Artikel 27

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.
2. [...]
3. Godkendte behandlingsanlæg:
 - a) oplagrer, selv midlertidigt, alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf i overensstemmelse med minimumskravene i bilag VII, del A
 - b) renser alle udrangerede køretøjer i overensstemmelse med artikel 29 og minimumskravene i bilag VII, del B
 - c) fjerner de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, fra det udrangerede køretøj [...] i overensstemmelse med artikel 30 og 31

- d) behandler alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf i overensstemmelse med artikel 28, 29, 30, 31, 32, 35 og 36 i og bilag VII til denne forordning, affaldshierarkiet og de generelle krav i artikel 4 i direktiv 2008/98/EF [...]
- e) sikrer, at enhver behandling af udrangerede køretøjer omhandlet i stk. 2 fører til opfyldelse af målene i artikel 34, og anvender, når det er relevant, den bedste tilgængelige teknik som defineret i artikel 3, nr. 10), i direktiv 2010/75/EU.

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), af udrangerede køretøjer elektronisk i tre år, og de skal kunne fremlægge disse oplysninger efter anmodning fra de relevante nationale myndigheder.

4. [...] [...]Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 om ændring af bilag VII ved at tilpasse minimumskravene til behandling af udrangerede køretøjer til videnskabelige og tekniske fremskridt inden for behandlingsteknologier, herunder:

- a) tilføje, slette eller revidere de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C
- b) revidere målværdierne for de outputfraktioner, der er opført i bilag VII, del G, punkt 2
- c) udvide listen over aluminiumlegeringstyper, der er opført i bilag VII, del G, punkt 2b
- d) tilføje kvalitetskrav for at forbedre sorteringen af genanvendelig plast og målværdier for efterfølgende genanvendelsesteknologier, der finder anvendelse på bilag VII, del G, punkt 2.[...]

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

Artikel 28

Generelle krav vedrørende fragmentering

1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden [...] 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] stiller godkendte behandlingsanlæg og andre affaldshåndteringsvirksomheder, 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 N2, N3, M2, M3 og O, der afleveres til dem med henblik på fragmentering eller opskæring, [...]
 - a) [...] er rensset i henhold til artikel 29, og dele og komponenter heraf er fjernet i henhold til artikel 30, 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 29 og 30 og til at udstede en skrotningsattest i overensstemmelse med artikel 25.
3. Godkendte behandlingsanlæg og affaldshåndteringsvirksomheder, der fragmenterer udrangerede køretøjer, må [...] kun fragmentere udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf sammen [...] med andet affald, hvis kriterierne og grænseværdierne i bilag VII, del G, punkt 1 og 2, er opfyldt.

Artikel 29

Rensning af udrangerede køretøjer

1. [...] Inden for 30 dage efter aflevering af et udrangeret køretøj til det godkendte behandlingsanlæg renser anlægget disse køretøjer, inden de behandles yderligere, i overensstemmelse med minimumskravene i bilag VII, del B.
2. De væsker, der er opført i bilag VII, del B, indsamles og oplagres særskilt i overensstemmelse med kravene i bilag VII, del A. Olieaffald indsamles og opbevares særskilt fra de andre væsker og behandles i overensstemmelse med artikel 21 i direktiv 2008/98/EF.
3. De dele, komponenter og materialer, der indeholder de i artikel 5, stk. 2, 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 VII, del B, punkt 3, angivne oplysninger og indberetter disse oplysninger for hvert kalenderår til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor de udrangerede køretøjer blev indsamlet, inden for seks måneder efter udgangen af kalenderåret og i et format, som angives af medlemsstatens kompetente myndighed.

Obligatorisk fjernelse af dele og komponenter til genbrug og genanvendelse inden fragmentering

1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] sikrer godkendte behandlingsanlæg, at de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering eller sammenpresning efter afslutningen af den i artikel 29 omhandlede rensning på en ikke destruktiv måde for dele og komponenter med potentiale til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse i henhold til artikel 31.

Godkendte behandlingsanlæg sikrer, at de fjernede dele og komponenter i første afsnit uden potentiale til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse sendes til genanvendelse i henhold til behandlingskravene som angivet i bilag VII, del F.

2. [...] Det er ikke obligatorisk at fjerne dele eller komponenter uden potentiale til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse inden fragmentering, hvis et godkendt behandlingsanlæg påviser, at post-shredder-teknologier adskiller materialer fra dele og komponenter [...] som angivet i bilag VII, del C, [...] anden kolonne, lige så effektivt som manuelle demonteringsprocesser eller halvautomatiserede adskillelsesprocesser, og kriterierne og grænseværdierne i bilag VII, del G, punkt 1 og 2, er opfyldt.

Med henblik på første afsnit fremlægger det godkendte behandlingsanlæg de i bilag VII, 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, herunder over navn og adresse på behandlingsanlæg og køretøjsidentifikationsnummeret (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 49, stk. 6.

Artikel 31

Krav vedrørende de fjernede dele og komponenter

1. Godkendte behandlingsanlæg vurderer [...] alle dele og komponenter, der er blevet fjernet fra et udrangeret køretøj i henhold til artikel 30, stk. 1, [...] for at fastslå, om de er egnede til:
 - a) genbrug i overensstemmelse med bilag VII, del D, punkt 1, litra a)
 - b) genfremstilling eller istandsættelse i overensstemmelse med bilag VII, del D, punkt 1, litra b)
 - c) genanvendelse eller
 - d) andre behandlinger under hensyntagen til de særlige krav til behandling i bilag VII, 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. [...] Godkendte behandlingsanlæg

- [...] a) mærker [...] de fjernede dele og komponenter, der er egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, i overensstemmelse med bilag VII, del D, punkt 2

[...] [...]

- b) sikrer passende beskyttelse mod skader under transport, pålæsning og aflæsning af dele og komponenter
 - c) fremlægger en kopi af fakturaen eller kontrakten vedrørende overførsel af delene eller komponenterne til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse.
3. De dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del E, må ikke genbruges, medmindre den foretagne tekniske vurdering bekræfter, at brugen af disse dele og komponenter er i overensstemmelse med gældende køretøjskrav som fastsat i forordning (EU) 2018/858. Disse reservedele 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 er vurderet som egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, betragtes ikke som affald. Godkendte behandlingsanlæg stiller efter anmodning dokumentation, der bekræfter den gennemførte vurdering, til rådighed for de relevante nationale myndigheder, herunder når delene og komponenterne transporteres med henblik på genbrug, genfremstilling eller istandsættelse.
5. Bestemmelserne i stk. 4 finder ikke anvendelse på batterier, der udtages fra et udrangeret køretøj, som forordning (EU) 2023/1542 finder anvendelse på.

Artikel 32

Handel med brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter

1. Fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] skal enhver [...] erhvervsdrivende, der [...] sælger brugte, genfremstillede eller istandsatte reservedele og komponenter, [...]
- [...] sikre, at dele og komponenter [...] indeholder mærkningen i overensstemmelse med artikel 31, 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. Disse krav finder anvendelse, uanset hvilken handelsteknik der anvendes, herunder ved hjælp af onlineplatforme som defineret i artikel 3, litra i), i forordning (EU) 2022/2065.

Artikel 33

Genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter

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

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) anvendelse af økonomiske incitamenter [...].

Kommissionen fremmer udveksling af oplysninger og bedste praksis mellem medlemsstaterne om sådanne incitamenter.

2. Kommissionen overvåger effektiviteten af medlemsstaternes incitament.

Artikel 34

Mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse

1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i kalenderåret 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] [...] vedtager medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger, med henblik på at producenter eller producentansvarsorganisationer udpeget i henhold til artikel [...] 17 opfylder følgende mål [...], som skal nås af affaldshåndteringsvirksomheder:
 - 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 [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i kalenderåret 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] vedtager medlemsstaterne de nødvendige foranstaltninger for producenter eller producentansvarsorganisationer udpeget i henhold til artikel [...] 17 for at sikre, at affaldshåndteringsvirksomheder 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 35

Forbud mod deponering af ikkeinert affald

Fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] må de [...] fragmenteringstunge og -lette fraktioner fra [...] udrangerede køretøjer, **der rester efter behandling**, og som indeholder ikkeinert affald, ikke modtages på et deponeringsanlæg, hvis de overskrider grænseværdierne i bilag VII, del G, punkt 2, litra c) og d).

Artikel 36

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.
- 1a. 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 37 og bilag I og overvåge sådanne overførsler i overensstemmelse hermed.

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.
2. Overførsel af udrangerede køretøjer fra Unionen til et tredjeland i overensstemmelse med stk. 1 regnes kun med som opfyldelse af de i artikel 34 fastsatte krav, hvis eksportøren af de udrangerede køretøjer fremlægger dokumentation, der er godkendt af den kompetente bestemmelsesmyndighed, for, at behandlingen fandt sted under omstændigheder, der i det store og hele svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning.

KAPITEL V

SONDRING MELLEM BRUGTE KØRETØJER OG UDRANGEREDE KØRETØJER

AFDELING 1 [...]

[...] Artikel 37

Sondring mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer

1. Med henblik på overdragelse af ejendomsretten til et brugt køretøj skal køretøjsejeren over for enhver fysisk eller juridisk person, der er interesseret i at erhverve ejendomsretten til det pågældende køretøj [...], [...] fremvise dokumentation for, at [...] det ikke er et udrangeret køretøj. [...] Denne dokumentation skal bestå af en vurdering i overensstemmelse med bilag I eller en gyldig synsrapport.

Første afsnit finder ikke anvendelse, når ejendomsretten til køretøjer i køredygtig stand overføres af fysiske personer, som ikke er erhvervsdrivende, med henblik på andre former for salg end salg, der indgås ved hjælp af aftaler om fjernsalg eller onlineplatforme.

Når ejendomsretten til et køretøj overdrages af en erhvervsdrivende, skal denne erhvervsdrivende opbevare den dokumentation, der er nævnt i første afsnit, i mindst to år fra datoen for overdragelse af ejendomsretten.

