

Brussel, 11 juni 2025
(OR. en)

10092/25

**Interinstitutioneel dossier:
2023/0284 (COD)**

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

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
Betreft:	Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken, tot wijziging van de Verordeningen (EU) 2018/858 en 2019/1020 en tot intrekking van de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG - Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. Op 13 juli 2023 publiceerde de Europese Commissie een voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken, tot wijziging van de Verordeningen (EU) 2018/858 en 2019/1020 en tot intrekking van de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG (“het voorstel”).
2. De Commissie presenteerde haar wetgevingsvoorstel en de bijbehorende effectbeoordeling op 3 oktober 2023 in de Groep milieu, die er onder het Spaanse voorzitterschap van de Raad een eerste gedachtewisseling over hield.

3. Het voorstel bevat voorschriften die ervoor moeten zorgen dat nieuwe voertuigen zodanig worden ontworpen dat recycling, hergebruik en revisie van voertuigdelen en onderdelen worden vergemakkelijkt. Ook wordt voorgesteld een verplicht streefcijfer voor het gebruik van gerecyclede kunststoffen in te voeren en de Commissie de bevoegdheid te geven om gedelegeerde handelingen vast te stellen om in de toekomst streefcijfers vast te stellen voor gerecycled staal, kritieke grondstoffen en aluminium. Het voorstel heeft tot doel de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te versterken en bevat strengere traceerbaarheids- en controlemaatregelen om de inzameling van autowrakken te verbeteren en het hardnekkige probleem van “vermiste voertuigen” aan te pakken. Voorts wordt voorgesteld de uitvoer te verbieden van gebruikte voertuigen die niet langer geschikt zijn voor het verkeer, zodat de Unie haar verbintenissen kan nakomen om niet bij te dragen aan verontreiniging in derde landen en waardevolle materialen in de EU te houden. Het voorstel is ook gericht op een betere verwerking van autowrakken door de vaststelling van een recyclingstreefcijfer voor kunststoffen en de verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen, met het oog op versterking van de circulaire economie.
4. In het Europees Parlement is het dossier gezamenlijk doorverwezen naar de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (ENVI) en de Commissie interne markt en consumentenbescherming (IMCO), die respectievelijk de heer Jens Gieseke (PPE, DE) en de heer Paulius Saudargas (PPE, LT) als rapporteur hebben aangewezen.
5. Op 13 december 2023 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité advies uitgebracht.
6. Op werkgroepniveau is het voorstel besproken tijdens zeventien vergaderingen onder het Spaanse, Belgische, Hongaarse en Poolse voorzitterschap. De eerste compromistekst werd onder het Belgische voorzitterschap opgesteld en gepubliceerd¹. Onder het Hongaarse voorzitterschap is een ander compromisvoorstel opgesteld². Het huidige Poolse voorzitterschap heeft nog eens twee compromisteksten opgesteld³.

¹ Doc. 11733/24.

² Doc. 16429/24.

³ Doc. 6117/25 en doc. 8543/25.

7. Het Belgische voorzitterschap heeft de delegaties op de hoogte gebracht van de stand van zaken als punt onder diversen tijdens de zitting van de Raad Milieu van 17 juni 2024, en tijdens de zitting van de Raad Milieu van 17 december 2024 heeft onder het Hongaarse voorzitterschap een oriënterend debat over het voorstel plaatsgevonden. Op 30 april 2025 heeft het Coreper sturing gegeven voor verdere werkzaamheden met betrekking tot de kwestie van afval na consumptie dat in aanmerking komt om mee te tellen voor de streefcijfers voor het minimumgehalte aan gerecycled materiaal.
8. Op 4 juni 2025 heeft het Coreper het voorstel besproken ter voorbereiding van de Raad Milieu en geconcludeerd dat het, onder voorbehoud van enkele aanpassingen, die in de bijlage bij deze nota zijn weergegeven, aan de Raad kan worden toegezonden, zodat deze tijdens zijn zitting op 17 juni 2025 tot een algemene oriëntatie kan komen.

II. VOORNAAMSTE ELEMENTEN VAN DE COMPROMISTEKST VAN HET VOORZITTERSCHAP

a) Rechtsgrondslag

De Commissie stelde voor artikel 114 VWEU als rechtsgrondslag voor het gehele voorstel te hanteren. Rekening houdend met de besprekingen in de groep heeft het voorzitterschap artikel 192, lid 1, VWEU toegevoegd als rechtsgrondslag voor de hoofdstukken IV en V van het voorstel in verband met het beheer van autowrakken en met gebruikte voertuigen en de uitvoer ervan. De rechtsgrondslag voor de overige bepalingen, met name de hoofdstukken II en III, die in de eerste plaats betrekking hebben op de productie van nieuwe voertuigen, blijft artikel 114 VWEU.

b) Uitbreiding van het toepassingsgebied (artikel 2)

Een aantal delegaties was er voorstander van meer ambitie te tonen met betrekking tot de zogenaamde zware bedrijfsvoertuigen en twee- of driewielige voertuigen en vierwielers. Dit omvat nieuwe verplichtingen die oorspronkelijk alleen voor personenauto's en lichte commerciële bestelwagens zouden gelden, zoals een ontwerp dat het mogelijk maakt om bepaalde voertuigdelen te verwijderen, het opstellen van een strategie inzake circulariteit of de etikettering van voertuigdelen. Tegelijkertijd moet de regeling inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor zware bedrijfsvoertuigen en motorfietsen niet alleen betrekking hebben op de inzameling ervan en de verwijdering van gevaarlijke stoffen eruit, zoals voorgesteld door de Commissie, maar ook op de kosten van de verwerkingsketen als geheel, zoals reeds het geval is voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. De meeste van deze nieuwe verplichtingen zullen ook gelden voor motorfietsen van de categorieën L_{1e} en L_{2e}, die niet in het oorspronkelijke voorstel van de Commissie waren opgenomen.

Bovendien zijn bepaalde voertuigen voor speciale doeleinden toegevoegd aan het toepassingsgebied van de verordening om de baten van circulariteit en verwerking nog te vergroten. Er gelden vrijstellingen voor caravans, door kleine fabrikanten geproduceerde voertuigen voor speciale doeleinden en delen van door kleine fabrikanten geproduceerde voertuigen waarvoor typegoedkeuring wordt verleend in het kader van meerfasetypegoedkeuring, met uitzondering van het basisvoertuig.

Bovendien vallen voertuigdelen die in een latere fase van de typegoedkeuring worden gekeurd dan het basisvoertuig nu ook onder de verordening (tenzij zij onder de bovengenoemde vrijstelling voor kleine series vallen).

c) Onderscheid tussen een gebruikt voertuig en een autowrak (artikel 37)

Voor elke verandering van eigenaar voorziet de herziene aanpak in de verplichte overlegging van documentatie waaruit blijkt dat het voertuig geen autowrak is. Deze documentatie kan een beoordeling zijn overeenkomstig bijlage I (zie hieronder) of een geldig technisch certificaat. Er wordt voorzien in een afwijking voor de eigendomsoverdracht van voertuigen die worden overgedragen door natuurlijke personen die geen ondernemingen zijn. Deze afwijking is echter niet van toepassing op onlineverkoop, aangezien dit een hoger risico inhoudt. De bovenstaande wijzigingen gaan vergezeld van een gewijzigde definitie van autowrakken en een ingrijpend gewijzigde bijlage I, die de bindende en indicatieve criteria bevat die moeten worden beoordeeld om te bepalen of een voertuig een autowrak is. In deel C van bijlage I zijn uitzonderingen opgenomen voor voertuigen van bijzonder cultureel belang en voor gevallen waarin de eigenaar van het voertuig besluit het voertuig weer geschikt voor het verkeer te maken.

d) Streefcijfers voor het minimumgehalte aan gerecycled materiaal (artikel 6)

Om de weg vrij te maken voor aanzienlijke voordelen op het gebied van circulariteit en tegelijkertijd een realistische aanpak te handhaven, gaat de compromistekst uit van een aanpak in drie fasen van de streefcijfers voor het minimumgehalte aan gerecycled kunststof. De streefcijfers stijgen geleidelijk van ten minste 15 % 72 maanden na de inwerkingtreding van de verordening, tot 20 % na 96 maanden en 25 % na 120 maanden. Als vrijwaringsmechanisme is de Commissie bevoegd om tijdelijke afwijkingen van deze streefcijfers vast te stellen wanneer het gebrek aan beschikbaarheid of buitensporige prijzen van gerecyclede kunststoffen de naleving ervan buitensporig moeilijk maken. Wat de streefcijfers voor het minimumgehalte aan gerecycled materiaal van andere materialen betreft, krijgt de Commissie de bevoegdheid om een minimaal aandeel gerecycled staal vast te stellen op basis van een door haar uit te voeren haalbaarheidsstudie. Een soortgelijke bevoegdheid is voorzien voor andere materialen, met name aluminium, magnesium en legeringen daarvan, maar ook neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt of boor.

e) Definitie van afval na consumptie dat meetelt voor de streefcijfers voor het minimumgehalte aan gerecycled kunststof en audits door derden (artikel 3, lid 11, en artikel 6, bijlage XIII)

De definitie van afval na consumptie is aangepast aan de WTO-regels om het gebruik van gerecycled materiaal uit zowel de EU als derde landen mogelijk te maken. Deze wijziging gaat vergezeld van een systeem van audits door derden van installaties die dergelijk gerecycled materiaal produceren, ongeacht of deze zich in de EU of in een derde land bevinden. De conformiteitsbeoordelingsinstanties moeten beschikken over een internationaal erkende EU-certificering of gelijkwaardige internationaal erkende certificering voor het uitvoeren van audits, zoals ISO 19011:2018 of ISO/IEC 17020:2012.

Uit deze audits moet blijken of de installaties voldoen aan de eisen voor de bescherming van de menselijke gezondheid, het klimaat en het milieu die in het Unierecht zijn vastgesteld of die gelijkwaardig zijn aan die eisen, en dat kunststofafval dat in dergelijke installaties wordt verwerkt afkomstig is uit landen met een alomvattende strategie voor afvalstoffenbeheer.

Gelet op het verband met de mondiale handelsbetrekkingen en toeleveringsketens en de noodzaak om het juiste evenwicht te vinden tussen milieuvoordelen en het concurrentievermogen van de recycling- en automobiellindustrie van de EU, mogen de gelijkwaardige voorwaarden en audits voor materialen die in derde landen worden gerecycled pas 48 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening van toepassing worden. Het verwachte effect van deze vereisten moet 24 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening uitgebreider worden beoordeeld. Bovendien is er in artikel 55 een evaluatieclausule opgenomen.

f) Verplichtingen voor fabrikanten (strategie inzake circulariteit, circulariteitspaspoort voor voertuigen – artikelen 9 en 13)

Om de lasten voor voertuigfabrikanten te verminderen, bepaalt de compromistekst dat de circulariteit moet worden vastgesteld per voertuigcategorie (bv. alle voertuigen die een fabrikant produceert in categorie N₁), in plaats van per model waarvoor typegoedkeuring is verleend, zoals het geval was in het oorspronkelijke voorstel van de Commissie. Dit geldt niet voor bepaalde informatie over de ontwikkeling van verwerkingstechnologieën en voor informatie over het aandeel gerecycled materiaal, die typespecifiek moeten blijven.

Wat het digitale circulariteitspaspoort van voertuigen betreft, is een aantal aanvullingen aangebracht om ervoor te zorgen dat dit paspoort wordt geïntegreerd in andere paspoorten die bij het Unierecht zijn vastgesteld, zoals de verordening inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten. Het paspoort zal nu ook informatie moeten bevatten over voertuigdelen die lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten, alsmede een verklaring over het aandeel gerecycled materiaal, de circulariteitsstrategie en een verwijzing naar de catalogus van reserveonderdelen, met inbegrip van de plaats ervan in het betrokken voertuigtype.

g) Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (artikelen 16 t/m 22)

De regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid is gewijzigd om de lidstaten meer flexibiliteit te bieden om rekening te houden met hun specifieke situatie of reeds bestaande wetgeving. De verplichtingen van producenten kunnen bijgevolg worden aangepast in ultraperifere gebieden en de lidstaten kunnen eisen dat producenten hun verplichtingen op het vlak van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid nakomen via een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid.

Wat de berekening van de vergoeding voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid betreft, is verduidelijkt dat deze ook de vervoerskosten van een inzamelpunt naar de verwerkingsinstallatie moet dekken en dat de producenten de kosten voor voertuigen waarvoor de producent niet kan worden geïdentificeerd (of niet langer bestaat), moeten dekken in verhouding tot hun marktaandeel.

Ten slotte moest er een specifieke grensoverschrijdende regeling worden uitgewerkt voor de uitzonderlijke situatie waarin geen enkele producent volgens de definitie van de verordening kan worden geïdentificeerd op het grondgebied van de lidstaat waar het voertuig een autowrak wordt. In dat geval worden de kosten gedragen door de producent die het voertuig op de markt (van de Unie) heeft gebracht, die voor de toepassing van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in elke lidstaat een gemachtigde vertegenwoordiger heeft. Om de verwerkingskosten te dekken, kunnen de lidstaten ook de betaling van een overeenkomstige vergoeding eisen bij de eerste inschrijving van een gebruikt voertuig of een voertuig waarvoor geen producent kan worden geïdentificeerd. Er is voorzien in samenwerkings- en monitoringactiviteiten om de naleving van de verordening te waarborgen.

h) Inzameling (artikelen 23 en 24)

In de tekst van het voorzitterschap wordt verduidelijkt dat autowrakken rechtstreeks kunnen worden afgegeven aan een erkende verwerkingsinrichting of, indien een lidstaat daarvoor een vergunning heeft verleend, aan een inzamelpunt dat is opgenomen in het inzamelingssysteem voor zijn grondgebied, dat dan verplicht zal zijn de autowrakken binnen een maand aan een erkende verwerkingsinrichting over te dragen, teneinde het risico op illegale activiteiten te beperken. De mogelijkheid om voor inzamelpunten vergunningen te verlenen wordt nodig geacht om iets te doen aan de situatie van zeer kleine lidstaten of afgelegen gebieden waar geen erkende verwerkingsinrichting beschikbaar is. In overweging 46 wordt nu ook verduidelijkt dat maatregelen die bepalen of de levering van autowrakken gratis is, gebaseerd kunnen zijn op financiële stimulansen.

i) Verwerking (artikelen 27 t/m 36)

De tekst van het voorzitterschap bevat een aantal verduidelijkingen in de artikelen over de verplichtingen van erkende verwerkingsinrichtingen inzake shredderen, opslag, verwijdering van vloeistoffen en de termijn voor het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen, alsook over de bevoegdheid van de Commissie om de verwerkingsvereisten aan te passen, die nu specifiek gekoppeld is aan wetenschappelijke vooruitgang op het gebied van verwerkingstechnologieën. In de tekst van het voorzitterschap is het verbod op het gemengd shredderen van autowrakken met andere afvalstoffen positief geherformuleerd, waarbij deze handeling nu wordt toegestaan indien aan bepaalde kwaliteitscriteria en grenswaarden wordt voldaan door post-shreddertechnologie. Deze nieuwe grenswaarden gelden ook als voorwaarde voor het storten van niet-inerte afvalstoffen afkomstig van het shredderen van autowrakken. Om de tekst toekomstbestendiger, innovatievriendelijker en technologisch neutraler te maken, wordt het mogelijk gemaakt om in deel C van bijlage VII meer vrijstellingen voor voertuigdelen en onderdelen te schrappen wanneer de grenswaarden voor post-shreddertechnologie kunnen worden bereikt, aangezien post-shreddertechnologieën in de nabije toekomst verder zullen worden ontwikkeld. Voertuigdelen die uit autowrakken worden verwijderd, mogen niet als afval worden beschouwd wanneer uit de technische beoordeling blijkt dat deze voertuigdelen en onderdelen geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, zoals bepaald in artikel 31.

j) Uitvoer van gebruikte voertuigen (artikelen 37 bis t/m 45)

Er is verduidelijkt dat de douanecontroles om na te gaan of alleen voor het verkeer geschikte voertuigen uit de Unie worden uitgevoerd, volledig geautomatiseerd zijn en gebaseerd blijven op bestaande beginselen van risicobeheer, zonder dat fysieke controles van de status van individuele voertuigen vereist zijn. Ook is verduidelijkt dat de lidstaten gebruik kunnen blijven maken van bestaande toepassingen, waaronder het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Eucaris), om verbinding te maken met MOVE-HUB, het nieuwe platform voor de uitwisseling van berichten dat nationale elektronische registers van de lidstaten en nationale douanesystemen via de EU-éénloketomgeving voor de douane met elkaar moet verbinden.

III. CONCLUSIE

9. De compromistekst van het voorzitterschap voor een algemene oriëntatie staat in de bijlage bij deze nota⁴.
10. Derhalve wordt de Raad verzocht:
 - de tekst in de bijlage te bespreken, en
 - in zijn zitting op 17 juni 2025 overeenstemming te bereiken over een algemene oriëntatie.