2. Med henblik på overdragelse af ejendomsretten til et køretøj, der er blevet erklæret som en økonomisk totalskade, skal køretøjsejeren fremlægge følgende dokumentation ud over de krav, der er fastsat i stk. 1:
- a) en kopi af skadeshistorikken på grundlag af forsikringsselskabets vurdering
 - b) et skøn over de reparationsomkostninger, der er nødvendige for at reparere køretøjet og bringe det i en teknisk stand, som er tilstrækkelig til, at køretøjet kan blive godkendt ved teknisk kontrol i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU.
3. Uden at det berører stk. 1, andet afsnit, finder kravene i stk. 1 og 2 anvendelse, uanset hvilken handelsteknik der anvendes, herunder ved hjælp af særlige auktioner for erhvervsdrivende, aftaler om fjernsalg eller onlineplatforme.
4. Ved vurderingen af skaden på et køretøj, som har været udsat for en ulykke, vurderer forsikringsselskabet eller enhver anden bilsagkyndig, der foretager vurderingen på dets vegne, også, om køretøjet er et udrangeret køretøj eller ej, jf. bilag I.
- Forsikringsselskaber [...] sikrer, at de kompetente myndigheder mindst én gang om året modtager en liste over:
- a) køretøjsidentifikationsnumre for alle køretøjer, der er blevet erklæret som en økonomisk totalskade, herunder en angivelse af, hvilke køretøjer der betragtes som udrangerede køretøjer i overensstemmelse med bilag I
 - b) køretøjsidentifikationsnumre for alle køretøjer, der er blevet erklæret som en teknisk totalskade.
5. De kompetente myndigheder kan kræve, at en køretøjsejer i tilfælde af tvivl om, hvorvidt et brugt køretøj kan være 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 ny gyldig synsrapport.
- 5a. Når medlemsstaterne vedtager foranstaltningerne, der fastsætter de administrative og proceduremæssige krav til vurderingen i overensstemmelse med bilag I, kan de også præcisere kriterierne for vurdering af reparationsomkostningerne yderligere.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 i denne forordning med henblik på at ændre kriterierne i bilag I, del A og B og del C, afdeling 1, punkt 1, 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.

AFDELING 2

[...]

[...] KAPITEL VA

EKSPORT AF BRUGTE KØRETØJER TIL TREDJELANDE

Artikel 37a

Kompetent myndighed

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder, der er ansvarlige for forpligtelserne i henhold til dette kapitel.
2. Senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 12 måneder efter 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 unødigt forsinkelse Kommissionen eventuelle ændringer af de kompetente myndigheders navne og adresser.

Artikel 38

Kontrol og krav i forbindelse med eksport af brugte køretøjer

1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] er brugte køretøjer, der skal eksporteres, omfattet af den kontrol og de krav, der er fastsat i [...] 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 køredygtig stand på datoen for indgivelse af eksportangivelsen, medmindre de er blevet anerkendt som køretøjer af særlig kulturel betydning i overensstemmelse med bilag I, del C, til denne forordning [...] [...].
4. Følgende oplysninger fremsendes til eller stilles til rådighed for toldmyndighederne for hvert brugt køretøj, der skal eksporteres:
 - a) det brugte køretøjs køretøjsidentifikationsnummer (VIN) og angivelse af den medlemsstat, hvor køretøjet sidst blev registreret
 - b) en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj opfylder kravene i stk. 3, eller en synsrapport som omhandlet i bilag I, del C, punkt 1, sidste afsnit.

5. For at verificere overholdelsen af bestemmelserne i [...] dette kapitel om tilladelse til frigivelse af et brugt køretøj til eksport:
- a) [...] kan toldmyndighederne, indtil den i artikel 45, stk. 4, omhandlede sammenkobling er operationel, udveksle oplysninger og samarbejde med de kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 44 og om nødvendigt tage hensyn til en sådan udveksling af oplysninger og et sådant samarbejde for at tillade frigivelse af et brugt køretøj til eksport
 - b) finder artikel 39, artikel 40, stk. 2 og 3, og artikel 42, stk. 3, anvendelse, når den i artikel 45, stk. 4, omhandlede sammenkobling er operationel, og underretninger og andre udvekslinger i henhold til artikel 41-43 finder sted ved hjælp af disse elektroniske systemer.
6. Et brugt køretøj, der skal eksporteres, må ikke:
- [...] [...]
- b) omfattes af en indskrivning i klarerers regnskaber i henhold til artikel 182 i forordning (EU) nr. 952/2013
 - c) omfattes af egen beregning i henhold til artikel 185 i forordning (EU) nr. 952/2013.
7. [...]

Artikel 39

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 45, stk. 4, at køretøjet på grundlag af køretøjsidentifikationsnummeret og oplysningerne om den seneste registreringsmedlemsstat [...] er i køredygtig stand [...]. **Denne forpligtelse finder ikke anvendelse på køretøjer, der er blevet anerkendt som køretøjer af særlig kulturel betydning i overensstemmelse med del C i bilag I til denne forordning.**

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 [...] deres systemer.

Artikel 40

Risikoforvaltning og toldkontrol

1. Med henblik på håndhævelse af bestemmelserne i artikel 38 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 39, baseres en sådan kontrol hovedsagelig på risikoanalyse som fastsat i [...] forordning (EU) nr. 952/2013.
2. Ud over den risikoforvaltning, der er omhandlet i stk. 1, skal [...] de i artikel 45, stk. 1, omhandlede elektroniske systemer, når den i artikel 45 omhandlede sammenkobling er operationel, [...] indeholde de oplysninger, og toldmyndighederne verificerer automatisk og elektronisk gennem den sammenkobling, der er omhandlet i artikel 45, stk. 4, [...] om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder særlige betingelser vedrørende miljøbeskyttelse eller trafiksikkerhed i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 3.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte de betingelser for overholdelse, der er omhandlet i stk. 2, herunder særlige betingelser for import af brugte køretøjer i importtredjelandet vedrørende miljøbeskyttelse og trafiksikkerhed, når det pågældende tredjeland har meddelt Kommissionen sådanne betingelser. Disse betingelser skal kunne verificeres på grundlag af de tilgængelige oplysninger i de elektroniske systemer, der er omhandlet i artikel 45, stk. 1.

Artikel 41

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 frigivelsen til eksport af det brugte køretøj [...], underretter straks de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 37a 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 42

Frigivelse til eksport

1. Hvis frigivelsen til eksport af et brugt køretøj er blevet suspenderet i overensstemmelse med artikel 41, 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 37a har ikke anmodet toldmyndighederne om at opretholde suspensionen senest fire arbejdsdage efter suspensionens begyndelse, eller
 - b) de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 37a 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 45, stk. 4 [...].
Køretøjsregistreringsmyndigheden registrerer i sit nationale køretøjsregister, at køretøjet er blevet eksporteret til et tredjeland.

Artikel 43

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 41, ikke opfylder kravene i [...] dette kapitel, anmoder den 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.
3. Hvis den kompetente myndighed konkluderer, at et suspenderet brugt køretøj er et udrangeret køretøj, finder forordning (EU) 2024/1157 anvendelse.

Artikel 44

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 de kompetente myndigheder har modtaget oplysninger i overensstemmelse med stk. 1-3 i denne artikel, kan de 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 45

Elektroniske systemer

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

2. Det elektroniske MOVE-HUB-system, der er omhandlet i stk. 1, skal som minimum have følgende funktioner:
- a) udveksling af data i realtid med de nationale køretøjsregistre og de nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol i de medlemsstater, der er sammenkoblet med dem
 - b) 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, jf. direktiv 1999/37/EF, for at fastslå, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder kravene i artikel 38, artikel 39, stk. 1, og artikel 40
 - c) sammenkobling med EU-kviksrankemiljøet 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 39, stk. 1, og artikel 40, stk. 2, og støtte de underretninger, der er omhandlet i artikel 41-43
 - d) elektronisk udveksling af oplysninger med de kompetente myndigheder i tredjelande, der i henhold til artikel 40, stk. 2, har meddelt Kommissionen deres særlige betingelser for import af brugte køretøjer, med henblik på samarbejde med tredjelande i henhold til artikel 44, stk. 2.
3. Medlemsstaterne sammenkobler deres nationale køretøjsregistre og nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol med det elektroniske MOVE-HUB-system omhandlet i stk. 1. Denne sammenkobling 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 stk. 1 med EU-kviksrankemiljøet 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 39 og artikel 40, stk. 2, og de underretninger, der er omhandlet i artikel 41, 42 og 43, kan foretages. Denne sammenkobling skal være operationel senest fire år efter vedtagelsen af den gennemførelsesretsakt, som er omhandlet i stk. 5.

5. Kommissionen vedtager senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 24 måneder efter 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 aspekter, der er nødvendige for sammenkoblingen af nationale elektroniske systemer med MOVE-HUB, betingelserne for sammenkobling med MOVE-HUB, de data, der skal overføres af de nationale systemer, og formatet for overførslen af disse data gennem de sammenkoblede nationale systemer.

Gennemførelsesretsakten [...] vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 51, stk. 2.

KAPITEL VI

HÅNDHÆVELSE OG OVERHOLDELSE

Artikel 45a

Visse onlineplatformes forpligtelser

13. Med henblik på overholdelse af artikel 30, stk. 1, litra d) og e), i forordning (EU) 2022/2065 indhenter udbydere af onlineplatforme, der er omfattet af anvendelsesområdet for kapitel III, afdeling 4, i forordning (EU) 2022/2065, og som giver forbrugere mulighed for at indgå aftaler om fjernsalg med producenter, følgende oplysninger fra producenter, som tilbyder køretøjer til forbrugere i Unionen, inden de giver dem mulighed for at anvende deres tjenester:
- (a) oplysninger om registreringen i henhold til artikel 19 af producenterne i den medlemsstat, hvor forbrugerne befinder sig, og producenternes registreringsnummer eller -numre i dette register
 - (b) en selvcertificering fra producenterne, som forpligter sig til kun at tilbyde produkter eller tjenester, der overholder gældende regler i EU-retten, herunder en selvcertificering fra producenterne, som bekræfter, at de kun tilbyder køretøjer, for hvilke kravene vedrørende udvidet producentansvar omhandlet i denne forordnings artikel 16 er opfyldt i den medlemsstat, hvor forbrugerne befinder sig.

Artikel 46

Inspektioner

0. 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 tiltag, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, 2 og 3.
1. 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.
2. [...] Det samlede antal formodede ulovlige aktiviteter og lovligt fungerende enheder, som skal underkastes inspektion hvert kalenderår, beregnes som mindst 10 % af de erhvervsdrivende, der er anført i stk. 1, litra a) og [...]b) [...].
3. Medlemsstaterne foretager også inspektioner i forbindelse med eksport af brugte køretøjer for at verificere overholdelsen af artikel 36 og 38.

Artikel 47

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 samt forebyggelse af ulovlig behandling af udrangerede køretøjer.

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

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 44.

Artikel 48

Sanktioner

Senest den [Publikationskontoret: *Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter 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 [...]27-32 og 34, 35, 37 og 38 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.