⁴ Toevoegingen aan het Commissievoorstel zijn onderstreept en schrappingen zijn aangegeven met [...]. De meest recente wijzigingen ten opzichte van document 9440/1/25 REV 1, zoals besproken in het Coreper op 4 juni 2025, zijn **vetgedrukt en onderstreept** voor toevoegingen en aangegeven met [...] voor schrappingen.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken, tot
wijziging van de Verordeningen (EU) 2018/858 en 2019/1020 en tot intrekking van de
Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114 en
artikel 192, lid 1, met betrekking tot de artikelen 14 tot en met 45, artikel 46 en artikel 48 van deze
verordening,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

¹ PB C , , blz. .

² PB C , , blz. .

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal³ (de “Europese Green Deal”) wordt een nieuwe groeistrategie uiteengezet die gericht is op de transformatie van de Unie tot een rechtvaardige en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie, waar uiterlijk in 2050 netto geen broeikasgassen meer worden uitgestoten en de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen. Teneinde ervoor te zorgen dat het productbeleid van de Unie bijdraagt aan het wereldwijd verlagen van de koolstofemissies, moet erop worden toegezien dat in de Unie in de handel gebrachte en verkochte producten op duurzame wijze worden verkregen, vervaardigd en verwerkt aan het einde van hun levensduur.
- (2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorgenomen in het Fit for 55-pakket, is een van de essentiële voorwaarden voor het verwezenlijken van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050. Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase van voertuigen worden verlaagd. De automobielsector is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben dat verband houdt met de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica in toekomstige modellen, die beide een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er veel mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken worden hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht of gerecycled. Om deze milieueffecten aan te pakken

³ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – De Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).

en bij te dragen aan het koolstofvrij maken van de sector, moet de werking van de eengemaakte markt worden verbeteren en de overgang van de automobiellindustrie naar een circulaire economie worden bevorderd. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie – Voor een schoner en concurrerender Europa”⁴, waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien “ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesties te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycle[...]d materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling”. De Raad⁵ en het Parlement⁶ benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het gebied van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

- (3) Bij Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad⁷ zijn geharmoniseerde verwerkingsvoorschriften voor autowrakken en streefcijfers voor hergebruik en recycling en hergebruik en nuttige toepassing van voertuigen vastgesteld. De richtlijn bevat verplichtingen inzake de inzameling van autowrakken alsook verplichtingen voor ondernemingen, met name beperking van het gebruik van zware metalen in voertuigen. De richtlijn voorziet ook in basisregels inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, op grond waarvan voertuigproducenten een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken moeten dragen.
- (4) Uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG door de Commissie⁸ is gebleken dat deze richtlijn veel van de oorspronkelijke doelstellingen ervan heeft verwezenlijkt, met name de verwijdering van cadmium, lood, kwik en zeswaardig chroom uit voertuigen, een toename van het aantal inzamelpunten voor autowrakken en het halen van de streefcijfers voor nuttige toepassing en recycling. Uit de evaluatie is echter ook gebleken dat de richtlijn belangrijke kwesties in verband met de inzameling van autowrakken onvoldoende aanpakte

⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 11 maart 2020 “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie – Voor een schoner en concurrerender Europa” (COM(2020) 98 final).

⁵ Conclusies van de Raad van 17 december 2020, “Naar een circulair en groen herstel”.

⁶ Resolutie van het Europees Parlement van 10 februari 2021 over het nieuwe actieplan voor de circulaire economie.

⁷ Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34).

⁸ Evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG van 18 september 2000 betreffende autowrakken, SWD(2021) 61 final.

en niet langer geschikt was om de hoogwaardige verwerking van deze voertuigen te waarborgen.

- (5) Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad⁹ regelt de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot hun herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing, zodat deze voertuigen aan het einde van hun levensduur aan de in Richtlijn 2000/53/EG vastgestelde doelstellingen kunnen voldoen. Die richtlijn heeft de herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van nieuwe voertuigen niet ingrijpend verbeterd en is niet aangepast aan de kenmerken van nieuwe voertuigen, die sinds de inwerkingtreding van die richtlijn aanzienlijk zijn veranderd.
- (6) Bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰ is een alomvattend systeem voor typegoedkeuring en markttoezicht ingevoerd voor motorvoertuigen, aanhangwagens en voor systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, teneinde de goede werking van de eengemaakte markt te waarborgen en een hoog niveau van milieuprestaties te bieden. Er is behoefte aan een afzonderlijke regelgevingshandeling voor de toepassing van de in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858 vastgestelde EU-typegoedkeuringsprocedure. Er moeten bepalingen en voorschriften worden vastgesteld met betrekking tot de circulariteit van voertuigen in het kader van de EU-typegoedkeuring. Om ervoor te zorgen dat voertuigen aan die voorschriften voldoen, moet de verificatie ervan in het kader van de EU-typegoedkeuringsprocedure worden gewaarborgd. De administratieve bepalingen van Verordening (EU) 2018/858, met inbegrip van de bepalingen inzake markttoezicht, corrigerende maatregelen en sancties, zijn van toepassing op typegoedkeuringen die bij deze verordening worden verleend. De administratieve bepalingen van Verordening (EU) 2018/858, met inbegrip van de bepalingen inzake markttoezicht, corrigerende maatregelen en sancties, zijn van toepassing op typegoedkeuringen die overeenkomstig de voorschriften van deze verordening zijn verleend.

⁹ Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (PB L 310 van 25.11.2005, blz. 10).

¹⁰ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en de goedkeuring van en het markttoezicht op systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).

- (7¹¹) Om de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en tegelijkertijd een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voorwaarden voor de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan worden geharmoniseerd. Om bij te dragen aan de doelstellingen van behoud, bescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu, bescherming van de gezondheid van de mens en een behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijke hulpbronnen, is het van essentieel belang regels vast te stellen met betrekking tot de voorwaarden voor het beheer van autowrakken en de uitvoer van gebruikte voertuigen.[...] De doelmatigste manier om de overgang van de automobielsector naar een circulaire economie te vergemakkelijken, is derhalve door op het niveau van de Unie een uniform regelgevingskader vast te stellen dat op geïntegreerde en consistente wijze betrekking heeft op het ontwerp, de vervaardiging en het in de Unie in de handel brengen van voertuigen en op de verwerking van autowrakken. [...] Om deze doelstellingen te verwezenlijken [...], moeten Richtlijn 2000/53/EG en Richtlijn 2005/64/EG worden vervangen door een verordening op basis van artikel 114 en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
- (7a) In de in artikel 349 VWEU genoemde ultraperifere gebieden moeten de lidstaten de verplichtingen van de producenten kunnen aanpassen om een dienstverlening te waarborgen en de kosten van het beheer van autowrakken te dekken in het licht van de kenmerken van deze gebieden.

¹¹ Overweging kan nog worden gewijzigd.

- (8) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M₁) en lichte bedrijfsvoertuigen (N₁), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M₁ en N₁, maar gedeeltelijk ook op [...] voertuigen van categorie L ([...] L_{1e}-L_{7e}), zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M₂, M₃, N₂, N₃, O) en voertuigen voor speciale doeleinden. Er is een gebrek aan uitgebreide informatie over de verwerking van dergelijke voertuigen aan het einde van hun levensduur in de Unie, waardoor bij de inwerkingtreding van deze verordening niet dezelfde regeling op deze voertuigen kan worden toegepast als die welke van toepassing is op voertuigen van de categorieën M₁ en N₁. De voorschriften inzake de inzameling van autowrakken, de verplichte overdracht ervan aan erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen en de verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen voor hergebruik en recycling voorafgaand aan het shredderen [...] en voorwaarden voor het storten van niet-inerte afvalstoffen van het shredderen, moeten echter binnen vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening van toepassing zijn op voertuigen van categorie L ([...] L_{1e}-L_{7e}) en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Om de verwerking van deze autowrakken te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op deze voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het inzamelen ervan, [...] het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit en de verwerking ervan aan het einde van hun levensduur worden gedekt.

- (9) Problemen met de uitvoer van gebruikte voertuigen hebben niet alleen betrekking op personenvoertuigen (M₁) en lichte bedrijfsvoertuigen (N₁), maar ook, zoals uit studies blijkt¹², grotere voertuigen. Daarom moeten deze bepalingen ook van toepassing zijn op zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerkenaanpassingen waar de fabrikant geen volledige zeggenschap over heeft. [...]Dit bemoeilijkt de berekening van[...] herbruikbaarheid, recyclebaarheid en de nuttige toepassing[...]. Met betrekking tot voertuigen voor speciale doeleinden [...] van de categorieën M₁ en N₁ [...] moeten de kosten van [...] de inzameling, de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, de verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen en de verwerking [...] door de producenten worden gedekt in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De regels met betrekking tot strategieën inzake circulariteit en uitvoer mogen niet van toepassing zijn op voertuigen voor speciale doeleinden van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃, en O. De bepalingen inzake stoffen in voertuigen moeten ook van toepassing zijn op voertuigen voor bijzondere doeleinden van de categorieën M₁ en N₁, zoals bepaald in Richtlijn 2000/53/EG. De fabrikant van voertuigen in de tweede fase waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasetypegoedkeuring, is niet in staat de percentages van de herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voltooide voertuigen te berekenen. Het is daarom aangewezen alleen van het basisvoertuig te eisen dat het aan deze verordening voldoet.

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

- (11) Een van de grootste praktische uitdagingen in verband met de toepassing van Richtlijn 2000/53/EG betreft de beoordeling of een voertuig al dan niet een autowrak is geworden, met name in het geval van grensoverschrijdende overbrenging van voertuigen. Ondanks de uitvaardiging van richtsnoeren¹³ aangaande deze kwestie blijft een dergelijke beoordeling problematisch. Daarom moeten er juridisch bindende precieze criteria worden vastgesteld aan de hand waarvan kan worden bepaald of een voertuig een autowrak is. Die criteria moeten worden gebruikt door alle ondernemingen en voertuigeigenaren die zich met autowrakken bezighouden. Er moet echter ook worden voorzien in vrijstellingen om de lidstaten de mogelijkheid te bieden te bepalen in welke situaties individuele voertuigen niet als autowrakken mogen worden beschouwd, hoewel zij aan de relevante criteria voldoen, vanwege hun status als voertuig van bijzonder cultureel belang. Deze situaties kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op voertuigen die in het bezit zijn van verzamelaars of musea, of op aangepaste voertuigen of racevoertuigen, mits de bevoegde autoriteiten het relevante bijzondere culturele belang erkennen.
- (12) Uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG is gebleken dat de bepalingen van deze richtlijn inzake het ontwerp van voertuigen die tot doel hebben de demontage ervan en het gebruik van gerecyclede materialen te vergemakkelijken, een zeer beperkt effect hadden op het ontwerp en de vervaardiging van nieuwe voertuigen, aangezien zij niet gedetailleerd, specifiek en meetbaar genoeg waren.

¹³ Richtsnoeren van de correspondenten nr. 9 inzake de overbrenging van afgedankte voertuigen,
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

- (13) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht en de fase aan het einde van hun levensduur moeten er geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recyclebaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen de herbruikbaarheid en recyclebaarheid ervan verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recyclebaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald bij Richtlijn 2005/64/EG. Om ervoor te zorgen dat de percentages van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden gemonitord, moet er een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycled, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. Om uniforme voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een dergelijke methode vast te stellen. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald bij Richtlijn 2005/64/EG.

- (14) Voertuigen moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen wordt beperkt. In haar mededeling van 14 oktober 2020 getiteld “Strategie voor duurzame chemische stoffen – Op weg naar een gifvrij milieu” (de “strategie voor duurzame chemische stoffen”)¹⁴ heeft de Commissie verklaard dat zorgwekkende stoffen zoveel mogelijk moeten worden beperkt en vervangen, en dat het gebruik van de schadelijkste stoffen voor toepassingen die niet essentieel zijn voor de samenleving, met name in consumentenartikelen, geleidelijk tot nul moet worden teruggebracht. Bijgevolg moeten zorgwekkende stoffen als bestanddelen van in voertuigen gebruikte materialen of van de voertuigdelen of onderdelen van voertuigen zoveel mogelijk worden beperkt om ervoor te zorgen dat voertuigen, alsook uit voertuigen gerecyclede materialen, gedurende hun gehele levenscyclus geen nadelige gevolgen hebben voor de menselijke gezondheid of het milieu.
- (15) Richtlijn 2000/53/EG beperkt reeds het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen en voorziet in vrijstellingen, waarbij dergelijke stoffen in bepaalde toepassingen mogen worden gebruikt. Deze bestaande regels moeten in deze verordening worden overgenomen. Om de samenhang van de wetgeving inzake chemische stoffen te waarborgen, moeten beperkingen op het in de handel brengen en het gebruik van andere stoffen in voertuigen echter worden geregeld in Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad¹⁵. Evenzo moeten op grond van de bepalingen van Verordening (EU) 2019/1021 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ beperkingen op het gebruik van stoffen worden ingevoerd. Daarom mag deze verordening niet voorzien in de mogelijkheid om andere stoffen dan lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen te beperken.

¹⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 14 [...] **oktober** 2020 “Strategie voor duurzame chemische stoffen – Op weg naar een gifvrij milieu” (COM(2020) 667 final).

¹⁵ Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (Reach), tot oprichting van een Europees Agentschap voor chemische stoffen, houdende wijziging van Richtlijn 1999/45/EG en houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 793/93 van de Raad en Verordening (EG) nr. 1488/94 van de Commissie alsmede Richtlijn 76/769/EEG van de Raad en de Richtlijnen 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG en 2000/21/EG van de Commissie (PB L 396 van 30.12.2006, blz. 1);

¹⁶ Verordening (EU) 2019/1021 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende persistente organische verontreinigende stoffen (PB L 169 van 25.6.2019, blz. 45).

- (16) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in vrijstellingen van de beperkingen op het gebruik van lood en cadmium in batterijen die in voertuigen worden gebruikt, die in deze verordening worden overgenomen. Het gebruik van stoffen in batterijen is echter volledig gereguleerd in Verordening (EU) 2023/[...]1542 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷. Derhalve moeten dergelijke stoffen worden aangepakt en moeten de beperkingen ervan en de daarmee verband houdende vrijstellingen, naargelang het geval, uiteindelijk naar die verordening worden overgedragen [...] door middel van een wijzigingsbepaling in deze verordening.
[...]
- (17) Om rekening te houden met de wetenschappelijke en technische vooruitgang, moet aan de Commissie nog steeds de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het wijzigen van vrijstellingen van beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen uit hoofde van deze verordening. De wijziging of schrapping van dergelijke vrijstellingen moet worden voorafgegaan door een beoordeling van de sociaal-economische gevolgen van een dergelijke wijziging, waarin Richtlijn 2000/53/EG niet voorziet, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de beschikbaarheid van alternatieve stoffen en de gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu gedurende de levenscyclus van voertuigen. Met het oog op een doeltreffende besluitvorming, coördinatie en beheer van de technische, wetenschappelijke en administratieve aspecten van de wijziging van deze verordening met betrekking tot beperkingen op het gebruik van stoffen in voertuigen, moet het Europees Agentschap voor chemische stoffen de Commissie bij deze beoordeling bijstaan.

¹⁷ Verordening (EU) 2023/1542 van het Europees Parlement en de Raad van [...] 12 juli 2023 inzake batterijen en afgedankte batterijen, tot wijziging van Richtlijn 2008/98/EG en Verordening (EU) 2019/1020 en tot intrekking van Richtlijn 2006/66/EG (PB L 191 van 28.7.2023, blz. 1[...]).

- (18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecyclede materialen in plaats van primaire grondstoffen worden verwerkt. Het gebruik van gerecyclede materialen maakt het mogelijk materialen op een hulpbronnenefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van de Unie. Circulariteit vermindert ook de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen en versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycled materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecyclede materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en uniforme bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycled materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.

- (19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecyclede kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycled. Bijgevolg moet elk voertuigtype [...] steeds hogere percentages kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycled. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecyclede kunststoffen in voertuigtypen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycled uit autowrakken [...]. [...] De selectie van kunststoffen die onder het toepassingsgebied van de streefcijfers vallen, is gebaseerd op de recyclebare soorten kunststoffen zoals gespecificeerd in de specifieke studie van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek (JRC)¹⁸ en de effectbeoordeling. In deze documenten worden andere thermohardende kunststoffen dan polyurethaanschuim in stoelen en elastomeren niet in aanmerking genomen bij de berekening van de streefcijfers, aangezien thermohardende kunststoffen bijzonder moeilijk te recycleren zijn en banden worden voorgesteld als prioritair product in het kader van de verordening inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten.[...] Indien het echter buitensporig moeilijk wordt om aan de minimumpercentages te voldoen omdat specifieke gerecyclede kunststoffen niet beschikbaar of buitensporig duur zijn, moet de Commissie bevoegd zijn om in overleg met de lidstaten de verordening aan te vullen door tijdelijke afwijkingen van de streefcijfers voor het gehalte aan gerecycled kunststofmateriaal vast te stellen. Om uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie [...] en uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype, in overeenstemming met andere wetgeving van de Unie waarin een breder scala aan afvalstromen en -producten consequent op horizontale wijze wordt aangepakt.