Rapportering til Kommissionen

1. Fra [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter 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 rensset 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 af udstedte skrotningsattester
 - g) 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 energiudnyttelse
 - v) bortskaffelse

- h) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er behandlet på en anden måde end angivet i litra d)
- i) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er anvendt til opfyldning
- j) procentsatserne for de mål, der er fastsat i artikel 34, som alle affaldshåndteringsvirksomheder, der er aktive i medlemsstaten, har nået
- k) anvendelse af undtagelsen i artikel 30, stk. 2, og hvordan den blev overvåget af den rapporterende medlemsstat
- l) oplysninger om producentansvarsorganisationer, herunder navnene på de juridiske personer, de repræsenterer
- m) oplysninger om gennemførelsen af artikel 21.

Medlemsstaterne gør de i stk. 1 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 henhold til 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:
 - n) incitament indført for at fremme genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i overensstemmelse med artikel 33
 - a) anvendelsen af bøder og andre sanktioner fastsat i national ret for overtrædelser af denne forordning vedtaget i overensstemmelse med artikel 48, herunder en liste over, hvilke typer overtrædelser der er blevet anmeldt, og hvilke typer foranstaltninger der er truffet
 - b) resultaterne af de inspektioner, der er gennemført i overensstemmelse med artikel 46

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

Medlemsstaterne fremsender rapporten til Kommissionen senest seks måneder efter udløbet af den femårsperiode, den dækker. Den første rapport forelægges Kommissionen senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden seks år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].

Kommissionen gennemgår medlemsstaternes rapporter og udarbejder, hvis det er relevant, rapporter om de modtagne oplysninger for at lette udvekslingen af oplysninger om bedste praksis, der anvendes i medlemsstaterne.

- 4. Med henblik på overvågning af gennemførelsen af denne forordning indsamler og reviderer Kommissionen de oplysninger, der stilles til rådighed i henhold til denne artikel.
- 5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om 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 g), h) og i)
 - 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 34, herunder i tilfælde af kombineret fragmentering af udrangerede køretøjer sammen med andet affald omhandlet i artikel 28 og bilag VII, del G, punkt 1
 - b) formatet for rapporteringen til Kommissionen, jf. stk. 1, samt formatet for kvalitetskontrolrapporten.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages senest den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 30 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 51, 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 VII

DELEGEREDE BEFØJELSER OG UDVALGSPROCEDURE

Artikel 50

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. 2b og 4, artikel 6, stk. 2b, 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, [...] artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4[...], [artikel 37, stk. 6,] [...] artikel 40, stk. 3, og artikel 55, stk. 2a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = datoen for denne forordnings ikrafttræden*]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for 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. 2b og stk. 4, artikel 6, stk. 2b, 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, [...] artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4/..., [artikel 37, stk. 6,] [...] artikel 40, stk. 3, og artikel 55, stk. 2a, 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, underretter den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 2b, artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 2b, 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, [...] artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4/..., [artikel 37, stk. 6,] [...] artikel 40, stk. 3, og artikel 55, stk. 2a, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 51

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af
 - a) det udvalg, der er nedsat ved artikel 39 i direktiv 2008/98/EF[...]
 - b) Det Tekniske Udvalg for Motorkøretøjer, når gennemførelsesretsakten vedrører fabrikanten

- c) udvalget vedrørende teknisk kontrol, når gennemførelsesretsakten omhandler sammenkobling af nationale køretøjsregistre og nationale registre vedrørende teknisk kontrol.

[...]Disse udvalg er [...]udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke gennemførelsesretsakten, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

KAPITEL VIII

ÆNDRINGER

Artikel 52

Ændringer af forordning (EU) 2023/1542

Bilag I til forordning (EU) 2023/1542 ændres som angivet i bilag XII til nærværende forordning. Punkterne 5a), 5b)i), 5b)ii) og 16 i bilag II til direktiv 2000/53/EF finder ikke anvendelse.

Artikel 53

Ændringer af forordning (EU) 2019/1020 og af forordning (EU) 2024/1252

1. I forordning (EU) 2019/1020 udgår punkt 10 og 11 i bilag II.
2. I forordning (EU) 2024/1252 foretages følgende ændringer:

- (1) Artikel 2, nr. 43), udgår.
(2) I artikel 2, nr. 44), foretages følgende ændringer:

""let transportmiddel": ethvert let hjulkøretøj, der kan drives af elmotoren alene eller af en kombination af motor og menneskelig kraft, herunder elløbehjul, elcykler og typegodkendte køretøjer i klasse [...] L_{1e} og L_{2e}, undtagen typegodkendte køretøjer i klasse L_{3e} til L_{7e} som defineret i forordning (EU) nr. 168/2013".

- (3) I artikel 28, stk. 1, foretages følgende ændringer:

"1. Fra to år efter datoen for ikrafttrædelsen af gennemførelsesretsakten som omhandlet i stk. 2 skal enhver fysisk eller juridisk person, der omsætter magnetisk resonansbilleddannelsesudstyr, vindenergigeneratorer, industrirobotter, [...] lette transportmidler, køleenheder, varmepumper, elmotorer, herunder hvis elmotorer er integreret i andre produkter, automatiske vaskemaskiner, tørretumblere, mikrobølgeovne, støvsugere eller opvaskemaskiner, sørge for, at disse produkter er forsynet med et iøjnefaldende, let læseligt og uudsletteligt mærke med angivelse af:"

- (4) I artikel 28, stk. 10, foretages følgende ændringer:

"10. Fra den 24. maj 2029 finder denne artikel anvendelse på magnetisk resonansbilleddannelsesudstyr [...] og lette transportmidler, herunder [...] typegodkendte køretøjer i klasse L_{1e} og L_{2e} som defineret i forordning (EU) nr. 168/2013."

- (5) I artikel 28, stk. 11, foretages følgende ændringer:

"Denne artikel finder ikke anvendelse på køretøjsklasser anført i [*Publikationskontoret: Indsæt forordningen om udrangerede køretøjer*]:

[...][...][...]."

- (6) I artikel 29, stk. 6, foretages følgende ændringer:

"For magnetisk resonansbilleddannelsesudstyr [...] og lette transportmidler, [...] herunder typegodkendte køretøjer i klasse L_{1e} og L_{2e} som defineret i forordning (EU) nr. 168/2013, finder kravene i stk. 1 og 5 anvendelse fra fem år efter datoen for ikrafttrædelsen af den delegerede retsakt, der er omhandlet i stk. 2."

- (7) I artikel 29, stk. 7, foretages følgende ændringer:

"Denne artikel finder ikke anvendelse på køretøjsklasser anført i [*Publikationskontoret: Indsæt forordningen om udrangerede køretøjer*]:

[...][...][...]."

- (8) Artikel 40 og 41 og artikel 49, stk. 2, udgår.

Artikel 54

Ændringer af forordning (EU) 2018/858 og af forordning (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 X til nærværende forordning.

KAPITEL IX

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 55

Gennemgang

1. Senest den 31. december 203* [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i året 95 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] gennemgår og udarbejder Kommissionen en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på miljøet, menneskers sundhed og det indre marked og forelægger den for Europa-Parlamentet og Rådet.
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 aspekter af denne forordning:
 - a) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde, navnlig bestemmelserne i kapitel II og III, [...] til køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ og O som defineret i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} og L_{7e} som defineret i artikel 4, stk. 2, litra c)-g), i forordning (EU) nr. 168/2013 og køretøjer til særlig anvendelse i klasse M₂, M₃, N₂ og N₃ [...] som defineret i artikel [...] 3, nr. 31), i forordning (EU) 2018/858

- a1) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde, navnlig bestemmelserne i kapitel Va, til køretøjer i klasse L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} og L_{7e} som defineret i artikel 4, stk. 2, litra c)-g), i forordning (EU) nr. 168/2013
- b) 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
- c) foranstaltningerne vedrørende håndtering af udrangerede køretøjer i kapitel IV, herunder de målniveauer, der er fastsat i artikel 34, og behovet for at revidere dem
- c1) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde med hensyn til genanvendelsesmålniveauer, jf. artikel 34, til de køretøjsklasser, som artikel 34 ikke finder anvendelse på i henhold til denne forordning
- d) overtrædelser og sanktionernes effektivitet, proportionalitet og afskrækkende virkning, jf. artikel 48
- e) behovet for at ændre artikel 5 i denne forordning
- f) i hvilket omfang spørgsmålet om forsvundne køretøjer er blevet løst, og behovet for at medtage yderligere foranstaltninger vedrørende spørgsmålet om køretøjers sporbarhed
- g) kravene til indholdet af genanvendt plast, herunder **mål og** forpligtelser for genanvendelsesanlæg i og uden for Unionen som fastsat i artikel 6, stk. 1c) og 2, [...] og behovet for [...]revision på dette grundlag. Denne vurdering skal også tage hensyn til udviklingen vedrørende stål og aluminium, jf. artikel 6, stk. 3, og i henhold til anden relevant EU-lovgivning såsom forordning (EU) 2025/40 eller forordning (EU) 2024/1781 for at sikre sammenhæng og tilpasning
- h) foranstaltningen vedrørende omkostningsfordelingsmekanismen for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat, jf. artikel 22, og behovet for en revision heraf.

2a. Senest den 31. december 203* [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i året 95 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] gennemgår Kommissionen status for den teknologiske udvikling og miljøpræstationerne med hensyn til biobaseret plastindhold i køretøjer under hensyntagen til bæredygtighedskriterierne i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001.

2b. Hvis det er relevant, og på grundlag af denne gennemgang forelægger Kommissionen et lovgivningsforslag med henblik på:

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

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

iii) at vurdere, i hvilket omfang dette kan kombineres med eller føjes til de mål, der er fastsat i artikel 6, stk. 1

iv) om nødvendigt at ændre definitionen af biobaseret plast i artikel 3, stk. 1, nr. 43).

Dette berører ikke artikel 7a i forordning (EU) 2019/631.

Artikel 56

Ophævelse og overgangsbestemmelser

1. Direktiv 2000/53/EF ophæves med virkning fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden [...] 24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden].

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

a) uanset denne forordnings artikel 52 artikel 4, stk. 2, indtil den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 71 måneder efter 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 [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden]
- b1) artikel 6, stk. 3, første afsnit, og bilag I indtil den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden [...]35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden]
- c) artikel 7, stk. 2, litra b), indtil den 31. december 20** [Publikationskontoret: Indsæt året = den sidste dag i året 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden]
- d) artikel 9, stk. 1a, første og tredje afsnit, stk. 1b og 1d, indtil den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = *den sidste dag i måneden 35* måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden]
- e) artikel 9, stk. 1a, andet afsnit, indtil den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 59 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden].

2. Direktiv 2005/64/EF ophæves med virkning fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 71 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Artikel 6, stk. 3, heri ophæves dog med virkning fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].