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

- (19a) Het gebruik van gerecyclede kunststoffen in voertuigen moet worden gestimuleerd, ervan uitgaande dat het gerecyclede materiaal zelf op een ecologisch duurzame manier is geproduceerd, zodat de koolstofvoetafdruk wordt verkleind en de circulaire economie wordt aangemoedigd. Daartoe moeten er bepaalde waarborgen worden ingebouwd om te voorkomen dat de milieubaten van het gebruik van dat gerecycled materiaal in voertuigen teniet worden gedaan door de manier waarop het wordt verkregen. Daarom moeten de daarmee verband houdende milieuproblemen op niet-discriminerende wijze worden aangepakt ten aanzien van zowel in de lidstaten geproduceerde als ingevoerde gerecyclede kunststoffen. Daartoe moeten voor gerecyclede kunststoffen, om te kunnen worden meegeteld voor de in de verordening vermelde streefcijfers voor het gehalte aan gerecycled materiaal, gelijkwaardige voorwaarden gelden als die voor de bescherming van de menselijke gezondheid, het klimaat en het milieu, onder meer inzake emissies en afvalbeheer, ongeacht of het recyclingproces binnen of buiten de Europese Unie plaatsvindt.
- (19b) Gescheiden inzameling van kunststofafval is van essentieel belang, aangezien dit een rechtstreeks positief effect heeft op het inzamelingspercentage en op de kwaliteit van het ingezamelde en van het gerecyclede materiaal. Gescheiden inzameling maakt recycling van hoge kwaliteit mogelijk en stimuleert het gebruik van hoogwaardige secundaire grondstoffen. Door toe te groeien naar een “recyclingmaatschappij” kunnen we in toenemende mate afvalproductie voorkomen en wordt het gebruik van afval als hulpbron aangemoedigd, zodat hulpbronnen niet langer beneden in de afvalhiërarchie opgesloten blijven waardoor nadelige milieueffecten vermeden worden en afval op een voor het milieu verantwoorde wijze kan worden beheerd. Gescheiden inzameling voorkomt ook vermenging van gevaarlijke en niet-gevaarlijke afvalstoffen, waardoor de veiligheid van de afvalstoffen en van de overbrenging ervan wordt gewaarborgd en verontreiniging wordt vermeden, in overeenstemming met internationale regels zoals het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan van 22 maart 1989¹⁹, het Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee van 10 december 1982²⁰, het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door het storten van afval en andere stoffen, gedaan te Londen op 29 december 1972, en het bijbehorende protocol van 1996, en bijlage V bij het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 1973 (“Marpol-verdrag”), zoals gewijzigd bij het Protocol van 1978 bij dat verdrag.

¹⁹ PB L 39 van 16.2.1993, blz. 3.

²⁰ PB L 179 van 23.6.1998, blz. 3.

(19c) Het Verdrag betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand²¹, gedaan te Genève op 14 november 1979, verplicht de partijen bij het verdrag ertoe het milieu tegen luchtverontreiniging te beschermen en ernaar te streven luchtverontreiniging, waaronder grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, te beperken en, voor zover mogelijk, geleidelijk te verminderen en te voorkomen. Krachtens het Verdrag inzake de bescherming en het gebruik van grensoverschrijdende waterlopen en internationale meren²², gedaan te Helsinki op 17 maart 1992, moeten de partijen maatregelen nemen om grensoverschrijdende gevolgen van watervontreiniging te voorkomen, te beheersen en te verminderen. In overeenstemming met de Verklaring van Rio de Janeiro in het kader van de Conferentie van de Verenigde Naties over milieu en ontwikkeling van 1992 moet in beginsel de vervuiler de kosten van verontreiniging dragen. Daarom moeten industriële activiteiten, zoals recycling van kunststoffen, gepaard gaan met maatregelen ter voorkoming en vermindering van verontreiniging.

(19ca) De voorwaarden die gelden voor in derde landen gerecycled materiaal, inclusief de auditvereisten, mogen pas op [48 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] van toepassing worden en de Commissie moet het verwachte effect van die voorwaarden uitgebreider beoordelen in het licht van de ontwikkeling van de marktsituatie en van de handelsbetrekkingen, en moet op [24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] aan de Raad en het Europees Parlement verslag uitbrengen over haar beoordeling.

(19[...]d) Om de streefcijfers van deze verordening voor de integratie van het gehalte aan gerecycled materiaal te halen, moet de Commissie uiterlijk 95 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening een evaluatie van de stand van de technologische ontwikkeling en de milieuprestaties van biogebaseerde kunststoffen in voertuigen uitbrengen en zo nodig een wetgevingsvoorstel met duurzaamheidsvereisten en -streefcijfers indienen.

²¹ PB L 171 van 27.6.1981, blz. 13.

²² PB L 186 van 5.8.1995, blz. 44.

- (20) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycled staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen aan het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielsector naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot het vaststellen van een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycled om in voertuigtypen te worden verwerkt. De vaststelling van een toekomstig streefcijfer moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie, die in overleg met relevante belanghebbenden moet worden opgesteld en alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijk streefcijfer moet bestrijken. Om uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.
- (21) Er bestaan mogelijkheden om meer gebruik te maken van gerecycled materiaal in voertuigen voor andere materialen die gewoonlijk worden gebruikt door de automobielsector, waarvoor de markten voor secundaire grondstoffen onderontwikkeld zijn, de voetafdruk in verband met de productie van primaire grondstoffen groot is of de recyclingniveaus gering zijn, terwijl de scheidings- en recyclingtechnologieën steeds beter worden. Het is derhalve passend dat de Commissie de wenselijkheid, de haalbaarheid en de effecten beoordeelt van het vaststellen van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycled neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt of boor dat wordt gebruikt in permanente magneten alsook voor aluminium en aluminiumlegeringen, of magnesium en magnesiumlegeringen. Met het oog op de haalbaarheid van het eventueel vaststellen van streefcijfers voor specifieke soorten aluminium- en magnesiumlegeringen moet in de studie aandacht worden besteed aan het afstemmen van de vraag met het secundair aanbod in het algemeen en moet in het bijzonder de afweging worden onderzocht tussen enerzijds maximale schaalvoordelen behalen door een minimumaantal families van legeringen vast te stellen en anderzijds maximaal voordeel halen uit waardebehoud door sortering in een breder scala van specifieke soorten legeringen.

- (22) Om de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de vaststelling van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt of boor dat wordt gerecycled uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecyclede materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om verbetering van de kwaliteit en behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycled materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.
- (23) In overeenstemming met de vereisten van Verordening (EU) 2024/1252[...] van het Europees Parlement en de Raad²³ en gezien de noodzaak om in deze verordening bepalingen vast te stellen inzake het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen en inzake kritieke grondstoffen die worden gebruikt in voertuigdelen en onderdelen van voertuigen, moeten die bepalingen van toepassing zijn als de sectorspecifieke uitvoering van de bepalingen van Verordening (EU) 2024/1252[...]. Hierdoor zullen verschillende informatie-, etiketterings- en verwijderingsverplichtingen in het kader van de procedures van deze verordening worden gestroomlijnd en geïntegreerd met die voor andere voertuigdelen, onderdelen en materialen. Om een coherente toepassing van de bepalingen van beide instrumenten te waarborgen, moet Verordening (EU) 2024/1252 bovendien voor zover nodig worden gewijzigd door middel van een wijzigingsbepaling in deze verordening.

²³ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader om een veilige en duurzame voorziening van kritieke grondstoffen te waarborgen, en tot wijziging van de Verordeningen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 en (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

- (24) Om ervoor te zorgen dat batterijen worden gerecycled overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2023/1542 [...] en dat motoren voor elektrische voertuigen, die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook kunnen worden vervangen en gerecycled, moeten er ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze batterijen en motoren voor elektrische voertuigen tijdens elke fase van de levenscyclus van een voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om uniforme voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.
- (25) Het in Verordening (EU) 2018/858 vastgestelde typegoedkeuringsstelsel verplicht fabrikanten ertoe hun voertuigen, systemen, onderdelen en afzonderlijke technische eenheden conform een goedgekeurd voertuigtype te bouwen. Om ervoor te zorgen dat fabrikanten voldoen aan de circulariteitseisen die op hen van toepassing zijn in de typegoedkeuringsfase en die in deze verordening zijn vastgesteld, en dat typegoedkeuringsinstanties de naleving kunnen controleren, moeten fabrikanten de voor de typegoedkeuringsprocedure vereiste informatie in het informatiedossier opnemen. Om de transparantie te vergroten en ervoor te zorgen dat de vereiste typegoedkeuringsinformatie wordt ingediend op een wijze die in overeenstemming is met de voorschriften in andere wetgeving inzake typegoedkeuringsvoorschriften voor voertuigen, moet de Commissie de in Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie²⁴ vastgestelde regels wijzigen waarmee de in het informatiedossier op te nemen documenten en informatie worden gestandaardiseerd en aldus de administratieve voorschriften voor typegoedkeuring worden gespecificeerd.

²⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie van 15 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 163 van 26.5.2020, blz. 1).

- (26) Om ervoor te zorgen dat fabrikanten van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen maatregelen nemen om te waarborgen dat zij voldoen aan de circulariteitseisen uit hoofde van deze verordening, en om hen te stimuleren de circulariteit van de voertuigtypen die zij in de handel brengen te verbeteren, moeten zij voor elke voertuigcategorie waarin zij een nieuw type produceren een alomvattende strategie inzake circulariteit opstellen en deze aan de typegoedkeuringsinstantie voorleggen. Deze strategie moet zijn gebaseerd op beproefde technologieën die beschikbaar zijn of worden ontwikkeld op het moment dat de typegoedkeuring van het voertuig wordt aangevraagd, en moet periodiek worden bijgewerkt. De Commissie moet regelmatig verslag uitbrengen over de circulariteit van de automobielsector op basis van de door de fabrikanten verstrekte strategieën inzake circulariteit. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de vervaardiging van voertuigen en het beheer van autowrakken, marktontwikkelingen in de automobielsector en wijzigingen in de regelgeving, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlage met voorschriften voor de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de actualiseringen daarvan.
- (27) Om de transparantie over het gebruik van gerecyclede materialen in de automobielsector te vergroten en stimulansen te bieden om het gehalte aan gerecycled materiaal te verhogen, moeten voertuigfabrikanten worden verplicht technische documentatie te verstrekken waaruit blijkt welk percentage gerecyclede materialen aanwezig is in nieuwe voertuigtypen waarvoor typegoedkeuring wordt aangevraagd. Deze eis moet gelden voor een selectie van materialen waarvoor een toename van het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen aanzienlijke milieuvoordelen zou opleveren. De verplichte verklaring moet samen met andere documenten bij de typegoedkeuringsinstantie worden ingediend in het kader van de typegoedkeuringsaanvraag.

- (28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde voertuigdelen, onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de in Verordening (EU)[...] 2024/1252 bedoelde kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage V.
- (29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.

- (30) Fabrikanten en hun leveranciers moeten de aanvankelijk bij Beschikking 2003/138/EG van de Commissie²⁵ vastgestelde coderingsnormen voor onderdelen en materialen gebruiken voor de etikettering en identificatie van voertuigdelen, onderdelen en materialen van kunststof en elastomeer in voertuigen. Zij moeten ervoor zorgen dat alle voertuigdelen en -onderdelen worden gemarkeerd overeenkomstig andere toepasselijke wetgeving van de Unie, met name wat betreft de etikettering van batterijen en van permanente magneten in de voertuigen die zij in de handel brengen. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VI, waarin wordt omschreven hoe voertuigdelen en -onderdelen moeten worden geëtiketteerd.

²⁵ Beschikking 2003/138/EG van de Commissie van 27 februari 2003 tot vaststelling van onderdeel- en materiaalcoderingsnormen voor voertuigen uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 53 van 28.2.2003, blz. 58).

- (31) Teneinde de verwerking van autowrakken te vergemakkelijken, moeten voertuigfabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen en -onderdelen. Derhalve moet een digitaal circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van Verordening (EU) 2023/1542[...], Verordening [...]2024/1781 van het Europees Parlement en de Raad²⁶ en Verordening [...]2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad²⁷. Om uniforme voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatie-eisen voor het paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen.

²⁶ Verordening (EU) 2024/1781 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2020/1828 en Verordening (EU) 2023/1542, en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG[...].

²⁷ Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie[...].

- (32) Teneinde ervoor te zorgen dat producenten en andere ondernemingen in alle lidstaten aan dezelfde regels moeten voldoen, moeten er geharmoniseerde regels voor het afvalstoffenbeheer van autowrakken worden vastgesteld. Dit moet leiden tot een hoog niveau van bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu in de hele Unie. Het zou ook leiden tot een verdere harmonisatie van de kwaliteit van de afvalstoffenbeheerdiensten van ondernemingen, en de werking van de markt voor secundaire grondstoffen vergemakkelijken.
- (33) Teneinde de veilige en milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken te waarborgen, moet elke inrichting of onderneming die voornemens is afvalverwerkingshandelingen voor deze voertuigen uit te voeren, een vergunning van de bevoegde autoriteit verkrijgen. De vergunning mag alleen worden verleend indien de inrichting of onderneming over de [...] capaciteit beschikt die nodig is om de verwerkingshandelingen voor autowrakken uit te voeren op een wijze die voldoet aan de toepasselijke EU- en nationale wetgeving, met inbegrip van de in deze verordening vastgelegde specifieke verwerkingsvoorschriften. Bovendien mogen alleen erkende verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om overeenkomstig deze verordening certificaten van vernietiging af te geven.
- (33a) [...]Indien producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid overeenkomsten sluiten met erkende verwerkingsinrichtingen, uitsluitend met het oog op [...] het nakomen van hun verplichtingen inzake producentenverantwoordelijkheid, moeten deze overeenkomsten in overeenstemming zijn met de beginselen van het mededingingsrecht en mogen ze geen bepalingen bevatten die erkende verwerkingsinrichtingen verbieden om voertuigdelen en onderdelen of materialen die het resultaat zijn van demontage of afvalverwerking van autowrakken, te verkopen aan andere ondernemingen dan de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid. Deze overeenkomsten kunnen worden gebaseerd op een door de lidstaat vastgesteld model. [...]

- (34) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in een basisverplichting voor voertuigproducenten om een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken te dragen. Voortbouwend op deze verplichting, in overeenstemming met het beginsel dat de vervuiler betaalt en met de algemene minimumvereisten voor regelingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid die zijn vastgesteld in Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁸, is het passend op het niveau van de Unie voorschriften vast te stellen inzake de verantwoordelijkheden van voertuigfabrikanten met betrekking tot het beheer van autowrakken. Producenten moeten de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid dragen voor de voertuigen die zij in de handel hebben gebracht zodra deze voertuigen het einde van hun levensduur hebben bereikt. De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid moet betrekking hebben op de verplichtingen om ervoor te zorgen dat de voertuigen die door de producenten op de markt van een lidstaat worden aangeboden, overeenkomstig deze verordening worden ingezameld en verwerkt en dat de afvalverwerkers die dergelijke voertuigen verwerken, voldoen aan de bij deze verordening vastgestelde streefcijfers inzake recycling.
- (35) Teneinde het toezicht op de naleving door producenten van hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te vergemakkelijken, moeten de lidstaten een register van producenten opzetten. Om de registratie te vergemakkelijken, moeten de registratievoorschriften in de hele Unie worden geharmoniseerd, met name wanneer producenten voertuigen in verschillende lidstaten beschikbaar stellen. Het register moet ook worden gebruikt om aan de bevoegde autoriteiten verslag uit te brengen over de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De kenmerken en procedurele aspecten van dit register moeten ook in overeenstemming zijn met het producentenregister dat is ingesteld bij Verordening (EU) 2023/1542[...], om producenten van voertuigen en producenten van batterijen in staat te stellen één en hetzelfde register te gebruiken. Om de registratie van producenten in alle lidstaten te faciliteren, moet de Commissie een website opzetten met links naar alle nationale registers.
- (36) Indien de producent voertuigen voor het eerst op de markt aanbiedt op het grondgebied van een lidstaat waar de producent niet is gevestigd, moet de producent een [...] gemachtigde vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid aanwijzen. Indien meer dan één producent in een lidstaat is vertegenwoordigd door één gemachtigde

²⁸ Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen (PB L 312 van 22.11.2008, blz. 3).

vertegenwoordiger, moet die gemachtigde vertegenwoordiger de naam en de contactgegevens voor elk van de vertegenwoordigde producenten afzonderlijk verstrekken.

- (37) Producenten moeten kunnen kiezen of zij hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel zullen nakomen of gezamenlijk, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid nemen, tenzij een lidstaat ervoor kiest te eisen dat een producent wordt vertegenwoordigd door een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ervoor te zorgen dat de belangen van alle ondernemingen naar behoren in aanmerking worden genomen en te voorkomen dat afvalverwerkers worden benadeeld bij de besluiten die worden genomen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, moet een regelmatige dialoog tussen de belanghebbenden overeenkomstig artikel 8 bis, lid 6, van Richtlijn 2008/98/EG worden ingesteld met inachtneming van de beginselen van het mededingingsrecht. De bescherming van handels- en bedrijfsgeheimen moet worden geëerbiedigd. [...].
- (38) De producenten moeten een deel financieren van de kosten voor de inzameling en verwerking van autowrakken die nodig zijn om aan de voorschriften van deze verordening te voldoen, met name verplichtingen die erop gericht zijn een hogere kwaliteit van de uit voertuigen teruggewonnen secundaire grondstoffen te waarborgen. Bij het bepalen van het precieze niveau van de kosten van dergelijke activiteiten die door de producenten moeten worden gedragen, moet rekening worden gehouden met de inkomsten van erkende verwerkingsinrichtingen en andere afvalverwerkers die worden verkregen uit de verkoop van gebruikte reserveonderdelen of onderdelen en van secundaire grondstoffen die uit autowrakken worden teruggewonnen. Daartoe moeten de bevoegde autoriteiten, in samenwerking met producenten en afvalverwerkers, de gemiddelde kosten van inzameling, recycling en verwerking monitoren alsook de hoogte van de door de producenten betaalde financiële bijdragen om ervoor te zorgen dat de kosten eerlijk over alle belanghebbende ondernemingen worden verdeeld.

- (39) De financiële bijdragen van de producenten moeten ook de kosten dekken van voorlichtingscampagnes die gericht zijn op een betere inzameling van autowrakken, de instelling van een kennisgevingssysteem voor de afgifte en overdracht van certificaten van vernietiging en de verzameling en rapportage van gegevens aan de bevoegde autoriteiten. Al deze acties zijn onontbeerlijk voor een goed beheer van autowrakken, met name voor het volgen van de voertuigen waarvoor de producenten overeenkomstig deze verordening verantwoordelijk zijn. Aangezien bij deze verordening wijzigingen worden ingevoerd met betrekking tot de financiële verantwoordelijkheid van producenten voor de inzameling van autowrakken die onder Richtlijn 2000/53/EG vallen, moeten er bovendien passende bepalingen worden vastgesteld om rekening te houden met de overgang van Richtlijn 2000/53/EG naar deze verordening.
- (40) Producenten die ervoor kiezen hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel na te komen, moeten ook een garantie bieden die moet worden gebruikt om de kosten van het autowrakkenbeheer te dekken. Van deze garanties kan met name worden gebruikgemaakt wanneer de betrokken producenten insolvent worden of hun activiteiten definitief stopzetten.
- (41) Indien een producent zijn verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gezamenlijk met een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid uitoefent, moeten de door de producent betaalde financiële bijdragen worden gemoduleerd op basis van geharmoniseerde criteria. Dergelijke criteria moeten de fabrikanten economische stimulansen bieden om de circulariteit bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen te vergroten, rekening houdend met de hoeveelheid primaire en gerecyclede materialen in een voertuig, de mate waarin het voertuig onderdelen, voertuigdelen en materialen bevat die moeilijk te verwijderen, te demonteren, te hergebruiken of te recyclen zijn, alsook de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die het bevat. Om verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moeten aan de Commissie [...] uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om [...] nadere regels vast te stellen over de wijze waarop de criteria voor de modulatie van de aan organisaties voor producentenverantwoordelijkheid betaalde financiële bijdragen moeten worden toegepast.
- (41a) Sommige lidstaten kunnen bij de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG reeds structuren voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en afvalstoffenbeheersystemen hebben opgezet, die de basis vormen voor relevante nationale vergunningen en contractuele regelingen. Deze lidstaten moeten deze systemen kunnen blijven gebruiken, mits zij in overeenstemming zijn met de verplichtingen uit hoofde van deze verordening.

In het geval van door de overheid beheerde organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die geen invloed hebben op de mandaten van vertegenwoordigde producenten, mogen de voorschriften van deze verordening met betrekking tot dergelijke mandaten niet van toepassing zijn.

Indien de vergoedingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid die door organisaties voor producentenverantwoordelijkheid in rekening worden gebracht, als overheidsinkomsten worden aangemerkt, zoals in het geval van een door de overheid beheerde organisatie voor producentenverantwoordelijkheid, en om te voldoen aan de begrotingsregels die vereisen dat de overheidsinkomsten gebaseerd zijn op nauwkeurige gegevens, moet de lidstaat kunnen eisen dat de producent de in artikel 49 bedoelde informatie, die relevant is voor het afstemmen van de vergoeding, vaker dan eenmaal per jaar aan de voor het register verantwoordelijke bevoegde autoriteit verstrekt.

- (42) [...] Voertuigen worden vaak in een andere lidstaat autowrakken [...] dan in de lidstaat waar zij [...] in de handel zijn gebracht. [...] Zolang een producent in de zin van deze verordening kan worden geïdentificeerd in de lidstaat waar het voertuig een autowrak wordt, moet deze producent de kosten van inzameling en verwerking dragen. Aangezien het echter niet altijd mogelijk is een producent te identificeren in de lidstaat waar het voertuig een autowrak wordt, moeten er ook regels inzake grensoverschrijdende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid worden ingevoerd die alleen in deze specifieke situatie van toepassing zijn. Deze regels moeten ervoor zorgen dat de verantwoordelijkheid van de producent de inzamelings- en verwerkingskosten die de afvalverwerkers maken in de lidstaat waar het voertuig een autowrak wordt, naar behoren dekt. Daartoe moet elke producent die voor het eerst een voertuig op de markt van de Unie aanbiedt in elke lidstaat een vertegenwoordiger aanwijzen voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en mechanismen opzetten voor grensoverschrijdende samenwerking met relevante afvalverwerkers. Producenten moeten ook de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid kunnen machtigen om op te treden als hun gemachtigde vertegenwoordiger. De invoering van een dergelijk mechanisme helpt een gelijk speelveld te creëren tussen de erkende verwerkingsinrichtingen in de hele Unie en vergemakkelijkt de ontwikkeling van Uniebrede benaderingen in het geval van individuele producentenverantwoordelijkheid. Ten slotte moet een lidstaat, om de kosten van afvalbeheeractiviteiten te dekken, voertuigeigenaren ook kunnen verzoeken een administratieve vergoeding te betalen voor gebruikte voertuigen of voertuigen waarvoor geen producent kan worden geïdentificeerd, die voor het eerst in die lidstaat worden ingeschreven.

- (43) Om de naleving van deze verplichtingen te waarborgen en verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van het vaststellen van nadere regels inzake de verplichtingen van de producenten, de lidstaten en de afvalverwerkers en de kenmerken van de grensoverschrijdende mechanismen.
- (44) Een essentiële voorwaarde voor de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken is dat alle autowrakken worden ingezameld. Derhalve moeten bij deze verordening bepaalde verplichtingen in verband met de inzameling in de eerste plaats aan de producenten en in de tweede plaats aan de lidstaten worden opgelegd. De producenten moeten de inzamelingssystemen opzetten of eraan deelnemen, en de lidstaten moeten alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de systemen aanwezig zijn en dat deze systemen het mogelijk maken de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken. De inzamelingssystemen moeten voertuigeigenaren en andere houders van voertuigen in staat stellen het voertuig zonder onnodige inspanningen of kosten aan een erkende verwerkingsinrichting of een inzamelpunt over te dragen. Dit betekent in de praktijk dat dergelijke systemen adequaat het gehele grondgebied van elke lidstaat moeten bestrijken. Die systemen moeten het ook mogelijk maken om alle merken autowrakken en afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit de reparatie van voertuigen in te zamelen.
- (45) Autowrakken mogen alleen in erkende verwerkingsinrichtingen worden verwerkt en daarom spelen dergelijke inrichtingen een cruciale rol bij de inzameling van autowrakken. Om de inzameling te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat er voldoende inrichtingen voor de inzameling van autowrakken beschikbaar zijn, voorziet deze verordening in de mogelijkheid om inzamelpunten op te richten. De rol van dergelijke punten zou beperkt blijven tot de inzameling van autowrakken, de opslag van autowrakken onder correcte omstandigheden en het vervoer van autowrakken naar de erkende verwerkingsinrichting. Voor de exploitatie van een dergelijk punt is een specifieke vergunning vereist. Inzamelpunten moeten ertoe worden verplicht alle ingezamelde autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen over te dragen.

- (46) Om alle autowrakken op doeltreffende wijze in te zamelen, moet het publiek op de hoogte worden gebracht van het bestaan van inzamelingssystemen. Voertuigeigenaren moeten ervan op de hoogte zijn dat zij in beginsel een autowrak, met of zonder de batterij voor elektrische voertuigen, kosteloos kunnen overdragen aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting. In het geval van een ontbrekende batterij voor elektrische voertuigen moet de voertuigeigenaar aantonen dat de batterij door een professionele marktdeelnemer is behandeld overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1542. Om de illegale demontage van waardevolle voertuigdelen en onderdelen van autowrakken te voorkomen en de inzameling van complete autowrakken te bevorderen, kunnen de maatregelen met betrekking tot de vraag of het afleveren van autowrakken gratis is, worden gebaseerd op financiële stimulansen. In de voorlichtingscampagne van producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken voor het milieu en voor de menselijke gezondheid aan bod komen.
- (47) De erkende verwerkingsinrichting moet bij de aflevering van het autowrak [...] een certificaat van vernietiging afgeven aan de laatste voertuigeigenaar. Dit is noodzakelijk om een adequaat toezicht op het beheer van autowrakken te waarborgen. De minimumeisen voor dit certificaat zijn momenteel vastgesteld bij Beschikking 2002/151/EG van de Commissie²⁹ en de inhoud van deze beschikking moet met de nodige aanpassingen in deze verordening worden opgenomen. Dit certificaat moet in elektronische vorm worden afgegeven en aan de laatste eigenaar van een autowrak worden verstrekt en vervolgens door de erkende verwerkingsinrichtingen [...] worden doorgestuurd naar de betrokken autoriteiten van de lidstaat, aangezien het moet worden overhandigd om de inschrijving van een voertuig te kunnen annuleren. Via het elektronische kennisgevingssysteem moet zowel het document ter bevestiging van de inzameling van het autowrak als het certificaat van vernietiging kunnen worden doorgezonden.

²⁹ Beschikking 2002/151/EG van de Commissie van 19 februari 2002 inzake minimumeisen voor het certificaat van vernietiging overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 50 van 21.2.2002, blz. 94).

- (48) Ondanks de verplichting uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG om alle autowrakken voor verwerking over te dragen aan een erkende verwerkingsinrichting, is er een zeer aanzienlijk aandeel voertuigen waarvan niet bekend is waar ze zich bevinden en die mogelijk illegaal zijn verwerkt of uitgevoerd als autowrakken, of waarvan de status niet naar behoren is gemeld aan de registratiediensten van de lidstaten. Dergelijke voertuigen worden “vermiste voertuigen” genoemd. De lidstaten moeten beter samenwerken om het aantal vermiste voertuigen te verminderen. De erkenning van in een andere lidstaat afgegeven certificaten van vernietiging en de verplichting om de autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven ervan in kennis te stellen dat een certificaat van vernietiging wordt afgegeven, moeten ervoor zorgen dat beter kan worden getraceerd waar de autowrakken zich bevinden.
- (49) Om een doeltreffende inzameling van autowrakken te waarborgen, moeten aan voertuigeigenaren uitdrukkelijke verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten hun voertuig, wanneer dit het einde van de levensduur bereikt, overdragen aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen [...]. Indien voertuigen beschadigd zijn en verzekeringsmaatschappijen betrokken zijn bij het aangeven van een technisch of economisch totaal verlies, moeten er ook specifieke bepalingen op hen van toepassing zijn. In het geval van verlaten voertuigen moeten de autoriteiten regels vaststellen voor de aangifte van het voertuig als autowrak, en de bepalingen van deze verordening dienovereenkomstig toepassen. Bij verlaten voertuigen gaat het onder meer om gevallen waarin voertuigen onbewaakt of illegaal op openbare eigendommen zijn achtergelaten, voertuigen die zonder toestemming van de eigenaar van het privéterrein op dat terrein zijn geparkeerd, voertuigen die niet zijn teruggevorderd na een kennisgeving door de bevoegde autoriteiten aan de voertuigeigenaar, of voertuigen die volgens de bevoegde autoriteiten een gevaar vormen voor ander wegverkeer.
- (50) Om een uniforme en milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken in de Unie te waarborgen, is het van essentieel belang ervoor te zorgen dat de erkende verwerkingsinrichtingen alle autowrakken en afgedankte voertuigdelen, onderdelen en materialen, met inbegrip van afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit reparaties van voertuigen, aanvaarden en verwerken in overeenstemming met de voorwaarden van hun vergunningen en met de voorschriften van deze verordening, de beste beschikbare technieken en Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad³⁰.

³⁰ Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies (PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17).

- (51) Gezien de sleutelrol van erkende verwerkingsinrichtingen bij het beheer van autowrakken op een wijze die geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu of de menselijke gezondheid en bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstellingen inzake de circulaire economie van de Unie, moeten er verplichtingen worden vastgesteld die op dergelijke inrichtingen van toepassing zijn en betrekking hebben op al hun activiteiten, van de aanvaarding en de opslag van een autowrak tot de definitieve verwerking ervan.
- (52) Om de traceerbaarheid van hun activiteiten te waarborgen, moeten erkende verwerkingsinrichtingen de uitgevoerde verwerkingshandelingen documenteren en de registratie gedurende ten minste drie jaar elektronisch opslaan en deze op verzoek aan de bevoegde nationale autoriteiten kunnen voorleggen.
- (53) De verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit een autowrak is de eerste stap om schade aan het milieu en aan de menselijke gezondheid alsook risico's voor de veiligheid op het werk te voorkomen. Het is dan ook van essentieel belang dat gevaarlijke afvalstoffen na de overdracht van een autowrak aan de erkende verwerkingsinrichting [...] binnen 30 dagen uit het autowrak worden verwijderd, voordat het afgedankte voertuig verder wordt verwerkt. In deze fase moet afgewerkte olie gescheiden van de andere vloeistoffen worden ingezameld en opgeslagen en verder worden verwerkt overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG. Bovendien moeten de voertuigdelen, onderdelen en materialen die lood, cadmium, kwik en zeswaardig chroom bevatten, uit het autowrak worden verwijderd om nadelige gevolgen voor de mens of het milieu te voorkomen.
- (54) Met het oog op een correcte uitvoering van Verordening (EU) 2023/1542 [...] moeten alle in voertuigen ingebouwde batterijen afzonderlijk uit een autowrak worden verwijderd en op een aangewezen plaats worden opgeslagen voor verdere verwerking.

- (55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. Die [...] voertuigdelen en onderdelen moeten op niet-destructieve wijze worden verwijderd door middel van handmatige of semiautomatische demontage. Indien voertuigdelen en onderdelen niet aan een van deze doeleinden kunnen voldoen, met inbegrip van gevallen waarin er op de markt geen vraag is naar hergebruik, revisie of refurbishen, kunnen deze voertuigdelen en onderdelen ook op destructieve (semiautomatische) wijze worden verwijderd. Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen [...]. Er moet worden aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semiautomatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt aangetast. Daartoe zijn in bijlage VII, deel G, criteria voor shredderen met andere afvalstoffen en grenswaarden ter verbetering van de kwaliteit van de outputfracties opgenomen. Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VII.
- (56) Zodra de erkende verwerkingsinrichtingen voertuigdelen en onderdelen uit een autowrak hebben verwijderd, moeten zij zorgvuldig beoordelen en bepalen of die voertuigdelen en onderdelen geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, op basis van objectieve criteria die verband houden met de technische kenmerken van de voertuigdelen en onderdelen en met de voorschriften inzake de veiligheid van voertuigen.
- (57) Verordening (EU) 2023/[...]1542 bevat regels voor de duurzaamheid, prestaties, veiligheid, inzameling, recycling en het tweede leven van batterijen en voor informatie over de verwijdering van batterijen voor ondernemingen. In deze verordening moet rekening worden gehouden met het potentieel voor een tweede leven van batterijen door batterijen voor elektrische voertuigen uit te sluiten van de essentiële voertuigdelen en onderdelen, zodat het voertuig kosteloos voor verwerking kan worden overgedragen, zonder de batterij voor elektrische voertuigen indien de laatste voertuigeigenaar documentatie overlegt waaruit blijkt dat de batterij door een professionele marktdeelnemer is verwerkt in overeenstemming met Verordening (EU) 2023/1542.

- (58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, moet er juridische duidelijkheid worden verschaft aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor onmiddellijk hergebruik, of voor verdere revisie of refurbishen door professionele marktdeelnemers, niet als afval mogen worden beschouwd. Voertuigdelen en onderdelen die uit autowrakken worden verwijderd en door erkende verwerkingsinrichtingen als geschikt voor hergebruik worden beoordeeld, zijn gewoonlijk bestemd voor secundair gebruik, en in het geval van refurbishen of revisie worden ze naar professionele marktdeelnemers verzonden. Om de afvalhiërarchie te eerbiedigen en het circulaire gebruik van reserveonderdelen te stimuleren, mag de overdracht van deze voertuigdelen en onderdelen tussen ondernemingen niet worden beperkt. Deze voertuigdelen en onderdelen moeten naar behoren worden gecontroleerd, gereinigd en, indien nodig, getest door een erkende verwerkingsinrichting, zodat zij onmiddellijk zonder verdere voorbehandeling kunnen worden hergebruikt, of in andere gevallen geschikt zijn voor verdere revisie of refurbishen. Dergelijke voertuigdelen en onderdelen mogen niet als afval worden beschouwd wanneer zij door een erkende verwerkingsinrichting zijn overgedragen. Elke overdracht van deze voertuigdelen en onderdelen moet een technische beoordeling van de werking ervan, een goede etikettering en een passende verpakking tegen schade tijdens het vervoer omvatten. Bovendien moet de verkoper van de voertuigdelen een kopie van de factuur of de overeenkomst in verband met de overdracht verstrekken. [...] Anderzijds moeten voertuigdelen en onderdelen die niet geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen als afval worden beschouwd en moet de uitvoer ervan derhalve worden geregeld bij Verordening (EU) 2024/1157 betreffende de overbrenging van afvalstoffen³¹. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.