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

4. Uanset artikel 8, stk. 2, betragtes en sådan henvisning indtil den [72 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] som en henvisning til artikel 5 i direktiv 2005/64/EF, når denne bestemmelse henviser til artikel 4.

Uanset artikel 8, stk. 2, betragtes en sådan henvisning indtil den [72 måneder efter denne forordnings ikrafttræden] som en henvisning til artikel 6, stk. 2, i direktiv 2005/64/EF, når denne bestemmelse henviser til artikel 5.

Artikel 56a

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

1. Artikel 15-30, 33-35, og artikel 36, stk. 2, finder ikke anvendelse på eller i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.
2. Artikel 14 finder kun anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland med hensyn til artikel 31-32 og artikel 36, stk. 1.
3. Artikel 46, stk. 1, litra a), og artikel 46, stk. 2, finder ikke anvendelse på eller i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.
4. Artikel 47, stk. 1, og artikel 47, stk. 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 47, 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 48 finder ikke anvendelse på eller 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, 24, artikel 25, stk. 1 og 2, artikel 26-30, artikel 34 og 35.
7. Artikel 49 stk. 1, litra c), d) og f) og litra g), nr. iii), iv), v), litra h), i), j), k), l) og m), og stk. 3, litra n), finder ikke anvendelse på eller i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland.

Artikel 57

Ikrafttræden og anvendelse

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den finder anvendelse fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden [...]] 24 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden].

Artikel 54 finder dog anvendelse fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden [...]] 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden].

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

til forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

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:

1. 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.

For at afgøre, om køretøjet er et udrangeret køretøj eller ej, vurderer en uafhængig bilsagkyndig, om køretøjet opfylder kriterierne i bilag I, del A. Medlemsstaterne kan opstille en udtømmende liste over uafhængige bilsagkyndige til at foretage disse vurderinger.

2. Hvis ingen af kriterierne i del A finder anvendelse, vurderes køretøjet også i forhold til kriterierne i del B. Hvis et eller flere af kriterierne i del B finder anvendelse, skal der foretages en yderligere analyse for at fastslå, om køretøjet senest to år efter vurderingen kan repareres i tilstrækkelig grad til at få udstedt en synsrapport i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU i den medlemsstat, hvor køretøjet var registreret før reparation.

Hvis vurderingen fastslår, at køretøjet ikke kan repareres inden for denne periode, betragtes det som et udrangeret køretøj. Hvis vurderingen fastslår, at køretøjet kan repareres inden for denne periode, betragtes det ikke som et udrangeret køretøj. Hvis køretøjsejeren senest to år efter denne tekniske vurdering ikke fremlægger en synsrapport for den kompetente myndighed i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU, betragtes køretøjet som et udrangeret køretøj.

For at afgøre, om køretøjet er et udrangeret køretøj eller ej, vurderer en uafhængig bilsagkyndig køretøjet i overensstemmelse med stk. 2, første afsnit. Medlemsstaterne kan opstille en liste over uafhængige bilsagkyndige til at foretage disse vurderinger.

3. Et køretøj, der opfylder kriterierne i del A eller del B, er ikke et udrangeret køretøj, så længe det opfylder kriterierne i del C.

DEL A

KRITERIER FOR VURDERING AF [...]UDRANGEREDE KØRETØJER

1. Et køretøj er [...] [...] [...] et udrangeret køretøj, hvis det opfylder et eller flere af følgende kriterier:
 - a) det er blevet skåret i stykker [...] [...] [...]
 - b) det har et eller flere indgangspunkter [...], der er svejset sammen eller lukket med isoleringsskum
 - c) det er blevet [...] udbrændt til det punkt, hvor motorrummet eller passagerummet er fuldstændig ødelagt
 - d) det er blevet nedsænket i vand til et niveau over instrumentbrættet
 - e) en eller flere af følgende komponenter i køretøjet kan ikke repareres eller udskiftes af tekniske årsager [...]:
 - 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

f) dets konstruktions- og sikkerhedskomponenter har uoprettelige tekniske defekter, som gør, at de ikke kan udskiftes, f.eks. metaltræthed, flere brud i primere eller for kraftig perforerende tæring

g) en reparation kræver udskiftning af [...] bøsninger eller chassissamling, hvilket medfører tab af køretøjets oprindelige identitet

h) det er blevet overdraget til behandling til et godkendt indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg, eller der er udstedt en skrotningsattest for det

i) det er blevet erklæret som en teknisk totalskade af et forsikringsselskab på grundlag af en teknisk vurdering foretaget af en bilsagkyndig

j) det mangler midler til at kunne identificeres, navnlig køretøjsidentifikationsnummeret.

2. [...]

3. [...]

DEL B

[...] LISTE OVER VEJLEDENDE KRITERIER FOR UDRANGEREDE KØRETØJER

Følgende kriterier vurderes [...]:

(b) [...] køretøjsejeren er ukendt eller køretøjet er efterladt

(c) det har ikke undergået den nødvendige nationale tekniske kontrol i mere end to år siden sidste obligatoriske tekniske kontrol, eller det har ikke været forsikret i mindst to år

(d) det er ikke tilstrækkeligt beskyttet mod skader under oplagring, transport, pålæsning eller aflæsning [...]

(e) [...]

det er blevet erklæret som en økonomisk totalskade af et forsikringsselskab

(f) de reparationsomkostninger, der er nødvendige for at reparere det pågældende køretøj og bringe det i en teknisk stand, der er tilstrækkelig til at få udstedt en synsrapport i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU, og dets aktuelle værdi overstiger dets anslåede markedsværdi efter reparation

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

(h) en eller flere af dørene er ikke fastgjort til køretøjet

(i) brændstof eller brændstofdamp udledes, hvilket udgør en risiko for brand og eksplosion

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

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

(l) bremser og styrekomponenter er for slidte [...]

(m) reparation af køretøjet kræver udskiftning af motoren eller gearkassen eller

(n) køretøjet er blevet demonteret.

DEL C

KRITERIER FOR UNDTAGELSER FOR UDRANGEREDE KØRETØJER

AFDELING 1

KØRETØJER AF SÆRLIG KULTUREL BETYDNING

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

- (a) dets unikke historiske eller kulturelle værdi eller status er blevet dokumenteret af køretøjsejeren eller af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, eller det er et enkelt ændret eller specialbygget køretøj, som er blevet 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 køretøjets identifikationsnummer (VIN) eller serienummer eller anden identifikation, som er stillet til rådighed af fabrikanten eller tildelt af en kompetent myndighed.

Efter anmodning fra køretøjsejeren med henblik på og forud for enhver eksport udsteder de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, en attest, der anerkender, at køretøjet er af særlig kulturel betydning, hvis ovennævnte kriterier er opfyldt.

2. Køretøjsejeren skal sikre, at:
 - (a) køretøjet er tilstrækkeligt beskyttet mod skader under oplagring, transport, pålæsning eller aflæsning
 - (b) køretøjet opbevares og håndteres på en passende miljømæssigt forsvarlig måde i henhold til EU-retten eller national ret
 - (c) den i stk. 1 omhandlede attest forelægges eller stilles til rådighed for toldmyndighederne efter anmodning.
3. Det skal mindst hvert femte år eller ved ejerskifte efterprøves, om køretøjet opfylder kriterierne i stk. 1 og 2.

AFDELING 2
ANDRE UNDTAGELSER

1. De kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor et køretøj er registreret, 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 del A eller del B, når det pågældende køretøj er genstand for restaurering.

Køretøjsejeren forelægger de kompetente myndigheder en restaureringsplan, herunder en specifikation af den nødvendige tekniske og finansielle kapacitet, med henblik på at reparere køretøjet og bringe det i en teknisk stand, der er tilstrækkelig til at få udstedt en synsrapport i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU. Restaureringsplanen godkendes af en uafhængig bilsagkyndig.

De kompetente myndigheder kan indrømme undtagelsen, hvis køretøjet inden for fem år kan bringes i en teknisk stand, der er tilstrækkelig til at kunne godkendes ved den tekniske kontrol i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU. Hvis de kompetente myndigheder mener, at restaureringsplanen ikke indeholder tilstrækkelige oplysninger, der viser, at køretøjet kan bringes i den påkrævede stand, kan de kompetente myndigheder anmode køretøjsejeren om at revidere restaureringsplanen.

2. Køretøjsejeren skal sikre, at:
 - (a) køretøjet er tilstrækkeligt beskyttet mod skader under oplagring, transport, pålæsning eller aflæsning
 - (b) køretøjet opbevares og håndteres på en passende miljømæssigt forsvarlig måde i henhold til EU-retten eller national ret
3. Hvis køretøjsejeren ikke inden for fem år efter indgivelsen af restaureringsplanen fremlægger en synsrapport i overensstemmelse med direktiv 2014/45/EU, erklærer de kompetente myndigheder køretøjet for at være et udrangeret køretøj og anmoder ejeren om uden unødigt forsinkelse at aflevere det på et godkendt behandlingsanlæg eller indsamlingssted. De kompetente myndigheder kan forlænge restaureringsperioden med efterfølgende perioder på fem år ad gangen. Hver forlængelse baseres på en ajourført restaureringsplan, som godkendes af en uafhængig bilsagkyndig.
4. Omkostningerne i forbindelse med restaureringen og de vurderinger, der foretages af de uafhængige bilsagkyndige, afholdes af køretøjsejeren.

BILAG II

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 bilag II, 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. Satserne 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 M₁
 - b) hver "karrosseritype", dvs. varevogn, chassis/førerhus, pickup osv., for køretøjer i klasse N₁.
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 ikke destruktiv måde.
2. Den samlede masse af genbrugelige dele, komponenter og materialer anses for at kunne genbruges, genanvendes og nyttiggøres 100 %.
3. Dele og komponenter opført i bilag VII, del B, punkt 1 og 2, anses for at kunne genbruges 0 % og genanvendes og nyttiggøres 100 %. Dele og komponenter opført i bilag VII, del E, anses for at kunne genbruges 0 % og genanvendes og nyttiggøres 100 %. Metoden skal sikre, at nyligt tilføjede dele og komponenter anses for at kunne genbruges 0 % og genanvendes og nyttiggøres 100 %, hvis listen over dele og komponenter i del E i nævnte bilag udvides i tilfælde af ændring af bilag VII.
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 III

BETINGELSER OG MAKSIMALE KONCENTRATIONSVERDIER 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 denneforordnings artikel 5, stk. 2.

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
<i>Bly som legeringsbestanddel</i>		
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. 4, 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)	<u>Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2027, og reservedele til sådanne køretøjer</u> [...]	