³¹ Verordening (EU) 2024/1157 van het Europees Parlement en de Raad van 11 april 2024 betreffende de overbrenging van afvalstoffen, tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 1257/2013 en (EU) 2020/1056 en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1013/2006 (PB L, 2024/1157, 30.4.2024).

- (59) De Commissie heeft in haar evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG vastgesteld dat gebruikte reserveonderdelen en onderdelen door niet-geïdentificeerde aanbieders aan het publiek worden aangeboden en vaak van illegale activiteiten afkomstig zijn. Daarom moeten er nieuwe voorschriften worden vastgesteld voor de handel in gebruikte, gereviseerde of gerefurbishte voertuigdelen en onderdelen. Deze voertuigdelen en onderdelen moeten bovenal worden voorzien van een etiket waarop het voertuigidentificatienummer is vermeld van het voertuig waaruit het voertuigdeel of onderdeel is verwijderd en de gegevens van de marktdeelnemer die ze heeft verwijderd, ze moeten op passende wijze worden beschermd tegen schade tijdens het vervoer, het laden en het lossen van de voertuigdelen en onderdelen en ze moeten vergezeld gaan van een kopie van de factuur of de overeenkomst voor de overdracht van de voertuigdelen of onderdelen voor hergebruik, revisie of refurbishen [...].
- (59a) Indien de eindgebruiker een consument is, valt de verkoop door ondernemingen aan consumenten van gebruikte, gereviseerde of gerefurbishte voertuigdelen en onderdelen onder Richtlijn (EU) 2019/771 van het Europees Parlement en de Raad³². Die richtlijn schrijft voor dat verkochte goederen conform de koopovereenkomst moeten zijn en bepaalt de aansprakelijkheid van de verkoper en de remedies van de consument in geval van een conformiteitsgebrek, zoals gratis herstelling of vervanging van de goederen. Aangezien verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik of gerefurbishte voertuigdelen en onderdelen tweedehandsgoederen zijn in de zin van Richtlijn (EU) 2019/771, kunnen de verkoper en de consument een kortere aansprakelijkheids- of verjaringstermijn van ten minste één jaar overeenkomen indien de betrokken lidstaat in een dergelijke mogelijkheid heeft voorzien. De betrokken ondernemingen worden aangemoedigd om consumenten en hun klanten commerciële garanties te bieden voor hergebruikte, gereviseerde en gerefurbishte voertuigdelen en onderdelen in het kader van transacties tussen ondernemingen.

³² Richtlijn (EU) 2019/771 van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2019 betreffende bepaalde aspecten van overeenkomsten voor de verkoop van goederen, tot wijziging van Verordening (EU) 2017/2394 en Richtlijn 2009/22/EG, en tot intrekking van Richtlijn 1999/44/EG (PB L 136 van 22.5.2019, blz. 28).

- (60) In het belang van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu mogen bepaalde onderdelen en voertuigdelen die uit autowrakken zijn verwijderd niet worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht. Dergelijke voertuigdelen en onderdelen mogen niet worden gebruikt voor de bouw van nieuwe voertuigen, noch in voertuigen die reeds in de handel zijn gebracht. Het is echter noodzakelijk de voorwaarden vast te leggen waaronder hergebruik van dergelijke voertuigdelen en onderdelen aanvaardbaar is.
- (61) Ter bevordering van de ontwikkeling en goede werking van de markt voor herbruikbare, gerefurbishte en gereviseerde voertuigdelen en onderdelen in de Unie moeten de lidstaten worden aangemoedigd om op nationaal niveau de nodige stimulansen te bieden om het hergebruiken, refurbishen en reviseren van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen, ongeacht of deze tijdens de gebruiksfase of aan het einde van de levensduur van een voertuig worden verwijderd. De Commissie moet de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten vergemakkelijken door hun beste praktijken inzake de op nationaal niveau geboden stimulansen te delen, om de doeltreffendheid ervan te monitoren.
- (62) De Commissie heeft in haar evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG vastgesteld dat de definitie van recycling in die richtlijn te ruim is en niet in overeenstemming is met Richtlijn 2008/98/EG, aangezien “opvulling” daarin als een recyclinghandeling wordt beschouwd. Daarom moet in de verordening de definitie van recycling in overeenstemming worden gebracht met Richtlijn 2008/98/EG en opvulling van het toepassingsgebied ervan worden uitgesloten.
- (63) De recycling van alle kunststoffen uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecyclede materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecyclede kunststoffen in voertuigen. Daarom moet een specifiek streefcijfer voor de recycling van 30 % kunststoffen uit autowrakken worden vastgesteld. Dit streefcijfer zou een aanvulling vormen op de streefcijfers voor autowrakken (85 %) en voor hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van deze voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moeten de huidige streefcijfers voor hergebruik en recycling (85 %) en hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, zoals vastgesteld bij Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in die richtlijn, van toepassing blijven. Met succes gereviseerde of gerefurbishte voertuigdelen of onderdelen moeten worden meegerekend bij het halen van de streefcijfers voor hergebruik door de erkende verwerkingsinrichtingen.

- (64) Het is belangrijk de nuttige toepassing van hoogwaardige secundaire materialen te vergroten door het shredderen van autowrakken te verbeteren. Daarom mogen autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan [...] alleen samen met [...] andere afvalstoffen [...] in een shredder worden verwerkt, indien aan bepaalde criteria en grenswaarden wordt voldaan.
- (65) Om de verwerkingskwaliteit van autowrakken verder te verbeteren, zou het [...] alleen mogelijk moeten zijn om van geshredderde autowrakken afkomstige afvalfracties te storten die niet-inerte afvalstoffen bevatten [...] en [...] bepaalde grenswaarden niet overschrijden.
- (66) Autowrakken worden ingedeeld als gevaarlijk afval en mogen niet worden uitgevoerd naar landen die geen lid zijn van de OESO. Autowrakken waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, mogen nog buiten de Unie worden verwerkt, mits zij overeenkomstig Verordening (EU) [...] 2024/1157 worden overgebracht.
- (67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden in grote lijnen gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgelegd in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) [...] 2024/1157.

- (68) Om ervoor te zorgen dat autowrakken op een ecologisch duurzame manier worden verwerkt, is het belangrijk duidelijkheid te verschaffen over de status van een voertuig gedurende de levensduur ervan, met name in situaties waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen gebruikte voertuigen en autowrakken. Een voertuigeigenaar die voornemens is de eigendom van een gebruikt voertuig binnen de Unie of aan derde landen over te dragen, moet met name worden verplicht [...] documentatie over te leggen waaruit blijkt dat het voertuig geen autowrak is. Deze documentatie kan een beoordeling zijn overeenkomstig bijlage I, die criteria bevat om te bepalen of een voertuig een autowrak is, of een geldig technisch certificaat. De beoordeling van bijlage I, met bindende criteria in deel A en indicatieve criteria in deel B, moet stapsgewijs worden uitgevoerd. Zodra aan één bindend criterium van deel A wordt voldaan, is het voertuig een autowrak. Indien geen criteria van deel A van toepassing zijn, moeten de indicatieve criteria van deel B worden gecontroleerd. Indien een van deze indicatieve criteria van toepassing is, zou een verdere technische beoordeling nodig zijn om te bepalen of het voertuig kan worden gerepareerd om een technisch certificaat te verkrijgen. Zo niet, dan moet het voertuig in kwestie als een autowrak worden beschouwd. In deel C van bijlage I moeten echter criteria worden vastgesteld voor de vrijstelling van voertuigen die anders onder deel A of deel B als autowrak zouden worden ingedeeld, indien die voertuigen van bijzonder cultureel belang zijn. De beoordeling overeenkomstig bijlage I moet worden uitgevoerd door een onafhankelijke autodeskundige, maar het is aan de lidstaten om te beslissen hoe dergelijke onafhankelijke autodeskundigen precies moeten worden aangesteld. De onafhankelijke autodeskundigen moeten vakmensen zijn met gespecialiseerde kennis op het gebied van automobieltechnologie, reparatie en onderhoud of de beoordeling van de voertuigwaarde, die worden aangesteld om onbevooroordeelde expertise te leveren, zonder dat er sprake is van tegenstrijdige belangen met de betrokken partijen. Om buitensporige lasten voor voertuigeigenaren te voorkomen en hoofdzakelijk in te spelen op de situatie van een meerderheid van potentiële autowrakken, moet er een vrijstelling worden opgenomen voor de verkoop van voor het verkeer geschikt voertuigen door personen die geen ondernemingen zijn en waarvoor de feitelijke verkoop niet plaatsvindt door middel van overeenkomsten op afstand of onlineplatforms. Indien verkoper en koper elkaar alleen online ontmoeten, maar de feitelijke verkoop rechtstreeks plaatsvindt, mag een dergelijke verkoop niet worden beschouwd als verkoop via overeenkomsten op afstand of onlineplatforms. Rekening houdend met de specifieke rol van verzekeringsmaatschappijen met betrekking tot beschadigde voertuigen, moeten op deze verzekeringsmaatschappijen specifieke bepalingen van toepassing zijn om ervoor te zorgen dat autowrakken die als technisch totaal verlies of economisch totaal verlies worden aangemerkt, terecht komen in erkende verwerkingsinrichtingen. [...] Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende

de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen tot wijziging van deel A, deel B, en deel C, afdeling 1, punt 1, van bijlage I, tot vaststelling van de criteria om te bepalen wanneer een voertuig een autowrak is.

- (69) In het EU-actieplan “Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul”³³ werd benadrukt dat de Commissie nieuwe maatregelen moet voorstellen om de externe milieuvoetafdruk van de Unie in verband met de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen aan te pakken. Rekening houdend met het feit dat de uitvoer van gebruikte voertuigen belangrijke uitdagingen op het gebied van milieu en volksgezondheid met zich meebrengt, zoals gedocumenteerd in het Milieuprogramma van de VN³⁴, en dat de Unie wereldwijd de grootste exporteur van gebruikte voertuigen is, moeten op het niveau van de Unie specifieke voorschriften worden vastgesteld voor de uitvoer van gebruikte voertuigen [vanuit de Unie]. De voorschriften moeten zijn gebaseerd op objectieve criteria op grond waarvan een gebruikt voertuig geen autowrak is en overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad³⁵ technisch voor het verkeer geschikt is. Dit moet ervoor zorgen dat alleen tweedehands voertuigen die geschikt zijn om op de wegen van de Unie te worden gebruikt, naar een derde land kunnen worden uitgevoerd, waardoor het risico wordt beperkt dat de uitvoer van gebruikte voertuigen uit de Unie bijdraagt tot luchtverontreiniging of verkeersongevallen in derde landen. Om de douaneautoriteiten in staat te stellen na te gaan of bij uitvoer aan die voorschriften wordt voldaan, moet elke persoon die een gebruikt voertuig uitvoert ertoe worden verplicht die autoriteiten het voertuigidentificatienummer en een verklaring te verstrekken waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig geen autowrak is en geacht wordt technisch geschikt te zijn voor het verkeer. Er moet worden voorzien in een passende vrijstelling voor voertuigen van bijzonder cultureel belang op een wijze die de geautomatiseerde douaneprocedures niet verstoort.

³³ COM(2021) 400.

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

³⁵ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51).

- (70) Het is belangrijk een mechanisme in te stellen waarmee de conformiteit van gebruikte voertuigen met de uitvoervoorschriften doeltreffend kan worden gecontroleerd zonder dat de handel tussen de Unie en derde landen erdoor wordt belemmerd. Daarom moet de Commissie een elektronisch systeem opzetten waarmee de autoriteiten in de lidstaten in real time informatie kunnen uitwisselen over het voertuigidentificatienummer en de technische controles van de uit te voeren gebruikte voertuigen. Gezien de bestaande kenmerken en functionaliteiten in verband met het delen, tussen voertuigregistratiediensten, van informatie over in de Unie ingeschreven voertuigen, heeft de Commissie een platform voor het uitwisselen van berichten, de MOVE-HUB, ontwikkeld om de nationale elektronische registers van de lidstaten met elkaar te verbinden. Het platform zorgt momenteel voor de onderlinge koppeling van de registers van wegvervoerondernemingen (European Registers of Road Transport Undertakings – ERRU), de registers van het informatiesysteem voor rijbewijzen (RESPER), de onderlinge koppeling van de registers van de beroepsopleiding van bestuurders (ProDriveNet), de melding van storingen bij voertuigcontroles langs de weg (RSI), en de onderlinge koppeling van de registers van tachograafkaarten (TACHOnet). Daarom moeten de functionaliteiten van de MOVE-HUB verder worden uitgebreid om de uitwisseling van informatie over het voertuigidentificatienummer en de resultaten van technische controles van uit te voeren gebruikte voertuigen mogelijk te maken. Om de douane in staat te stellen elektronisch en automatisch na te gaan of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan de uitvoervoorschriften voldoet, moet het door de MOVE-HUB geëxploiteerde elektronische systeem worden gekoppeld aan de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2399 van het Europees Parlement en de Raad³⁶. Die verordening voorziet in een alomvattend kader voor geautomatiseerde controles, die van toepassing zijn op een specifieke niet-douanegerelateerde Unieformaliteit. Daarom moeten in deze verordening de belangrijkste te controleren elementen worden vastgesteld, terwijl de technische aspecten van de uitvoering van deze controle in Verordening (EU) 2022/2399 worden vastgelegd. MOVE-HUB zou worden gebruikt voor de uitwisseling van berichten tussen de lidstaten. De lidstaten mogen hun eigen toepassingen of toepassingen van derden, waaronder het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (Eucaris), blijven gebruiken om verbinding te maken met het elektronische MOVE-HUB-systeem.

³⁶ Verordening (EU) 2022/2399 van het Europees Parlement en de Raad van 23 november 2022 tot instelling van de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 952/2013 (PB L 317 van 9.12.2022, blz. 1).

- (71) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van uitvoervoorschriften te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de nodige elektronische systemen te ontwikkelen en ze operationeel te maken met nationale systemen.
- (72) De lidstaten moeten met elkaar samenwerken om ervoor te zorgen dat de voorschriften voor de export van gebruikte voertuigen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd en om wederzijdse bijstand te verlenen. Deze bijstand moet onder meer de uitwisseling van informatie omvatten om de status van voertuigen voorafgaand aan de uitvoer ervan te verifiëren, en ook moeten inschrijvingsgegevens in de lidstaat waar de voertuigen eerder waren ingeschreven worden bevestigd. De samenwerking moet onder meer inhouden dat toegang wordt verleend tot relevante documenten en informatie, met inbegrip van inspectiebevindingen, met inachtneming van de toepasselijke gegevensbeschermingsvoorschriften die op de aangezochte autoriteit van toepassing zijn. Met het oog op een uitgebreide samenwerking moeten de bevoegde autoriteiten van de lidstaten voorts samenwerken met autoriteiten in derde landen.
- (73) Het is belangrijk dat douaneautoriteiten controles kunnen verrichten op gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad³⁷. Een aanzienlijk deel van de gebruikte voertuigen die de Unie verlaten, is bestemd voor landen waar invoervoorschriften zijn vastgesteld of kunnen worden vastgesteld, zoals voorschriften met betrekking tot de leeftijd van het voertuig of de emissies ervan. Het is belangrijk dat de douaneautoriteiten elektronisch en automatisch, via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, kunnen controleren of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan die voorschriften voldoet, wanneer de informatie over deze voorschriften door de betrokken derde landen officieel aan de Commissie wordt meegedeeld. Met het oog op de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid in derde landen moet aan de Commissie de bevoegdheid te worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen tot vaststelling van deze voorschriften.

³⁷ Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1).

- (74) Om te voorkomen dat voertuigen worden uitgevoerd zonder de vereiste documenten waaruit het voertuigidentificatienummer en de technische controles van het voertuig blijken, en dat niet-naleving van de uitvoervoorschriften pas wordt ontdekt nadat het voertuig de Unie al heeft verlaten, mag de toepassing van [...] de inschrijving in de administratie van de aangever en van de zelfbeoordelingsprocedures van Verordening (EU) nr. 952/2013 niet worden toegestaan. Die procedures zouden douaneautoriteiten beletten controles in real time uit te voeren via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, waardoor het risico van inbreuken op de Unieregels inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen zou toenemen.
- (75) In haar evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG beschouwde de Commissie het ontbreken van voorschriften inzake verplichte inspecties als een tekortkoming van de richtlijn. Daarom moet deze verordening de lidstaten bepaalde verplichtingen opleggen met betrekking tot het opsporen van illegale activiteiten op het gebied van de inzameling, verwerking en uitvoer van autowrakken, alsook minimumeisen vaststellen met betrekking tot de frequentie en reikwijdte van de inspecties van erkende verwerkingsinrichtingen en inzamelpunten [...] en de kenmerken van de inrichtingen die aan dergelijke inspecties worden onderworpen. Daarmee zou het concurrentievermogen van de erkende verwerkingsinrichtingen ten opzichte van de illegale ondernemingen worden gewaarborgd en zou een voortdurende naleving van de vergunningsvoorwaarden en de voorschriften inzake de inzameling en verwerking van autowrakken worden verzekerd.
- (76) De inspecties moeten betrekking hebben op de naleving van de bepalingen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen en de verwerking van autowrakken. Elk jaar moet het totale aantal te inspecteren entiteiten – met inbegrip van erkende verwerkingsinrichtingen en inzamelpunten, alsmede ondernemingen die worden geïnspecteerd in het kader van een strategie die gericht is op het opsporen van illegale activiteiten – worden berekend als ten minste 10 % van de erkende verwerkingsinrichtingen en inzamelpunten die in een lidstaat actief zijn [...]. [...] Andere faciliteiten en ondernemingen moeten ook worden geïnspecteerd indien zij autowrakken zouden kunnen verwerken of gebruikte reserveonderdelen en onderdelen verkopen. Er moet worden benadrukt dat uit hoofde van deze verordening uitgevoerde inspecties een aanvulling moeten vormen op inspecties van de overbrenging van autowrakken, die uitvoerig zijn geregeld in Verordening (EU) 2024/1157 [...].

- (77) De lidstaten moeten op nationaal en internationaal niveau samenwerkingsmechanismen opzetten, zodat inspecties op efficiënte wijze kunnen plaatsvinden. Dergelijke mechanismen moeten ervoor zorgen dat de voertuigregistratiegegevens kunnen worden uitgewisseld, die nodig zijn om de voertuigen te volgen en na te gaan of zij bij het bereiken van het einde van hun levensduur naar behoren zijn verwerkt.
- (78) De lidstaten moeten alle nodige handhavingsmaatregelen nemen om illegale verwerking van autowrakken aan te pakken, om schade aan het milieu of de menselijke gezondheid als gevolg van dergelijke activiteiten te voorkomen. Inrichtingen of ondernemingen die zonder geldige vergunning autowrakken verwerken of die de in de vergunning vastgestelde voorwaarden of vereisten niet naleven, moeten derhalve aan sancties worden onderworpen. Ook andere maatregelen, zoals het intrekken van de vergunning of het opschorten van de activiteiten van een onderneming, moeten de lidstaten overwegen om ervoor te zorgen dat deze verordening daadwerkelijk wordt nageleefd.
- (79) De lidstaten moeten regels voor sancties op inbreuken op deze verordening vaststellen en toezien op de uitvoering van die regels. De sancties moeten met name worden vastgesteld voor inbreuken op de bepalingen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen, de overdracht van autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen of inzamelpunten en inzake de handel in gebruikte, gereviseerde of gerefurbishte voertuigdelen en onderdelen. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

- (80) Het vaststellen van rapportageverplichtingen is noodzakelijk om te zorgen voor een correcte uitvoering, monitoring en evaluatie van de wetgeving van de Unie en om de markten van actuele informatie over transparantie te voorzien. Correcte en geldige gegevens zijn voor de Commissie onmisbaar om te beoordelen of de in de verordening vervatte maatregelen naar behoren functioneren en om, waar nodig, verdere aanpassingen voor te stellen om te zorgen voor een milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken of om de uitvoering van de verordening te stroomlijnen. Om de met rapportage verband houdende lasten te beperken, moeten alleen gegevens worden gerapporteerd die onmisbaar zijn voor de uitvoering van deze verordening en moet de rapportage worden vergemakkelijkt door middel van digitale instrumenten. Op basis van deze elementen moet worden aangegeven welke gegevens de ondernemingen aan de betrokken autoriteiten en welke gegevens de lidstaten aan de Commissie moeten rapporteren. Teneinde eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de rapportagevoorschriften, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. In de uitvoeringshandelingen, die Beschikking 2005/293/EG van de Commissie³⁸ moeten vervangen, moet ook een methode worden vastgelegd om de streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing te berekenen en na te gaan of die streefcijfers zijn bereikt.
- (81) De bevoegde autoriteiten van de lidstaten spelen een belangrijke rol bij de controle op de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze verordening met betrekking tot de inzameling en het beheer van autowrakken, met inbegrip van betere tracerings door die autoriteiten van de plaats waar de voertuigen zich bevinden en de bestrijding van de illegale verwerking van autowrakken. De lidstaten moeten daarom vereisen dat afvalverwerkers en andere relevante ondernemingen de bevoegde autoriteiten gegevens verstrekken aan de hand waarvan zij beter toezicht kunnen houden op de uitvoering van de bepalingen inzake inzameling en beheer van autowrakken.

³⁸ Beschikking 2005/293/EG van de Commissie van 1 april 2005 tot vaststelling van nadere voorschriften betreffende de bewaking van de streefcijfers inzake hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling zoals vastgesteld bij Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 94 van 13.4.2005, blz. 30).

- (82) De uitvoeringsbevoegdheden die uit hoofde van deze verordening aan de Commissie worden overgedragen, moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad³⁹.
- (83) Bij het vaststellen van gedelegeerde handelingen krachtens deze verordening is het van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven⁴⁰, op grond waarvan de deskundigen van de lidstaten tijdig worden geraadpleegd over elk ontwerp van gedelegeerde handeling dat door de diensten van de Commissie is opgesteld. Met het oog op de voorbereiding moeten de deskundigen van de lidstaten tijdig de ontwerpen van gedelegeerde handelingen, de ontwerpagenda en alle andere relevante documenten krijgen. Om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen.
- (84) Bijlage II bij Verordening (EU) 2019/1020, die een lijst bevat van harmonisatiewetgeving van de Unie zonder bepalingen inzake sancties, moet worden gewijzigd om de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG van die lijst te schrappen, aangezien de huidige verordening sanctiebepalingen bevat.
- (85) Er moet voor worden gezorgd dat de bepalingen en voorschriften inzake typegoedkeuring van deze verordening tijdens de EU-typegoedkeuringsprocedure worden geverifieerd. Verordening (EU) 2018/858 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

³⁹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

⁴⁰ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

- (86) Vermiste voertuigen worden erkend als een van de grootste problemen bij de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG. Het ontbreken van een efficiënt systeem voor de uitwisseling in real time van informatie tussen de lidstaten over de inschrijvingsstatus van voertuigen belemmert de traceerbaarheid en is aangemerkt als een reden voor het grote aantal “vermiste voertuigen” in de Unie. Om dit probleem aan te pakken, heeft de Commissie een herziening [...] voorgesteld van Richtlijn 1999/37/EG⁴¹ van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen⁴²[...]. Bij deze herziening moeten de lidstaten ertoe worden verplicht om voor voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven elektronisch gegevens te registreren aan de hand waarvan de redenen voor de annulering van een inschrijving van een voertuig naar behoren kunnen worden gedocumenteerd, met name wanneer een voertuig in een erkende verwerkingsinrichting als autowrak is verwerkt, in een andere lidstaat opnieuw wordt ingeschreven, naar een derde land buiten de Unie wordt uitgevoerd, of is gestolen. Om de illegale demontage of uitvoer van tijdelijk uitgeschreven voertuigen te voorkomen, moeten voertuigeigenaren bovendien worden verplicht alle wijzigingen in de eigendom van die voertuigen onverwijld bij de nationale voertuigregistratiedienst te melden. Deze wijzigingen vormen een aanvulling en bouwen voort op de bestaande voorschriften voor de lidstaten om gegevens over alle op hun grondgebied ingeschreven voertuigen elektronisch te registreren.

⁴¹ Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57).

⁴² Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de kentekenbewijzen van voertuigen en voertuigregistratiegegevens die zijn opgenomen in nationale voertuigregisters en tot intrekking van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad (COM(2025) 179 final).

- (87) Gezien de noodzaak om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en rekening te houden met de wetenschappelijke vooruitgang, moet de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor de werking van de eengemaakte markt en voor het milieu. De Commissie moet in haar verslag een evaluatie opnemen van de bepalingen inzake het ontwerp van nieuwe voertuigen, met inbegrip van de streefcijfers inzake herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing, het beheer van autowrakken, met inbegrip van de streefcijfers voor recycling, en inzake sancties, alsook een beoordeling van de noodzaak en haalbaarheid van een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening naar [...] voertuigen van categorie L, zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan of andere voertuigdelen waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasetypegoedkeuring. Deze beoordeling moet niet alleen gericht zijn op aspecten van de verwerking van autowrakken, maar ook op de relevantie en meerwaarde van het vaststellen van ontwerpeisen. De Commissie moet ook de stand van de technologische ontwikkeling en de milieuprestaties van het gehalte aan biogebaseerde kunststoffen in voertuigen evalueren en zo nodig een wetgevingsvoorstel indienen om relevante streefcijfers vast te leggen.
- (88) Het verslag van de Commissie moet ook een beoordeling bevatten van de maatregelen met betrekking tot het verstrekken van informatie over zorgwekkende stoffen in voertuigen en van de vraag of de traceerbaarheid van dergelijke stoffen moet worden verbeterd. Ook moet in het verslag worden beoordeeld of er maatregelen moeten worden genomen om de stoffen aan te pakken die van invloed kunnen zijn op de verwerking van voertuigen wanneer zij het einde van hun levensduur bereiken, om deze verordening beter af te stemmen op Verordening (EU) 2024/1781[...].
- (89) Ondernemingen moeten voldoende tijd krijgen om aan de verplichtingen van deze verordening te voldoen, en de lidstaten moeten voldoende tijd krijgen om de nodige administratieve infrastructuur voor de toepassing van deze verordening op te zetten. De toepassing van deze verordening moet daarom worden uitgesteld.

- (90) Om de lidstaten in staat te stellen de nodige administratieve maatregelen te nemen met betrekking tot het opzetten van inzamelingssystemen en tegelijkertijd de continuïteit voor ondernemingen en afvalverwerkers te behouden, moet de intrekking van Richtlijn 2000/53/EG worden uitgesteld.
- (91) Deze verordening houdt geen wijziging in van de regels inzake beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen die zijn vastgesteld bij Richtlijn 2000/53/EG, noch van de vrijstellingen van die beperkingen. Zij bevat echter duidelijkere regels over de wijze waarop de naleving van deze beperkingen en van andere circulariteitseisen tijdens de typegoedkeuringsprocedure moet worden gecontroleerd. Om ervoor te zorgen dat fabrikanten voldoende tijd hebben om aan deze regels te voldoen, moet de toepassing ervan worden uitgesteld. Derhalve moeten de bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG betreffende beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom van kracht blijven totdat die regels van toepassing worden, teneinde de continuïteit te waarborgen en ervoor te zorgen dat voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht dergelijke stoffen niet bevatten in andere gevallen dan bedoeld in die richtlijn.
- (92) Deze verordening bevat ook duidelijkere bepalingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid dan Richtlijn 2000/53/EG. Aangezien de invoering van dergelijke regelingen en de noodzakelijke nationale bepalingen inzake de verlening van vergunningen aan producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid enige tijd vergt, moet de toepassing van die bepalingen worden uitgesteld. De overeenkomstige bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG moeten van kracht blijven totdat die bepalingen van toepassing worden, teneinde de continuïteit te waarborgen met betrekking tot de producenten die de kosten van de inzameling van autowrakken financieren.
- (93) Evenzo bevat deze verordening nieuwe voorschriften voor de verwerking van autowrakken, met name inzake de verwijdering van voertuigdelen en onderdelen om het hergebruiken, reviseren of refurbishen daarvan te bevorderen en de kwaliteit van recyclingprocessen te verbeteren. De afvalverwerkers hebben tijd nodig om zich aan deze nieuwe voorschriften aan te passen en derhalve moet de toepassing ervan worden uitgesteld. De overeenkomstige bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG moeten van kracht blijven totdat die voorschriften van toepassing worden om de continuïteit met betrekking tot de verwerking van autowrakken te waarborgen.

- (94) De verplichtingen uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG inzake rapportage en de daarmee verband houdende verplichtingen voor de toezending van gegevens aan de Commissie moeten voor een bepaalde periode van kracht blijven om de continuïteit te waarborgen totdat de nieuwe berekeningsregels en rapportageformaten in het kader van deze verordening door de Commissie zijn vastgesteld.
- (95) De toepassing van alle bepalingen betreffende voertuigen van de categorieën [...] L_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ en O moet worden uitgesteld om ondernemingen voldoende tijd te geven om aan de nieuwe voorschriften te voldoen. Dit is met name van belang met betrekking tot vergunningen voor erkende verwerkingsinrichtingen die in staat zijn gevaarlijke afvalstoffen uit dergelijke voertuigen te verwijderen en deze voertuigen verder te verwerken.
- (96) Om redenen van duidelijkheid, rationaliteit en vereenvoudiging moet de intrekking van Richtlijn [...] 2005/64/EG worden uitgesteld, aangezien de voorschriften inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing allemaal in deze verordening zijn opgenomen. Dit biedt voldoende tijd aan fabrikanten om ervoor te zorgen dat de voertuigtypen die zij ontwerpen en bouwen aan de circulariteitseisen voldoen, en aan goedkeuringsinstanties om de nieuwe regels toe te passen.
- (97) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk de werking van de eengemaakte markt bevorderen, de nadelige gevolgen van het beheer van autowrakken voorkomen en verminderen, en een hoog niveau van bescherming van de menselijke gezondheid en van het milieu waarborgen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de noodzaak van harmonisatie beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(98) Op 1 februari 2020 heeft het Verenigd Koninkrijk de Europese Unie verlaten. Het terugtrekkingsakkoord⁴³ werd gesloten tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie enerzijds en het Verenigd Koninkrijk anderzijds. Het werd goedgekeurd bij Besluit (EU) 2020/135 van de Raad⁴⁴ van 30 januari 2020 en trad in werking op 1 februari 2020. Het terugtrekkingsakkoord voorzag in een overgangperiode die op 31 december 2020 is geëindigd. Na de overgangperiode was het Unierecht niet langer van toepassing op het Verenigd Koninkrijk, terwijl het protocol inzake Ierland en Noord-Ierland (nu aangeduid als het Windsor-kader⁴⁵), dat een integrerend deel vormt van het terugtrekkingsakkoord, van toepassing werd. Overeenkomstig artikel 5, lid 4, van het Windsor-kader en punt 9 van bijlage 2 bij het Windsor-kader, zijn Richtlijn 2005/64/EG en rechtshandelingen van de Unie tot uitvoering, wijziging of vervanging van die rechtshandeling van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland. Deze verordening vervangt Richtlijn 2005/64/EG en zou derhalve van toepassing zijn op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland. Gelet op het toepassingsgebied van het Windsor-kader is het derhalve passend te verduidelijken dat sommige bepalingen van deze verordening niet van toepassing zijn op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

⁴³ Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7).

⁴⁴ Besluit (EU) 2020/135 van de Raad van 30 januari 2020 betreffende de sluiting van het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 1).

⁴⁵ Gezamenlijke Verklaring nr. 1/2023 van de Unie en het Verenigd Koninkrijk in het bij het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie ingestelde Gemengd Comité van 24 maart 2023 (PB L 102 van 17.4.2023, blz. 87).

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

Bij deze verordening worden circulariteitseisen vastgesteld inzake het ontwerp en de productie van voertuigen met betrekking tot herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing en het gebruik van gerecycled materiaal, die bij de typegoedkeuring van voertuigen moeten worden geverifieerd, en inzake informatie- en etiketteringsvoorschriften voor voertuigdelen, onderdelen en materialen in voertuigen. De verordening bevat ook voorschriften inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, inzameling en verwerking van autowrakken en uitvoer van gebruikte voertuigen vanuit de Unie naar derde landen.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing:
 - a) op voertuigen en autowrakken van de categorieën M₁ en N₁, vermeld in artikel 4, lid 1, punten a), i), en b), i), van Verordening (EU) 2018/858;
 - a1) met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] op voertuigen en autowrakken van de categorieën M₁ en N₁ van voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2018/858, uitgezonderd voor artikel 34 van de onderhavige verordening inzake streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing;

- b) met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 60 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] op voertuigen en autowrakken van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O, vermeld in artikel 4, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858;
- c) met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 60 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] op voertuigen en autowrakken van de categorieën L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} en L_{7e}, vermeld in artikel 4, lid 2, punten c) tot en met g), van Verordening (EU) 168/2013;
- d) met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 60 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] op voertuigen voor speciale doeleinden en autowrakken van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2018/858, uitgezonderd voor de in lid 4 en artikel 9 genoemde artikelen.

2. Deze verordening is niet van toepassing op:

[...]

[...]

- c) in kleine series geproduceerde voertuigen, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 30, van Verordening (EU) 2018/858;
- d) voertuigen van historisch belang, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 7, van Richtlijn 2014/45/EU;
- e) door een kleine fabrikant geproduceerde voertuigen voor speciale doeleinden zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2018/858, delen van door kleine fabrikanten geproduceerde voertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasetypegoedkeuring, met uitzondering van het basisvoertuig, en caravans zoals bedoeld in punt 5.6 van bijlage I bij die verordening.