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
<u>2c)iii). Bly i støbelegeringer af aluminium med et blyindhold på op til 0,3 vægtprocent, forudsat at blyet stammer fra genanvendelse af blyholdigt aluminiumskrot</u>	<u>Køretøjer, der er typegodkendt efter den 31. december 2026, og reservedele til sådanne køretøjer</u>	
3. Kobberlegeringer med et blyindhold på op til 4 vægtprocent	(/.../1)	
4a). Lejebøsninger og lejepander	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2008	
4b). Lejebøsninger og lejepander i motorer, transmissioner og kompressorer til klimaanlæg	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2011	
<i>Bly og blyforbindelser i komponenter</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
6. Svingningsdæmpere	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 karrosseriet 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 karrosseriet 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	
<i>Bly i loddemateriale eller belægnings til elektriske og elektroniske anordninger som specificeret i følgende underpunkter</i>		

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
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)
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)

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
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 bilkabelkonnektorerers kontaktflade i køretøjer	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2024, og reservedele til sådanne køretøjer	X([.../ 3)
8g)i). Bly i loddemateriale til etablering af 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)

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
8g)ii). Bly i loddemateriale til etablering af elektrisk forbindelse mellem halvlederskive og bæresubstrat i integrerede kredsløbspakker med flip chip, hvor mindst ét af følgende kriterier gør sig gældende: 1) der anvendes 90 nm-halvlederteknologi eller større 2) der anvendes en enkelt halvlederskive på 300 mm² eller derover sammen med hvilken som helst halvlederteknologi 3) der anvendes stablede chippakker med en halvlederskive på 300 mm² eller derover eller silicium-interposere på 300 mm² eller derover.	[...]/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 cm² af projektionsoverfladen og en nominel strømtæthed på mindst 1 A/mm² 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 ruder af 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. 4, litra d)
8j). Bly i loddemateriale til laminerede ruder	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2020, og reservedele til sådanne køretøjer	X(/.../ 3)
8k). Lodning af varmeanvendelsesformål, som anvender 0,5A OH-strøm eller derover pr. loddeforbindelse, på enkeltruder af lamineret glas med en maksimal tykkelse på 2,1 mm. Denne undtagelse gælder ikke for lodning på kontakter, der er indkapslet i det mellemliggende polymerlag.	Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2024, og reservedele til sådanne køretøjer	X(/.../ 3)
9. Ventilseader	Som reservedele til motortyper, der er udviklet inden den 1. juli 2003	

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
10a). Elektriske komponenter, der indeholder bly bundet i glas eller keramik, i en glas- eller keramikmatrix, i et glaskeramisk materiale eller i en glaskeramisk matrix. Denne undtagelse omfatter ikke brug af bly i: (i) glas i lamper 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)
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	

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
11. Pyrotekniske detonatorer	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
<i>Hexavalent chrom</i>		
13a). Korrosionshindrende maling	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2007	
13b). Korrosionshindrende maling i forbindelse med chassissamlinger med bolt og møtrik	Som reservedele til køretøjer, der er bragt i omsætning inden den 1. juli 2008	

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
14. Hexavalent chrom til korrosionsbeskyttelse af kulstofstål-kølesystemet i absorptionskøleskabe (højst 0,75 vægtprocent i kølemidlet): a) konstrueret til at fungere helt eller delvist med et elektrisk varmesystem, der anvender en gennemsnitlig indgangseffekt på $< 75 \text{ W}$ ved konstante driftsbetingelser b) konstrueret til at fungere helt eller delvist med et elektrisk varmesystem, der anvender en gennemsnitlig indgangseffekt på $\geq 75 \text{ W}$ ved konstante driftsbetingelser c) konstrueret til at fungere med et ikkeelektrisk varmesystem.	For a): Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2020, og reservedele til sådanne køretøjer For b): Køretøjer, der er typegodkendt inden den 1. januar 2026, og reservedele til sådanne køretøjer	X
<i>Kviksølv</i>		
15a). Udladningslamper 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

Homogene materialer, dele og komponenter	Undtagelsens omfang og udløbsdato	Mærkes eller gøres identificerbare som foreskrevet i artikel 5, stk. 4, litra d)
[...]		
[...]	[...]	

Bemærkninger til tabellen:

1. Denne undtagelse tages op til revision i 2030 i overensstemmelse med artikel 54, stk. 2.
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.[...]

4.[...]

[...]/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. 8(a) til 8(k). For så vidt angår denne bemærkning, regnes elektroniske anordninger, der ikke er monteret af fabrikanten på produktionslinjen, ikke med.

BILAG IV

EN STRATEGI FOR CIRKULARITET

DEL A

ELEMENTER I STRATEGIEN FOR CIRKULARITET

1. En ikketeknisk beskrivelse af de foranstaltninger, der er planlagt for at sikre, at de køretøjer, der tilhører køretøjsklassen, fortsat opfylder de retlige 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 relevante data hele vejen igennem forsyningskæden
 - 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 antagelserne om eksisterende teknologier til behandling af udrangerede køretøjer, om demontering og om genbrug af dele og komponenter, relevante teknologiske fremskridt inden for teknologier til behandling af udrangerede køretøjer og kapacitetsinvesteringer i sådanne teknologier fra indsendelsen af ansøgningen om typegodkendelse, som fabrikanten anvendte til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for køretøjstypen i overensstemmelse med artikel 4.
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 af den pågældende [...] klasse udføres i overensstemmelse med denne forordning, med særligt fokus på:
 - a) foranstaltninger, der skal lette fjernelsen af dele anført i bilag VII, del C
 - b) foranstaltninger, der bidrager til udviklingen af genanvendelsesteknologier for materialer, der anvendes i køretøjer, for hvilke sådanne teknologier ikke er alment tilgængelige i kommerciel målestok på tidspunktet for indsendelse af ansøgning om typegodkendelse

- c) overvågning af, hvordan dele, komponenter og materialer i køretøjer, der tilhører køretøjs [...] klassen, genbruges, genanvendes og nyttiggøres i praksis
 - d) foranstaltninger til håndtering af de udfordringer, der er forbundet med anvendelsen af materialer og teknikker, som er til hinder for en let demontering eller gør genanvendelse meget vanskelig, f.eks. klæbemidler eller fiberforstærkede materialer
 - e) foranstaltninger til fremme af genbrug af dele og komponenter.
6. En beskrivelse af arten og formen af de foranstaltninger, der er omhandlet i punkt 5, f.eks. investeringer i forskning og udvikling, investeringer i udvikling af genanvendelsesteknologier eller -infrastruktur, og fabrikantens samarbejde med affaldshåndteringsvirksomheder, der beskæftiger sig med genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse af køretøjer og fjernelse af dele heraf.
7. En beskrivelse af, hvordan effektiviteten af de foranstaltninger, der er omhandlet i punkt 6, vil blive vurderet.

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

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 følgende:
 - a) en beskrivelse af, hvordan foranstaltningerne i del A, punkt 6, er blevet gennemført, og, hvis en eller flere af foranstaltningerne i strategien ikke er blevet gennemført, en begrundelse herfor
 - b) en vurdering af effektiviteten af foranstaltningerne i del A, punkt 6
 - c) en beskrivelse af, hvordan foranstaltningerne i punkt 6 i del A er blevet eller vil blive taget i betragtning ved design af nye køretøjstyper.

3. I tilfælde af væsentlige ændringer i design og produktion af køretøjstypen skal der i den ajourførte strategi for cirkularitet være særligt fokus på følgende:
- a) ændringer i anvendelsen af dele og komponenter i nye køretøjer, som er lette at demontere med henblik på genbrug eller genanvendelse af høj kvalitet
 - b) ændringer i anvendelsen af materialer i nye køretøjer, som er lette at genanvende
 - c) udvikling af designelementer til håndtering af de udfordringer, der er forbundet med anvendelsen af materialer og teknikker, som er til hinder for en let fjernelse eller gør genanvendelse meget vanskelig, f.eks. klæbemidler, kompositplast eller fiberforstærkede materialer
 - d) ændringer i brugen af genanvendte materialer i nye køretøjer, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter i køretøjer og i kompatibiliteten af dele og komponenter fra andre køretøjstyper og
 - e) ændringer i anvendelsen af de stoffer, der er omhandlet i artikel 5, i nye køretøjer.

BILAG V

KRAV TIL OPLYSNINGER OM FJERNELSE OG UDSKIFTNING

1. Elkøretøjsbatterier og batterier til lette transportmidler (LMT-batterier), der er indbygget i køretøjet:
 - a) antal
 - 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.
2. Elmotorer, der er indbygget i køretøjet:
 - a) antal
 - b) placering
 - c) vægt
 - d) typer permanente magneter i elmotorer, hvis de tilhører følgende typer:
 - i) neodym-jern-bor
 - ii) samarium-kobolt
 - iii) aluminium-nikkel-kobolt
 - iv) ferrit.
 - 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 VII, del B:
- a) tilstedeværelse i et køretøj af de stoffer, der er opført i artikel 5, stk. 2, som skal mærkes som omhandlet i bilag III
 - b) antal
 - c) placering
 - d) vægt
 - 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 VII, del B:
- a) antal
 - b) placering
 - c) tekniske anvisninger om fjernelse og udskiftning, herunder rækkefølgen af alle trin
5. Digitalt kodede komponenter og dele i et køretøj:
- a) antal
 - b) placering
 - c) tekniske anvisninger om adgang, fjernelse og udskiftning, herunder kodning og software, der er nødvendig for at få reservedele og komponenter til at fungere i et andet køretøj
 - d) beskrivelse af funktionalitet, udskiftelighed og kompatibilitet med specifikke dele og komponenter fra andre mærker og modeller
 - e) fabrikantens kontaktpunkt for teknisk bistand.

BILAG VI

KRAV TIL MÆRKNING

1. Plastdele, -komponenter og -materialer i køretøjer med en vægt på over 100 g:
 - a) ISO 1043-1 Plast - Symboler og forkortede termer. Del 1: Grundlæggende polymerer og deres særlige karakteristika
 - b) ISO 1043-2 Plast - Symboler og forkortede termer. Del 2: Fyldstof og forstærkede materialer
 - c) 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: ISO 1629 Gummi og latex - Benævnelser.
3. Symboler "<" eller ">", der anvendes i ISO-standarderne, kan erstattes af parenteser.

Oplysninger på mærket på [.../køretøjsdele og -komponenter], som indeholder permanente magneter, skal stilles til rådighed i overensstemmelse med artikel 28 i forordning (EU) 2024/1252.

[...]