3. Niettegenstaande lid 1, punt b), zijn de volgende bepalingen niet van toepassing op voertuigen en autowrakken van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O:

- a) artikel 4 betreffende herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen;
- b) artikel 5 betreffende voorschriften voor stoffen in voertuigen;
- c) artikel 6 betreffende het minimumgehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen;

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

- g) artikel 10 betreffende de verklaring inzake het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen;
- h) artikel 12, lid 1, betreffende de etikettering van in voertuigen aanwezige delen, onderdelen en materialen;
- i) artikel 13 betreffende het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen;
- j) artikel 21 betreffende de modulatie van bijdragen;
- k) artikel 22 betreffende het kostentoerekeningsmechanisme voor voertuigen die in een andere lidstaat autowrakken worden;

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

- q) artikel 34 betreffende streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing;

[...]

- s) artikel 36, lid 2, betreffende de overbrenging van autowrakken.

- b) artikel 8 is alleen van toepassing op de verplichtingen die van toepassing zijn op dergelijke voertuigcategorieën;
- c) artikel 9, indien van toepassing op dergelijke voertuigcategorieën, is alleen van toepassing met betrekking tot bijlage IV, deel A, punten 5, 6 en 7;
- d) artikel 16, punt b), is niet van toepassing;
- e) artikel 27 is van toepassing, met uitzondering van lid 2, punt e);
- f) artikel 30 is alleen van toepassing op de vermeldingen 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 en 9 in deel C van bijlage VII;
- g) de artikelen 46 tot en met 49 zijn alleen van toepassing op de rapportage en de handhaving van de verplichtingen die voor dergelijke voertuigcategorieën gelden.

Artikel 3

Definities

1. Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:
 - 1) “voertuig”: een voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 15, van Verordening (EU) 2018/858 of vermeld in artikel 4, lid 2, punten c) tot en met g), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
 - 2) “autowrak”: een voertuig dat een afvalstof is zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2008/98/EG, of [...] dat een afvalstof is volgens [...] bijlage I;
 - 3) “voertuigtype”: elk type voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 32, van Verordening (EU) 2018/858 of een voertuigtype zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 73, van Verordening (EU) nr. 168/2013;
 - 4) “herbruikbaarheid”: de mogelijkheid om voertuigdelen of onderdelen van autowrakken opnieuw te gebruiken;
 - 5) “hergebruik”: handelingen waarbij voertuigdelen of onderdelen van autowrakken opnieuw worden gebruikt voor hetzelfde doel als waarvoor zij werden ontworpen;

- 6) “recyclebaarheid”: de mogelijkheid om voertuigdelen, onderdelen of materialen van autowrakken te recyclen;
- 7) “nuttige toepassing”: de mogelijkheid om voertuigdelen, onderdelen of materialen van autowrakken nuttig toe te passen;
- 8) “leverancier”: een natuurlijke of rechtspersoon die voertuigdelen, onderdelen of materialen levert aan een fabrikant die deze gebruikt om voertuigen te vervaardigen;
- 9) “kunststof”: een polymeer in de zin van artikel 3, punt 5, van Verordening (EG) nr. 1907/2006, waaraan mogelijk additieven of andere stoffen zijn toegevoegd, en dat als structureel hoofdbestanddeel van eindproducten kan fungeren, met uitzondering van natuurlijke polymeren die niet chemisch gewijzigd zijn;
- 10) “kritieke grondstoffen”: kritieke grondstoffen [...] in de zin van artikel [...] 4, [...] lid 1, van Verordening (EU) [...] 2024/1252;
- 11) “afval na consumptie”: afval dat afkomstig is van [...] producten die in de handel zijn gebracht of die zijn geleverd voor distributie, consumptie of gebruik in een derde land in het kader van een handelsactiviteit, al dan niet tegen betaling;
- 12) “verwijdering”: een handmatige, mechanische, chemische, thermische of metallurgische behandeling die ertoe leidt dat de doelvoertuigdelen, -onderdelen of -materialen van autowrakken afzonderlijk identificeerbaar zijn als een afzonderlijke uitvoerstroom of een afzonderlijk deel van een uitvoerstroom;
- 13) “motor voor een elektrisch voertuig”: een elektromotor die elektrisch ingangsvermogen omzet in mechanisch uitgangsvermogen om te zorgen voor de aandrijving van een voertuig;
- 14) “batterij voor elektrische voertuigen”: batterij voor een elektrisch voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 14, van Verordening (EU) 2023/1542[...];
- 15) “erkende verwerkingsinrichting”: een inrichting of onderneming die overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG en deze verordening gemachtigd is autowrakken in te zamelen, op te slaan en te verwerken;

- 16) “verwerking”: activiteiten na de afgifte van een autowrak aan een inrichting voor de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, demontage, verdichting, versnijding, shredderen, nuttige toepassing of voorbereiding [...] vóór de verwijdering van shredderafval, en elke andere handeling voor de nuttige toepassing of verwijdering van autowrakken en voertuigdelen, onderdelen en materialen daarvan;
- 17) “shredderen”: handelingen voor het stuktrekken of versnijden van autowrakken;
- 18) “reparatie- en onderhoudsbedrijf”: een natuurlijke of rechtspersoon die, in verband met zijn handels-, bedrijfs-, ambachts- of beroepsactiviteit, reparatie- of onderhoudsdiensten verleent, onafhankelijk van of daartoe gemachtigd door de fabrikant;
- 19) “in de handel brengen”: het voor het eerst in de Unie op de markt aanbieden van een voertuig;
- 20) “op de markt aanbieden”: het in het kader van een handelsactiviteit, al dan niet tegen betaling, verstrekken van een voertuig met het oog op distributie of gebruik in de handel;
- 21) “afvalverwerker”: een natuurlijke of rechtspersoon die zich beroepsmatig bezighoudt met inzameling of verwerking van autowrakken;
- 22) “producent”: een fabrikant, importeur of distributeur die, ongeacht de gebruikte verkooptechniek, met inbegrip van overeenkomsten op afstand zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 7, van Richtlijn 2011/83/EU, beroepsmatig een voertuig voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat levert voor distributie of gebruik;
- 23) “organisatie voor producentenverantwoordelijkheid”: een rechtspersoon die de nakoming van de verplichtingen in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid namens meerdere producenten financieel of financieel en operationeel regelt;

- 24) “[...] gemachtigde vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid”: een natuurlijke of rechtspersoon die is gevestigd in een lidstaat [...], die verschilt van de lidstaat waar de producent is gevestigd, en die door de producent overeenkomstig artikel 8 bis, lid 5, derde alinea, van Richtlijn 2008/98/EG is aangewezen om de verplichtingen van die producent uit hoofde van hoofdstuk IV van deze verordening na te komen;
- 25) “secundaire grondstoffen”: materialen die zijn verkregen door middel van recyclingprocessen en die primaire grondstoffen kunnen vervangen;
- 26) “voertuigeigenaar”: elke natuurlijke of rechtspersoon die houder is van het eigendomsrecht van een voertuig [...] of de houder van het [...] voertuig indien de eigenaar niet kan worden geïdentificeerd;
- 27) “post-shreddertechnologie”: technieken en technologieën die worden gebruikt voor de verwerking van materialen uit autowrakken, nadat deze zijn geshredderd, met het oog op verdere nuttige toepassing overeenkomstig deel G, punt 2, van bijlage VII;
- 28) “revisie”: [...] professionele handelingen waarbij een nieuw voertuigdeel of onderdeel wordt vervaardigd uit voertuigdelen en onderdelen die [...] uit voertuigen zijn verwijderd [...] en [...] waarbij ten minste één verandering wordt aangebracht [...] die wezenlijke gevolgen heeft voor [...] de veiligheid, de prestaties, het doel of het type van het voertuigdeel of onderdeel;
- 29) “refurbishen”: acties om een voertuigdeel of onderdeel dat uit voertuigen [...] wordt verwijderd, voor te bereiden, te reinigen, te testen, te onderhouden en, zo nodig, te repareren, teneinde de prestaties of functionaliteit ervan [...] te herstellen binnen het beoogde gebruik en het beoogde prestatiebereik zoals oorspronkelijk ontworpen in de ontwerpfase [...] toen het voertuigdeel of onderdeel in de handel werd gebracht;
- 30) [...] ⁴⁶[...]
- 31) [...] ⁴⁷[...]
- 32) “niet-inerte afvalstoffen”: afvalstoffen die niet voldoen aan de voorwaarden van de definitie van “inerte afvalstoffen” in artikel 2, punt e), van Richtlijn 1999/31/EG van de Raad⁴⁸;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Richtlijn 1999/31/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende het storten van afvalstoffen (PB L 182 van 16.7.1999, blz. 1).

- 33) “gebruikt voertuig”: een voertuig dat in een lidstaat of in een ander land is ingeschreven en geen autowrak is;
- 34) “voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig”: een gebruikt voertuig dat onder de douaneregeling van artikel 269 van Verordening (EU) nr. 952/2013 moet worden geplaatst;
- 35) “ondernemingen”: producenten, [...], autoverzekeringsmaatschappijen, leveranciers, reparatie- en onderhoudsbedrijven, afvalverwerkers en andere bedrijven die betrokken zijn bij het ontwerp van voertuigen, de handel in gebruikte voertuigen, hergebruik, revisie en refurbishen van delen en onderdelen van voertuigen;
- 36) “voor het verkeer geschikt voertuig”: een voertuig dat overeenkomstig artikel 5, lid 1, punten a) en b), artikel 5, lid 4, en artikel 8 van Richtlijn 2014/45/EU geschikt is voor het verkeer;
- 37) “economisch totaal verlies”: verlies of beschadiging van het voertuig in die mate dat de reparatiekosten hoger zijn dan de marktwaarde of de waarde waarvoor het voertuig verzekerd was;
- 38) “technisch totaal verlies”: ernstige schade of volledige vernietiging van het voertuig in die mate dat het voertuig niet kan worden hersteld;
- 39) “inzamelpunt”: een onderneming die geen erkende verwerkingsinrichting is en die autowrakken tijdelijk opslaat en voorbereidingen treft om de ingezamelde autowrakken voor verwerking over te dragen aan een erkende verwerkingsinrichting;
- 40) “biogebaseerde kunststoffen”: kunststoffen die gemaakt zijn van biologische hulpbronnen zoals biomassagrondstoffen, organisch afval of biologische bijproducten. Biogebaseerde kunststoffen kunnen biologisch afbreekbaar of niet biologisch afbreekbaar zijn.

2. Naast de definities waarnaar wordt verwezen in lid 1 zijn de volgende definities van toepassing:

- a) “afvalstof”, “afgewerkte olie”, “afvalstoffenhouder”, “afvalstoffenbeheer”, “inzameling”, “preventie”, “recycling”, “nuttige toepassing”, “opvulling”, “verwijdering” en “regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid”, vastgelegd in artikel 3, punten 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17 bis, 19 en 21, van Richtlijn 2008/98/EG;

- b) “typegoedkeuring”, “meerfasetypegoedkeuring”, “onderdeel”, “voertuigdelen”, “reserveonderdelen”, “basisvoertuig”, “in kleine series geproduceerd voertuig”, “voertuig voor speciale doeleinden”, “markttoezichtautoriteit”, “goedkeuringsinstantie”, “fabrikant”, “importeur” en “distributeur”, vastgelegd in artikel 3, punten 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 en 43, van Verordening (EU) 2018/858;
- c) “inschrijving”, “kentekenbewijs”, “opschorting”, “tenaamgestelde van het kentekenbewijs” en “annulering van een inschrijving”, vastgelegd in artikel 2, punten b), c), d), e) en f), van Richtlijn 1999/37/EG;
- d) “voertuig van historisch belang”, “technische controle” en “technisch certificaat”, vastgelegd in artikel 3, punten 7, 9 en 12, van Richtlijn 2014/45/EU;
- e) “zorgwekkende stof” en “gegevensdrager”, vastgelegd in artikel 2, punten 28 en 30, van Verordening [ecologisch ontwerp voor duurzame producten];
- f) “douaneautoriteiten”, vastgelegd in artikel 5, punt 1, van Verordening (EU) 952/2013;
- g) “overeenkomst op afstand”, vastgelegd in artikel 2, punt 7, van Richtlijn 2011/83/EU;
- h) “onlineplatform”, vastgelegd in artikel 3, punt i), van Verordening (EU) 2022/2065;
- i) “consument”, vastgelegd in artikel 2, punt 2, van Richtlijn (EU) 2019/771;
- j) “kleine fabrikant”, vastgelegd in artikel 3, punt 48, van Verordening (EU) 2024/1257.

HOOFDSTUK II

CIRCULARITEITSEISEN

Artikel 4

Herbruikbaarheid, recyclebaarheid en nuttige toepassing van voertuigen

1. Elk voertuig dat behoort tot een voertuigtype waarvoor met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 72 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, wordt zo gebouwd dat het:
 - a) voor ten minste 85 % van zijn massa herbruikbaar of recyclebaar is;
 - b) voor ten minste 95 % van zijn massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar is.
2. Voor elk in lid 1 bedoeld voertuigtype nemen fabrikanten de volgende maatregelen:
 - a) via de volledige toeleveringsketen verzamelen zij de nodige gegevens, met name de aard en de massa van alle materialen die bij de constructie van de voertuigen worden gebruikt, om ervoor te zorgen dat de voorschriften voortdurend worden nageleefd;
 - b) zij bewaren alle andere relevante voertuiggegevens die nodig zijn voor het in punt e) bedoelde berekeningsproces;
 - c) zij verifiëren de juistheid en volledigheid van de van leveranciers ontvangen informatie;
 - d) zij beheren en documenteren de specificatie van de materialen;
 - e) zij berekenen de percentages herbruikbaarheid, recyclebaarheid en nuttige toepassing voor de toepassing van lid 1, overeenkomstig de door de Commissie krachtens lid 3 vastgestelde methode of, voordat een dergelijke methode is vastgesteld en in werking is getreden, overeenkomstig ISO-norm 22628:2002 in combinatie met de in bijlage II, deel A, beschreven elementen;
 - f) zij markeren de voertuigdelen en onderdelen die van polymeren en elastomeren zijn gemaakt, overeenkomstig artikel 12, lid 1;

g) zij zorgen ervoor dat de in bijlage VII, deel E, vermelde voertuigdelen en onderdelen niet worden hergebruikt bij de bouw van nieuwe voertuigen.

3. De Commissie stelt uiterlijk op *[PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na [...] 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van de verordening]* een uitvoeringshandeling vast tot vaststelling van een nieuwe methode voor de berekening en verificatie van de percentages herbruikbaarheid, recyclebaarheid en nuttige toepassing van een voertuig, rekening houdend met de elementen in bijlage II.

Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 5

Voorschriften voor stoffen in voertuigen

1. De aanwezigheid van zorgwekkende stoffen in voertuigen en in delen en onderdelen daarvan wordt zoveel mogelijk beperkt.
 2. Naast de beperkingen die zijn vastgelegd in bijlage XVII bij Verordening (EG) nr. 1907/2006 en [...] de beperkingen die zijn vastgelegd in de bijlagen I en II bij Verordening (EU) 2019/1021 en in Verordening (EU) 2023/1542, is in deze verordening de regeling voor stoffen in voertuigen opgenomen.[...] Voertuigtypen waarvoor met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 72 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend of nieuwe voertuigdelen of onderdelen die voor zo'n voertuig in de handel worden gebracht bevatten geen lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom.
- 2 bis. Uiterlijk op [gelieve een datum uiterlijk 24 maanden na de vaststelling van deze verordening in te voegen] stelt de Commissie een verslag op over de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen in voertuigen om te bepalen in hoeverre deze stoffen een negatieve invloed hebben op het hergebruik en de recycling van materialen of gevolgen hebben voor de chemische veiligheid. De Commissie wordt op het gebied van chemische veiligheid bijgestaan door het Europees Agentschap voor chemische stoffen. Het verslag gaat niet over zorgwekkende stoffen in voertuigdelen en onderdelen die al op grond van andere wetgeving van de Unie moeten worden geïdentificeerd of beoordeeld.

De Commissie legt het verslag voor aan het Europees Parlement en de Raad, licht haar bevindingen daarin toe en beraadt zich op de passende vervolgmaatregelen, waaronder

- i) vaststelling van beperkingen op zorgwekkende stoffen die een negatieve invloed hebben op het hergebruik en de recycling van materialen in de voertuigen waarin deze aanwezig zijn, in het kader van overeenkomstig artikel 5, lid 2 ter, vastgestelde gedelegeerde handelingen;
- ii) invoering van informatievereisten als onderdeel van het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen overeenkomstig artikel 13;
- iii) het volgen van de in artikel 68, leden 1 en 2, van Verordening (EG) nr. 1907/2006 bedoelde procedures om nieuwe beperkingen vast te stellen.

Indien een lidstaat van oordeel is dat een stof een negatieve invloed heeft op het hergebruik en de recycling van materialen in een voertuig waarin zij aanwezig is, verstrekt hij die informatie uiterlijk op [gelieve datum in te voegen] aan de Commissie en, indien het om de chemische veiligheid gaat, ook aan het Europees Agentschap voor chemische stoffen, onder verwijzing naar de desbetreffende risicobeoordelingen of andere relevante gegevens, indien die beschikbaar zijn.

2 ter. De Commissie is overeenkomstig artikel 50 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen door beperkingen vast te stellen voor de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen die een negatieve invloed hebben op het hergebruik en de recycling van materialen in voertuigen en de voertuigdelen en onderdelen daarvan, om redenen die niet in de eerste plaats verband houden met de chemische veiligheid.