BILAG VII

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 impermeable belægninger, 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 passende højde, medmindre der anvendes stativer til stabling
 - d) omgående fjerne væsker fra udrangerede køretøjer, der lækker, og opsamle lækgede væsker med absorberende materiale.
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 2 i del B i dette bilag VII
 - b) komponenter, dele og materialer, der er opført i bilag VII, del C.
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, kølevæske, frostvæske, bremsevæske, [...] kølemidler, AdBlue [...] 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 miljøbestemmelser
- 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 tager imod elkøretøjer med mistanke om skade på elkøretøjsbatteriet, skal vurdere disse batterier senest 24 timer efter leveringen. Sådanne køretøjer og batterier oplagres særskilt i et karantæneområde, jf. stk. 1. Karantæneområdet skal være udstyret med passende installationer til at forebygge, opdage og forhindre brande i elkøretøjsbatterier i at sprede sig til andre områder, andre elkøretøjer og andre batterier.

DEL B

MINDSTEKRAV TIL RENSNING

1. Følgende væsker fjernes fra det udrangerede køretøj, medmindre de er nødvendige for genbrug af de pågældende dele:
- a) brændstof
 - b) motorolie
 - c) transmissionsolie
 - d) gearkasseolie

da) servostyringsolie

e) hydraulikolie

f) kølevæske

g) frostvæske

h) bremsevæske

i) [...] kølemidler [...]

ia) AdBlue og

j) eventuelle 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.

1a. Følgende komponenter, dele og materialer neutraliseres:

- a) eCall-system
- b) pyrotekniske dele i airbags
- c) pyrotekniske dele i sikkerhedsseler
- d) alle andre pyrotekniske dele

2. 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
- a1) oliefiltre
- b) [...] kølemidler behandles i overensstemmelse med forordning (EU) nr. [...] 2024/573
- c) komponenter, der påviseligt indeholder 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
- d) materialer, der indeholder de i artikel 5, stk. 2, omhandlede stoffer, og som skal mærkes som fastsat i bilag III, 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.

3. 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) navn og kontaktoplysninger på transportøren af affaldet, hvis det er relevant
 - e) det sidste behandlingsanlægs navn, kontaktoplysninger og opnåede procentandel af genbrug, nyttiggørelse, genanvendelse, energiudnyttelse, forbrænding eller bortskaffelse for de [...] væsker, dele, komponenter eller materialer, der er indsamlet under rensningsprocessen.

DEL C

OBLIGATORISK FJERNELSE AF DELE OG KOMPONENTER FRA UDRANGERED KØRETØJER

	<u>Undtaget i henhold til artikel 30, nr. 2), hvis betingelserne i bilag VII, del G, finder anvendelse</u>
1.a <u>Elkøretøjsbatterier som defineret i artikel 3, nr. 14) i forordning (EU) 2023/1542, herunder eventuelle batteristyringssystemer, indbyggede opladere, [...] indkapslinger eller kasser</u>	
1.b <u>LMT-batterier som defineret i artikel 3, nr. 11) i forordning (EU) 2023/1542, herunder eventuelle batteristyringssystemer, indbyggede opladere til elkøretøjer, indkapslinger eller kasser</u>	
<u>[...]/2. Startbatterier som defineret i artikel 3, nr. 12), i forordning (EU) 2023/1542 [...]</u>	
<u>2a. Bærbare batterier som defineret i artikel 3, nr. 9), i forordning (EU) 2023/1542</u>	
<u>[...]/3. Elmotorer, herunder eventuelle indkapslinger, generatorer, alternatorer og motorer til køleventilatorer [...] [...]</u>	
4. <u>Forbrændings[...]motorblokke [...]</u>	X
5. Katalysatorer	
6. <u>Gearkasser, herunder styreenheder</u>	X <u>I tilfælde af undtagelse finder punkt 20 anvendelse på styreenheden</u>
7. <u>Mindst 70 % af den samlede mængde glas fra forruder, bagruder og sideruder af glas, herunder taginstallationer af glas</u>	
8. [...] Fælge	
9. <u>Gummidæk</u>	
10.[...]	

11. Direkte tilgængelige dele af infotainmentsystemet, herunder styreenheder til lyd, navigation, herunder eventuelle radar- eller lidarbaserede styreenheder og sensorer, og multimediebetjeningsenheder, herunder skærme med en overflade på mere end 100 cm ²	
12. For- og baglygter, herunder aktuatorer	
13. Det <u>primære</u> ledningsnet, <u>herunder eventuelle interne og eksterne ladekabler</u>	X
14. <u>Kollisionsstyringssystemer, herunder kofanger[...]</u> <u>beklædninger og -bjælker og kollisionsbokse</u>	X
[...] <u>Plastbrændstoftanke</u>	
16. Varmevekslere	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>Dele af kulfiberforstærket plast</u>	
[.../ 20. Elektriske og elektroniske komponenter: (a) invertere og DC-DC-omformere med en elektrisk spænding[.../ på mindst 24 volt eller en vægt på over 1 kg til [...] elkøretøjer (b) printplader med[.../ et særligt højt indhold af ædle metaller (c) solcellepaneler med et overfladeareal[...] på over 0,2 kvadratmeter (d) styringsmoduler og ventilbokse til automatgear[...] (e) eventuelle lambda-sonder og radar- og lidarbaserede sensorer	X
21. <u>eCall-system</u>	
22. <u>Brændselscellestakke</u>	

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 let at bruge den til det primære formål, som den blev udtænkt til.
 - b) Til genfremstilling eller istandsættelse:
 - i) delen eller komponenten er intakt
 - ii) en vurdering af skader, nedsat funktionalitet eller ydeevne og reparationer, der er nødvendige for at bringe delen eller komponenten i en stand, hvor den er egnet til brug
 - iii) der er ingen kraftig tæring.
2. Minimumsoplysninger, der skal fremgå af mærkningen af dele og komponenter:
 - a) komponentens eller delens navn
 - b) henvisning til køretøjets identifikationsnummer (VIN-nummer) for det køretøj, hvorfra komponenten eller delen er blevet fjernet og
 - c) 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. [...]
3. [...]
4. Automatiske og ikkeautomatiske sikkerhedsseleaggregater, herunder gjord, spænder, retraktorer, pyrotekniske udløsere.
5. Sæder, i tilfælde hvor sikkerhedsseleforankringer og/eller airbags er indbygget i sædet
6. Ratlåsaggregater, der virker på ratstammen.
7. 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.
- 2a. LMT-batterier behandles i overensstemmelse med artikel 70 i forordning (EU) 2023/1542.
- 2b. Bærbare batterier behandles i overensstemmelse med artikel 70 i forordning (EU) 2023/1542.

3. Permanente magneter, der indeholder neodym, dysprosium eller praseodym [...](neodym-jern-bor (NdFeB) som defineret i artikel 28 i forordning (EU) 2024/1252 [...], 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 27, 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.
4. Fjernede elektroniske komponenter og dele, som ikke skal genbruges, genfremstilles eller istandsættes, og ikkejernholdige fraktioner, herunder fragmenterede printplader, behandles af behandlingsvirksomheder som angivet i artikel 8, stk. 3, i direktiv 2012/19/EU.
5. Fjernet glas fra det udrangerede køretøj genanvendes som minimum som emballageglas, fiberglas eller tilsvarende kvalitet.
6. Fjernede kølemidler genanvendes, regenereres eller destrueres i overensstemmelse med artikel 8 i forordning (EU) 2024/573.
7. Plast og affaldsfraktioner håndteres i henhold til artikel 7 i og bilag IV til forordning (EU) 2019/1021.
8. Gummidæk behandles i overensstemmelse med affaldshierarkiet og de generelle krav som fastsat i artikel 4 i direktiv 2008/98/EF med henblik på at prioritere de forebyggelsesmuligheder, som giver det bedste overordnede miljøresultat, [herunder regummiering].
9. Aluminiumsmaterialer fra varmevekslere som specificeret i bilag VII, Del C, punkt 12, oplagres og genanvendes særskilt fra støbe- og smeddealuminiumsfraktioner som specificeret i bilag VII, Del G, punkt 2b).

[...] KRITERIER FOR KOMBINERET FRAGMENTERING OG ANVENDELSE AF POST-SHREDDER-TEKNOLOGIER

1. Kriterier for at tillade fragmentering af udrangerede køretøjer, deres dele, komponenter og materialer sammen med andet affald:
 - (a) affald af elektrisk og elektronisk udstyr er blevet behandlet selektivt i overensstemmelse med bilag VII til direktiv 2012/19/EU forud for fragmentering sammen med udrangerede køretøjer
 - (b) alle batterier er fjernet fra alle typer af affald som specificeret i forordning (EU) 2023/1542 forud for fragmentering sammen med udrangerede køretøjer
 - (c) plastemballage er fjernet fra emballageaffald, og metalemballageaffald som specificeret i forordning (EU) 2025/40[...] er endnu ikke sorteret i specifikke legeringstyper forud for fragmentering sammen med udrangerede køretøjer
 - (d) den fælles behandling af forskellige affaldsfraktioner fører ikke til en forringelse af kvaliteten af affaldsstrømmene fra behandlingen sammenlignet med særskilt behandling af affaldsfraktionerne
 - (e) de blandede affaldsstrømmes individuelle bidrag til outputfraktionerne skal kunne fastslås med henblik på de respektive rapporteringskrav for behandlingsresultater for udrangerede køretøjer og andre krav for andre affaldsstrømme såsom forordning (EU) 2023/1542, forordning (EU) 2025/40[...], direktiv 2012/19/EU og direktiv 2008/58/EF.
2. Kvalitetskrav til outputfraktionerne:
 - a. Det samlede kobberindhold i den primære stålfraktion må ikke overstige 0,25 vægtprocent; fra den [Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden] må det samlede kobberindhold i den primære stålfraktion ikke overstige 0,15 vægtprocent.

- b. Aluminium skal som minimum sorteres i en støbelegeringsfraktion som defineret i standarden EN 1706:2020 og en smedelegeringsfraktion som defineret i standarden EN 573-3:2019.
 - c. Den fragmenteringstunge fraktion, der opnås efter luftseparation og separation af jern, behandles yderligere for at adskille jernholdige og ikkejernholdige metaller, plast og andre organiske materialer med henblik på genanvendelse eller nyttiggørelse. Affaldsfraktionen efter disse processer skal indeholde mindre end 1 vægtprocent metal og i overensstemmelse med Rådets afgørelse 2003/33/EF mindre end 5 vægtprocent samlet organisk indhold. Grænsen for det samlede organiske indhold på < 5 vægtprocent finder ikke anvendelse, hvis den fragmenteringstunge fraktion, der er korrekt udvalgt og rekonditioneret, er biologisk stabil i henhold til gældende lovgivning.
 - d. Den fragmenteringslette fraktion behandles yderligere for at adskille jernholdige og 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 mindre end 5 vægtprocent samlet indhold af organisk materiale. Grænsen for det samlede indhold af organisk materiale på < 5 vægtprocent finder ikke anvendelse, hvis den fragmenteringslette fraktion, der 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) [...] En kopi af den skriftlige kontrakt mellem det godkendte behandlingsanlæg og det anlæg, der foretager fragmenteringen og anvender post-shredder-teknologier eller giver dem i underentreprise, herunder specifikationer for kvaliteten af de sekundære materialer, som er klar til genanvendelse, og den tekniske specifikation, der følges ved forarbejdning af behandlingsfraktioner fra udrangerede køretøjer.
 - (b) [...] Dokumentation udarbejdet af et uafhængigt organ, som viser kvaliteten og mængden af de behandlingsfraktioner [...], der er klar til genanvendelse, for en repræsentativ behandlingskonfiguration [...].

- (c) [...] Enhver anden form for dokumentation, der viser, at kvaliteten og mængden af materialer fra udrangerede køretøjer [...] ikke er lavere end kvaliteten og mængden af komponenter og dele, der er blevet fjernet særskilt inden fragmentering i overensstemmelse med kravene i del C.

BILAG VIII

OPLYSNINGER, DER SKAL REGISTRERES I PRODUCENTREGISTRET

1. Oplysninger, der skal forelægges af producenten eller dennes [...] bemyndigede 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, internetadresse og e-mailadresse, med angivelse af et centralt kontaktpunkt
 - b) producentens nationale identifikationskode, herunder producentens SE-nummer 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 [...] bemyndigede 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, hvis der gives en godkendelse i henhold til artikel [.../17, stk. 1:
 - a) navn og kontaktoplysninger, herunder postnummer og sted, gadenavn og -nummer, land, telefonnummer, internetadresse 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 IX

[...] SKROTNINGSATTEST

Udstedt i henhold til artikel 25 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning [...] om krav om cirkularitet i design af køretøjer og om håndtering af udrangerede køretøjer.

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 nævnt 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	
5.5	E-mail [eventuelt]	
6.	Bemærkninger	
* Dette krav kan fraviges, hvis der i det nationale register eller identifikationssystem ikke findes et sådant nummer. <u>** Harmoniserede fællesskabskoder som omhandlet i direktiv 1999/37/EF.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

BILAG X

ÆNDRING AF FORORDNING (EU) 2018/858 OG FORORDNING (EU) nr. 168/2013

1. I bilag II til forordning (EU) 2018/858 foretages følgende ændringer:

2)

- 1) I del I affattes punkt G13 således:

3) "

[illegible]

!!

I tillæg 1 foretages følgende ændringer:

- a) I tabel 1 affattes punkt G13 således:

"G13	Cirkularitet	Forordning [Publikationskontoret: Indsæt nummeret på denne forordning]	Ikke relevant Bilag VII, del E, om forbud mod genbrug af de specificerede komponenter finder dog anvendelse."
------	--------------	---	--

- b) I tabel 2 affattes punkt G13 således:

"G13	Cirkularitet	Forordning [Publikationskontoret: indsæt nummeret på denne forordning]	Ikke relevant Bilag VII, del E, om forbud mod genbrug af de specificerede komponenter finder dog anvendelse.
------	--------------	--	---

!!

I tillæg 2, punkt 4, foretages følgende ændringer:

- a) I tabellen "Del I: Køretøjer i klasse M1" affattes punkt 59 således:

"59	Forordning [Publikationskontoret: indsæt nummeret på denne forordning] (Cirkularitet)	Kravene i den pågældende forordning finder ikke anvendelse.
-----	---	---

"

b) I tabellen "Del II: Køretøjer i klasse N1" affattes punkt 59 således:

"

59	Forordning [Publikationskontoret: indsæt nummeret på denne forordning] (Cirkularitet)	Kravene i den pågældende forordning finder ikke anvendelse."
----	---	--

I del III foretages følgende ændringer:

a) I tillæg 1 affattes punkt 59 således:"

59	Cirkularitet	Forordning [Publikationskontoret: indsæt nummeret på denne forordning]	Ikke relevant	Ikke relevant"		
----	--------------	--	---------------	----------------	--	--

b) I tillæg 2 affattes punkt 59 således:

"59	Cirkularitet	Forordning [Publikationskontoret: indsæt nummeret på denne forordning]	Ikke relevant			Ikke relevant"				
-----	--------------	--	---------------	--	--	----------------	--	--	--	--

c) I tillæg 3 affattes punkt 59 således:

"59	Cirkularitet	Forordning [Publikationskontoret: indsæt nummeret på denne forordning]	Ikke relevant"
-----	--------------	--	----------------

d) I tillæg 4 affattes punkt 59 således:

"59	Cirkularitet	Forordning [Publikationskontoret: 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 i tabellen i bilag II til forordning (EU) nr. 168/2013 affattes punkt 15a således:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Cirkularitetskrav	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1252 (*1)	x	x	x								
15b	18	Cirkularitetskrav	[Publikationskontoret: indsæt denne forordning om udrangerede køretøjer (EU) 2025/XXXX				x	x	x	x	x	x	x	x''

BILAG XI

SAMMENLIGNINGSTABEL

2. Direktiv 2000/53/EF

<i>Direktiv 2000/53/EF</i>	<i>Nærværende forordning</i>
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, nr. 1)	Artikel 3, stk. 1, nr. 1)
Artikel 2, nr. 2)	Artikel 3, stk. 1, nr. 2)
Artikel 2, nr. 3)	Artikel 3, stk. 1, nr. 22)
Artikel 2, nr. 4)	Artikel 3, stk. 2, litra a)
Artikel 2, nr. 5)	Artikel 3, stk. 1, nr. 16)
Artikel 2, nr. 6)	Artikel 3, stk. 1, nr. 5)
Artikel 2, nr. 7)	Artikel 3, stk. 2, litra a)
Artikel 2, nr. 8)	Artikel 3, stk. 2, litra a)
Artikel 2, nr. 9)	Artikel 3, stk. 2, litra a)
Artikel 2, nr. 10)	Artikel 3, stk. 1, 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, stk. 11, litra d)	—
Artikel 2, nr. 12)	—

<i>Direktiv 2000/53/EF</i>	<i>Nærværende forordning</i>
Artikel 2, nr. 13)	–
Artikel 3, stk. 1	Artikel 2, nr. 1, litra a)
Artikel 3, stk. 2	–
Artikel 3, stk. 3	–
Artikel 3, stk. 4	Artikel 2, stk. 2, litra a), og stk. 5
Artikel 3, stk. 5	Artikel 2, stk. 1, litra c), og stk. 5 og 6
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. 2 og 3
Artikel 4, stk. 2, litra b), nr. i)	Artikel 5, stk. 4, litra a)
Artikel 4, stk. 2, litra b), nr. ii)	Artikel 5, stk. 4, litra b)
Artikel 4, stk. 2, litra b), nr. iii)	Artikel 5, stk. 4, litra c)
Artikel 4, stk. 2, litra b), nr. iv)	Artikel 5, stk. 4, litra d)
Artikel 4, stk. 2, litra c)	--
Artikel 5, stk. 1, første led	Artikel 23, stk. 1, og artikel 23, stk. 2, litra c)
Artikel 5, stk. 1, andet led	Artikel 23, stk. 2, litra b)
Artikel 5, stk. 2	Artikel 23, stk. 4, første og andet afsnit, litra c)
Artikel 5, stk. 3, første afsnit	Artikel 25
Artikel 5, stk. 3, andet afsnit	--

<i>Direktiv 2000/53/EF</i>	<i>Nærværende forordning</i>
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 IX
Artikel 5, stk. 5, andet afsnit	Artikel 25, stk. 5
Artikel 6, stk. 1	Artikel 27, stk. 1 og 3
Artikel 6, stk. 2, første afsnit	Artikel 15, stk. 1
Artikel 6, stk. 2, andet afsnit	--
Artikel 6, stk. 3, første afsnit	Artikel 30, stk. 1, og bilag VII, del C
Artikel 6, stk. 3, andet afsnit	Artikel 29, stk. 1
Artikel 6, stk. 4	Artikel 15, stk. 2
Artikel 6, stk. 5	Artikel 27, stk. 5
Artikel 6, stk. 6	Artikel 27, stk. 4
Artikel 7, stk. 1	Artikel 33, stk. 1
Artikel 7, stk. 2, litra a)	--
Artikel 7, stk. 2, litra b)	Artikel 34, stk. 1, litra a) og b)
Artikel 7, stk. 2, andet afsnit	--
Artikel 7, stk. 2, tredje afsnit	Artikel 49, stk. 5

<i>Direktiv 2000/53/EF</i>	<i>Nærværende forordning</i>
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. 3
Artikel 8, stk. 3	Artikel 11, stk. 1
Artikel 8, stk. 4	Artikel 11, stk. 1 og 2
Artikel 9, stk. 1a, første afsnit	Artikel 49, stk. 1, litra j)
Artikel 9, stk. 1a, andet afsnit	Artikel 49, stk. 1, andet afsnit
Artikel 9, stk. 1a, tredje afsnit	Artikel 49, stk. 1, tredje afsnit
Artikel 9, stk. 1b)	Artikel 49, stk. 2
Artikel 9, stk. 1c)	--
Artikel 9, stk. 1d)	Artikel 49, stk. 5
Artikel 9, stk. 2	Artikel 9
Artikel 9a, stk. 1	Artikel 50, stk. 1
Artikel 9a, stk. 2	Artikel 50, stk. 2
Artikel 9a, stk. 3	Artikel 50, stk. 3
Artikel 9a, stk. 4	Artikel 50, stk. 4
Artikel 9a, stk. 5	Artikel 50, stk. 5
Artikel 9a, stk. 6	Artikel 50, stk. 6

<i>Direktiv 2000/53/EF</i>	<i>Nærværende forordning</i>
Artikel 10, stk. 1	--
Artikel 10, stk. 2	--
Artikel 10, stk. 3	--
Artikel 10a	Artikel 55
Artikel 11, stk. 1	Artikel 51, stk. 1
Artikel 11, stk. 2	Artikel 51, stk. 2
Artikel 12, stk. 1	Artikel 57, stk. 1
Artikel 12, stk. 2	Artikel 57, stk. 2
Artikel 12, stk. 3	--
Artikel 13	--
Bilag I	Bilag VII
Bilag II	Bilag III

3. Direktiv 2005/64/EF

<i>Direktiv 2005/64/EF</i>	<i>Nærværende forordning</i>
Artikel 1, første afsnit	Artikel 1
Artikel 1, andet afsnit	--
Artikel 2	Artikel 2, stk. 1, litra a)
Artikel 3, litra a)	Artikel 2, stk. 2, litra a)
Artikel 3, litra b)	Artikel 2, stk. 2, litra b)
Artikel 3, litra c)	Artikel 2, stk. 2, litra c)
Artikel 4, nr. 1)	Artikel 3, stk. 1, nr. 1)
Artikel 4, nr. 2)	Artikel 3, stk. 2, litra b)
Artikel 4, nr. 3)	Artikel 3, stk. 1, nr. 3)
Artikel 4, nr. 4)	Artikel 3, stk. 1, nr. 2)
Artikel 4, nr. 5)	Bilag II
Artikel 4, nr. 6)	Artikel 3, stk. 2, litra b), sammenholdt med artikel 3, stk. 1, nr. 1)
Artikel 4, nr. 7)	Artikel 3, stk. 2, litra b)
Artikel 4, nr. 8)	Artikel 3, stk. 2, litra b)
Artikel 4, nr. 9)	Artikel 3, stk. 1, nr. 5)
Artikel 4, nr. 10)	Artikel 3, stk. 2, litra a)
Artikel 4, nr. 11)	--
Artikel 4, nr. 12)	Artikel 3, stk. 2, litra a)

Artikel 4, nr. 13)	Artikel 3, stk. 1, nr. 4)
Artikel 4, nr. 14)	Artikel 3, stk. 1, nr. 6)
Artikel 4, nr. 15)	Artikel 3, stk. 1, nr. 7)
Artikel 4, nr. 16)	--
Artikel 4, nr. 17)	--
Artikel 4, nr. 18)	Artikel 9
Artikel 4, nr. 19)	--
Artikel 4, nr. 20)	--
Artikel 5, stk. 1	--
Artikel 5, stk. 2	Artikel 8, stk. 1, andet punktum
Artikel 5, stk. 3	Artikel 8, stk. 4
Artikel 5, stk. 4	Artikel 24
Artikel 6, stk. 1	Artikel 4, stk. 2
Artikel 6, stk. 2, andet afsnit	Artikel 5, stk. 8
Artikel 6, stk. 3	Artikel 11
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 VII, del E

Artikel 7, litra b)	Bilag VII, 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	--
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 VII, del E
Bilag VI	--

BILAG XII

ÆNDRING AF FORORDNING (EU) 2023/1542

I bilag I til forordning (EU) 2023/1542 foretages følgende ændringer:

Kolonne 1	Kolonne 2
Betegnelse for stoffet eller stofgruppen	Betingelser for begrænsningen
Kviksølv CAS-nr.: 7439-97-6 EF-nr. 231-106-7 og forbindelser deraf	Batterier må, uanset om de er 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 indbygget i apparater, lette transportmidler eller andre køretøjer eller ej, ikke indeholde mere end 0,002 vægtprocent cadmium (udtrykt som metallisk cadmium). 2. <u>Elkøretøjsbatterier og startbatterier, der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse, i klasse M1 og N1 som defineret i forordning (EU) 2018/858 må ikke indeholde mere end 0,01 vægtprocent cadmium (udtrykt som metallisk cadmium) i homogene materialer.</u> 3. <u>Punkt 2 finder ikke anvendelse på elkøretøjsbatterier, der anvendes som reservedele til elkøretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse, i klasse M1 og N1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, der er bragt i omsætning inden den 31. december 2008.</u>

Kolonne 1	Kolonne 2
Betegnelse for stoffet eller stofgruppen	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 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. <u>3. Bærbare batterier, der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse, i klasse M1 og N1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, må ikke indeholde mere end 0,1 vægtprocent bly (udtrykt som blymetal) i homogene materialer.</u> <u>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 M1 og N1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, som er typegodkendt før den 1. januar 2024.</u> <u>5. Elkøretøjsbatterier der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse, i klasse M1 og N1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, må ikke indeholde mere end 0,1 vægtprocent bly (udtrykt som blymetal) i homogene materialer.</u> <u>6. Punkt 5 finder ikke anvendelse på:</u> <u>elkøretøjsbatterier, der er indbygget i eller anvendt som reservedele til køretøjer i klasse M1 og N1</u>

Kolonne 1	Kolonne 2
Betegnelse for stoffet eller stofgruppen	Betingelser for begrænsningen
	<u>som defineret i forordning (EU) 2018/858 og typegodkendt før den 1. januar 2019</u> <u>elkøretøjsbatterier, der er indbygget i eller anvendt som reservedele til køretøjer til særlig anvendelse i klasse M1 og N1, som defineret i forordning (EU) 2018/858 og typegodkendt før den 1. januar 2024.</u> <u>7. Startbatterier, der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse, i klasse M1 og N1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, må ikke indeholde mere end 0,1 vægtprocent bly (udtrykt som blymetal) i homogene materialer.</u> <u>8. Punkt 7 finder ikke anvendelse på:</u> <u>i) startbatterier, der anvendes i 12 V-anvendelser til køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse, i klasse M1 og N1 som defineret i forordning (EU) 2018/858¹</u> <u>ii) startbatterier, der anvendes i 24 V-anvendelser i køretøjer til særlig anvendelse i klasse M1 og N1 som defineret i forordning (EU) 2018/858²</u> <u>(iii) startbatterier, der anvendes til andre formål end dem, der er omfattet af punkt 8, nr. i) og ii), i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse, i klasse M1 og N1 som defineret i forordning (EU) 2018/858, der er typegodkendt før den 1. januar 2024.</u>

¹ Denne undtagelse skal revideres i 2030.

² Denne undtagelse skal revideres i 2030.

Kolonne 1	Kolonne 2
Betegnelse for stoffet eller stofgruppen	Betingelser for begrænsningen
4. Hexavalent chrom CAS-nr.: 18540-29-9 EF-nr. 606-053-1 og forbindelser deraf	<u>Batterier, der er indbygget i køretøjer, herunder køretøjer til særlig anvendelse, i klasse M1 og N1 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.</u>

BILAG XIII

KRAV TIL CERTIFIKATORER OG AUDITORER OG KRITERIER, SOM SKAL OPFYLDES AF ANLÆG, DER UDFØRER PRODUKTION AF GENANVENDT MATERIALE

DEL A

Detaljerede krav til tredjeparter, der foretager audit

1. En tredjepart, der foretager audit i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, skal være uafhængig af leverandøren, fabrikanten eller den person, der er involveret i produktionen af det genanvendte materiale og det kontrollerede anlæg. Med henblik herpå bør denne part 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) identifikation, 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 medarbejders 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 inspektioner 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. 2, 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 genanvendte materialer.

3. Overensstemmelsesvurderingsorganet, der foretager audit eller certificering, skal med henblik på at påvise, at det opfylder kriterierne i stk. 1 og 2, henviser til sin certificering efter EU-standarder eller tilsvarende internationalt anerkendte standarder, der er relevante for foretagelsen af audit, såsom ISO-standard 19011:2018 eller ISO/IEC-standard 17020:2012.

DEL B

KRITERIER TIL PÅVISNING AF, AT GENANVENDT MATERIALE ER BLEVET PRODUCERET PÅ ET ANLÆG, DER OPFYLDER KRAVENE OM BESKYTTELSE AF MENNESKERS SUNDHED, KLIMAET OG MILJØET I HENHOLD TIL EU-RETTELLER KRAV SVARENDE HERTIL (JF. ARTIKEL 6, stk. 1c))

1. Ved den audit, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2, kontrolleres det, at det anlæg, der er involveret i produktionen af genanvendt materiale, i sine faktiske operationer opfylder 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 projekteret, konstrueret 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
 - ba. det modtager sit plastaffald fra et land, der opfylder tilsvarende standarder som landene i Den Europæiske Union med hensyn til miljøbeskyttelse og arbejdstagernes sikkerhed, og opererer i et sådant land i overensstemmelse med kriterierne i denne dels stk. 4.
 - c. 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 det berørte personale 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)

- d. 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
 - e. det har truffet foranstaltninger med henblik på at spare energi og begrænse udledningen af drivhusgasser i forbindelse med sine aktiviteter
 - f. 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
 - g. det er ikke er blevet dømt for udførelse af ulovlige aktiviteter i forbindelse med affaldshåndtering i de seneste fem år.
2. Når det kontrolleres, at et anlæg opfylder ovennævnte kriterier samt kravene i artikel 6, stk. 1b), tager den tredjepart, der udfører den pågældende audit eller certificering, navnlig som referencepunkt, og hvor det er relevant, hensyn til følgende:
- 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 genanvendte materialer, der er blevet produceret
 - b. konklusionerne om den bedste tilgængelige teknik, der er vedtaget for visse aktiviteter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner.
3. Navn og kontaktoplysninger på de personer, der har foretaget audittene, er klart angivet i auditrapporterne.

4. Auditorerne kontrollerer, at plastaffald behandles på en måde, der er i overensstemmelse med EU's standarder, og kontrollerer, at det kommer fra et land med en omfattende ramme for affaldshåndtering, der dækker hele dets territorium og som viser dets evne og vilje til at sikre en 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 et tilsvarende system til gennemførelse af princippet om, at forureneren betaler
 - b. de foranstaltninger, der er gennemført og planlagt for at øge andelen af plast fra forbrugsleddet, 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 plast fra forbrugsleddet, der indgår i køretøjer, som bringes i omsætning på det nationale marked, og indikatorerne for overvågning af disse foranstaltninger.

DEL C

KRITERIER TIL PÅVISNING AF, AT GENANVENDT MATERIALE ER PRODUCERET I OVERENSSTEMMELSE MED KRAVENE I ARTIKEL 6, STK.1, 1a) og 1b)

Ved den audit, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2, kontrolleres det, at det anlæg, der er involveret i produktionen af genanvendt materiale, i sine faktiske operationer opfylder følgende betingelser:

- 1. Anlægget skal kunne dokumentere, at det producerer materialer af genanvendt forbrugsaffald. Hvis anlægget også producerer materialer, der stammer fra produktionsaffald eller stammer fra råstoffer, skal det kunne påvise, at det klart skelner mellem de forskellige typer materialer. Anlægget skal sikre, at det kun leverer materialer af genanvendt 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 genanvendte materialer af forbrugsaffald, som stammer fra udrangerede køretøjer eller reparerede køretøjer, skal kunne påvise, at dette affald er blevet indsamlet særskilt og ikke er blevet blandet med materialer af anden oprindelse, før det blev modtaget på anlægget og under hele genanvendelsesprocessen.
-