3. In afwijking van lid 2 mogen voertuigtypen of voertuigdelen en onderdelen die voor die voertuigen in de handel worden gebracht lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten onder de voorwaarden en tot de maximumconcentratiewaarden die zijn vastgelegd in bijlage III.

De leden 2 en 3 zijn niet van toepassing op batterijen die zijn ingebouwd in voertuigen waarop Verordening (EU) 2023/1542 van toepassing is.

4. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde deze aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang aan te passen door:
- a) maximumconcentratiewaarden vast te stellen waaronder de aanwezigheid van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom in specifieke voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen moet worden getolereerd;
 - b) bepaalde voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen vrij te stellen van het bij lid 2 vastgestelde verbod op de aanwezigheid van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - i) het gebruik van deze stoffen is onvermijdelijk;
 - ii) er is aangetoond dat de sociaal-economische voordelen van het gebruik van die stoffen zwaarder wegen dan het risico voor de gezondheid van de mens of voor het milieu;
 - iii) er zijn geen geschikte alternatieve stoffen of technologieën;
 - c) voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen te schrappen uit bijlage III, indien het gebruik van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom kan worden vermeden;
 - d) de voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen aan te duiden die vóór verdere verwerking moeten worden verwijderd en te vereisen dat zij van een etiket worden voorzien of op een andere passende wijze identificeerbaar worden gemaakt.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage III te wijzigen, met name door bepaalde vrijstellingen voor homogene materialen en onderdelen van de lijst te schrappen, indien de specifieke vrijstelling onder andere Uniewetgeving valt.

Bij de vaststelling van een gedelegeerde handeling overeenkomstig dit lid houdt de Commissie rekening met de sociaal-economische gevolgen van het invoeren, wijzigen of schrappen van een vrijstelling van de beperking van het gebruik van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom in voertuigtypen, waaronder de beschikbaarheid van alternatieven en de gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu gedurende de volledige levenscyclus van voertuigen.

5. Op verzoek van de Commissie en binnen twaalf maanden na het verzoek stelt het Europees Agentschap voor chemische stoffen ("het Agentschap") een verslag op over de technische en economische haalbaarheid van de alternatieven met betrekking tot de in bijlage III vermelde bestaande vrijstellingen en, op basis van die beoordeling, een gemotiveerd voorstel voor de specifieke wijziging van de vrijstelling.
6. Zodra het Agentschap het verzoek van de Commissie ontvangt, publiceert het op zijn website een bericht dat een verslag over een mogelijke wijziging van een vrijstelling in bijlage III zal worden opgesteld en nodigt het de lidstaten en alle belanghebbenden uit binnen acht weken na de datum van bekendmaking van het bericht opmerkingen in te dienen. Het Agentschap publiceert op zijn website alle opmerkingen die het van de lidstaten en de belanghebbenden heeft ontvangen.
7. Uiterlijk negen maanden na de indiening van het in lid [...]5 bedoelde verslag bij de Commissie brengt het bij artikel 76, lid 1, punt d), van Verordening (EG) nr. 1907/2006 ingestelde Comité sociaal-economische analyse van het Agentschap een advies uit over het verslag en over de specifieke voorgestelde wijzigingen. Het Agentschap legt dat advies onverwijld voor aan de Commissie.
8. [...]

Artikel 6

Minimumgehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen

1. De kunststof die is verwerkt in elk voertuigtype waarvoor met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 72 maanden na de datum van inwerkingtreding van de verordening] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, bestaat voor ten minste 15 % van het gewicht uit kunststof dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycled.

Ten minste 25 % van het in de eerste alinea vermelde streefcijfer wordt bereikt door uit autowrakken of uit afval bedoeld in artikel 23, lid 2, punt c), van deze verordening gerecyclede kunststoffen in het betrokken voertuigtype op te nemen.

Het gewicht van de kunststof die is verwerkt in elk voertuigtype en het gewicht van de in de eerste alinea bedoelde gerecyclede kunststof omvatten geen elastomeren, andere thermohardende kunststoffen dan polyurethaanschuim gebruikt voor autostoelvulling en kunststoffen die een in artikel 7 van Verordening (EU) 2019/1021 vermelde stof bevatten of daarmee verontreinigd zijn, wanneer de drempels van bijlage IV bij die verordening overschreden zijn.

1 bis. De kunststof die is verwerkt in elk voertuigtype waarvoor met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 96 maanden na de datum van inwerkingtreding van de verordening] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, bestaat voor ten minste 20 % van het gewicht uit kunststof dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycled.

Ten minste 25 % van het in de eerste alinea vermelde streefcijfer wordt bereikt door uit autowrakken of uit afval bedoeld in artikel 23, lid 2, punt c), van deze verordening gerecyclede kunststoffen in het betrokken voertuigtype op te nemen.

1 ter. De kunststof die is verwerkt in elk voertuigtype waarvoor met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 120 maanden na de datum van inwerkingtreding van de verordening] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, bestaat voor ten minste 25 % van het gewicht uit kunststof dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycled.

Ten minste 25 % van het in de eerste alinea vermelde streefcijfer wordt bereikt door uit autowrakken of uit afval bedoeld in artikel 23, lid 2, punt c), van deze verordening gerecyclede kunststoffen in het betrokken voertuigtype op te nemen.

1 quater. Voor de toepassing van dit artikel wordt gerecycled materiaal teruggewonnen uit afval na consumptie dat is gerecycled in:

a) een in de Unie gevestigde installatie die voldoet aan de voorschriften voor de bescherming van de menselijke gezondheid, het klimaat en het milieu uit hoofde van het recht van de Unie, of

b) een in een derde land gevestigde installatie; [...] **vanaf [48 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] moet een dergelijke installatie voldoen aan de voorschriften voor de bescherming van de gezondheid van de mens, het klimaat en het milieu die gelijkwaardig zijn aan die welke in het recht van de Unie zijn vastgelegd[...]; uiterlijk op [24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] beoordeelt de Commissie uitgebreid het verwachte effect op de wereldhandel en op de recycling- en automobieliindustrie van de EU en brengt zij aan de Raad en het Europees Parlement verslag uit over haar beoordeling.**

2. Uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 23 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] stelt de Commissie overeenkomstig artikel 51, lid 2, een uitvoeringshandeling vast om [...] de methode vast te stellen voor de berekening en verificatie, voor de toepassing van de leden 1, 1 bis, 1 ter en 1 quater van dit artikel, van het aandeel uit afval na consumptie en [...] uit autowrakken teruggewonnen kunststoffen dat in het voertuigtype aanwezig en ingebouwd is. De verificatiemethode omvat een verplichting voor fabrikanten om ervoor te zorgen dat elke installatie die gerecycled materiaal produceert dat zij gebruiken, ten minste om de vijf jaar wordt gecontroleerd door een onafhankelijke derde entiteit. Bij deze controles wordt nagegaan of aan de voorwaarden van de leden 1, 1 bis, 1 ter en 1 quater wordt voldaan en, in dat verband, aan de voorschriften en criteria van bijlage XIII. Voor in derde landen gerecycled materiaal zijn deze auditvereiste en de in bijlage XIII genoemde vereisten en criteria van toepassing met ingang van [48 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening]. Als onderdeel van hun algemene verplichtingen uit hoofde van artikel 8, lid 2, moeten fabrikanten beschikken over documentatie, met inbegrip van controleverslagen, die aantoont dat de installaties aan deze voorwaarden, eisen en criteria voldoen, en moeten zij deze documentatie bewaren en doorzenden naar de bevoegde typegoedkeuringsinstanties.
- 2 bis. Indien het buitensporig moeilijk wordt om aan de in de leden 1, 1 bis, 1 ter en 1 quater van dit artikel vastgelegde minimumpercentages gerecycled materiaal te voldoen omdat specifieke gerecyclede kunststoffen niet beschikbaar of buitensporig duur zijn, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 50 een gedelegeerde handeling vast te stellen om [...] die leden aan te vullen door tijdelijke afwijkingen van de streefcijfers voor het gehalte aan gerecycled kunststofmateriaal vast te stellen.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie is gerecycled te bepalen dat aanwezig moet zijn en moet worden verwerkt in voertuigtypen waarvoor overeenkomstig deze verordening en Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring moet worden verleend.
- Het in de eerste alinea bedoelde minimumaandeel gerecycled staal wordt gebaseerd op een door de Commissie uitgevoerde haalbaarheidsstudie. De studie moet uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te vullen = de laatste dag van de maand na 23 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] zijn afgerond, waarbij met name naar de volgende aspecten wordt gekeken:

- a) de huidige en voorspelde beschikbaarheid van gerecycled staal uit bronnen van staalafval na consumptie;
- b) het huidige aandeel afval na consumptie in verschillende halffabricaten en tussenproducten van staal die in voertuigen worden gebruikt;
- c) het potentiële gebruik van na consumptie gerecycled staal door fabrikanten in voertuigen waarvoor in de toekomst typegoedkeuring moet worden verleend;
- d) de relatieve vraag van de automobielsector in vergelijking met de vraag naar staalafval na consumptie van andere sectoren;
- e) de economische levensvatbaarheid, de technische en wetenschappelijke vooruitgang, met inbegrip van veranderingen in de beschikbaarheid van recyclingtechnologieën met betrekking tot de recyclingpercentages voor staal;
- f) de bijdrage van een minimumaandeel aan gerecycled staal in voertuigen aan de open strategische autonomie en de klimaat en milieudoelstellingen van de Unie;
- g) de noodzaak om onevenredige negatieve gevolgen voor de betaalbaarheid van voertuigen te voorkomen, en
- h) de invloed op de totale kosten en het concurrentievermogen van de automobielsector.

[...]

[...]

4. Uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 35 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] beoordeelt de Commissie of het haalbaar is een vereiste vast te stellen inzake het minimumaandeel van:

- a) aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen die uit afval na consumptie worden gerecycled en in voertuigtypen worden verwerkt, en
- b) neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt of boor dat uit afval na consumptie wordt gerecycled en in permanente magneten [...] wordt verwerkt.

Na afronding van de in de eerste alinea bedoelde beoordeling is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door het bepalen van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt of boor dat wordt gerecycled uit afval na consumptie en dat aanwezig moet zijn in en verwerkt moet worden in de voertuigtypen waarvoor krachtens deze verordening en Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring moet worden verleend.

Het minimumaandeel aan gerecycled materiaal van de in de tweede alinea bedoelde materialen wordt gebaseerd op de in de eerste alinea bedoelde haalbaarheidsstudie, waarbij rekening wordt gehouden met alle volgende elementen:

- a) de huidige en voorspelde beschikbaarheid van de in de tweede alinea genoemde materialen die uit afval na consumptie worden gerecycled;
- b) de huidige aandelen gerecycled materiaal uit afval na consumptie in de in de tweede alinea genoemde materialen in voertuigen die in de handel worden gebracht;
- c) de economische levensvatbaarheid, de technische en wetenschappelijke vooruitgang, met inbegrip van veranderingen in de beschikbaarheid van recyclingtechnologieën met betrekking tot het soort gerecyclede materialen en de recyclingpercentages ervan;
- d) de bijdrage van een minimumaandeel in voertuigen aan gerecycled materiaal van de in de tweede alinea genoemde materialen aan de strategische autonomie en de klimaat- en milieudoelstellingen van de Unie;
- e) de mogelijke gevolgen van het verwerken van gerecycled materiaal van de in de tweede alinea genoemde materialen in voertuigdelen en onderdelen voor de werking van voertuigen;
- f) de noodzaak om onevenredige negatieve gevolgen voor de betaalbaarheid van voertuigen die de in de tweede alinea genoemde materialen bevatten, te voorkomen;
- g) de invloed op de totale kosten en het concurrentievermogen van de automobielsector.

5) _____ Uiterlijk 30 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening stelt de Commissie [...] een uitvoeringshandeling vast tot vaststelling van de methode voor de berekening en verificatie van het aandeel in de leden 3 en 4 bedoelde gerecyclede materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen.

Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 7

Ontwerpen om de verwijdering en vervanging van bepaalde delen en onderdelen in voertuigen mogelijk te maken

1. Elk voertuig dat behoort tot een voertuigtype waarvoor met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 72 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] typegoedkeuring wordt verleend, moet worden ontworpen op een wijze die niet in de weg staat van de verwijdering uit het desbetreffende voertuig van de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen door erkende verwerkingsinrichtingen tijdens de afvalfase van het voertuig.
2. Elk voertuig dat behoort tot een voertuigtype waarvoor met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 72 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, wordt, met betrekking tot de verbindings-, bevestigings- en afdichtingselementen, zodanig ontworpen dat batterijen en motoren voor elektrische voertuigen tijdens de gebruiksfase en de afvalfase van het voertuig op gemakkelijke en niet-destructieve wijze uit het voertuig kunnen worden verwijderd en vervangen door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van lid 2 door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen om uit voertuigen te worden verwijderd en vervangen, om in dat lid extra in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen op te nemen, rekening houdend met de technische en wetenschappelijke vooruitgang.
4. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen tot vaststelling van de voorwaarden voor het ontwerp voor de verwijdering en vervanging van de in lid 2 bedoelde voertuigdelen en onderdelen indien dat nodig is om een geharmoniseerde uitvoering van de in lid 2 bedoelde verplichting te waarborgen.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK III

VERPLICHTINGEN VAN FABRIKANTEN

Artikel 8

Algemene verplichtingen

1. Fabrikanten tonen aan dat voor door hen geproduceerde en in de handel gebrachte nieuwe voertuigen typegoedkeuring is verleend overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2018/858, van Verordening (EU) nr. 168/2013 en van deze verordening.
2. Met het oog op de typegoedkeuring van [...]voertuigtypen waarop de voorschriften van de artikelen 4, 5, 6 of 7 van toepassing zijn, verstrekt de fabrikant de documentatie waaruit blijkt dat aan die voorschriften is voldaan en:
 - a) neemt hij die documentatie op in het informatiedossier bedoeld in artikel 24 van Verordening (EU) 2018/858 of in artikel 27 van Verordening (EU) 168/2013, naargelang wat van toepassing is, en
 - b) dient hij die overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EU) 2018/858 of artikel 26 van Verordening (EU) 168/2013, naargelang wat van toepassing is, bij de typegoedkeuringsinstantie in.
3. Met het oog op de typegoedkeuring van voertuigen waarop het voorschrift van artikel 9 van toepassing is, dient de fabrikant de strategie inzake circulariteit bij de typegoedkeuringsinstantie in, samen met de in artikel 23 van Verordening (EU) 2018/858 of artikel 26 van Verordening (EU) 168/2013, naargelang wat van toepassing is, bedoelde aanvraag voor typegoedkeuring.
4. Met het oog op de typegoedkeuring van voertuigen waarop de voorschriften van artikel 10 van toepassing zijn, stelt de fabrikant de in artikel 10, lid 1, bedoelde informatie op en dient hij deze overeenkomstig artikel 24, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2018/858 bij de typegoedkeuringsinstantie in, samen met de in artikel 23 van die verordening bedoelde aanvraag voor typegoedkeuring.

5. Met het oog op de typegoedkeuring van voertuigen waarop de voorschriften van artikel 11 van toepassing zijn, dient de fabrikant overeenkomstig artikel 24, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2018/858 of artikel 27, lid 1, van Verordening (EU) 168/2013, naargelang wat van toepassing is, bij de typegoedkeuringsinstantie de verklaring in waarin wordt bevestigd dat aan het voorschrift van artikel 11, lid 1, is voldaan, samen met de [...] aanvraag voor typegoedkeuring.

Artikel 9

Strategie inzake circulariteit

1. Voor elke voertuigcategorie waarin een fabrikant voertuigen heeft geproduceerd waarvoor met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, stelt de fabrikant een strategie inzake circulariteit op en voert hij deze uit om zijn uitgebreide plan voor circulariteit voor de komende vijf jaar beschikbaar te stellen. Wat de punten 3 en 4 van deel A van bijlage IV betreft, moet de strategie typespecifieke informatie voor het betrokken voertuigtype bevatten.
2. In de strategie inzake circulariteit wordt beschreven welke maatregelen de fabrikanten zullen nemen om gevolg te geven aan hun verplichtingen om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan de circulariteitseisen van hoofdstuk II, die worden geverifieerd in de typegoedkeuringsprocedures en die van toepassing zijn op de betrokken voertuigcategorie.
3. De strategie inzake circulariteit bevat de in deel A van bijlage IV vermelde elementen.
4. De fabrikant verstrekt de Commissie binnen dertig dagen na de eerste verlening van de typegoedkeuring voor [...] een voertuig in de betreffende categorie een kopie van de strategie inzake circulariteit.
5. De fabrikant houdt toezicht op en zorgt voor follow-up van de acties in het kader van de strategie inzake circulariteit en werkt de strategie om de vijf jaar bij overeenkomstig deel B van bijlage IV. De geactualiseerde strategie inzake circulariteit wordt ingediend bij de typegoedkeuringsinstantie die de typegoedkeuring voor een voertuig in de betreffende categorie heeft verleend en bij de Commissie.
6. De Commissie maakt de strategieën inzake circulariteit en eventuele actualiseringen van die strategieën openbaar, met uitzondering van vertrouwelijke informatie.

7. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deel B van bijlage IV te wijzigen door de voorschriften inzake de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de actualiseringen van die strategie aan te passen aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de productie van voertuigen en het beheer van autowrakken, aan marktontwikkelingen in de automobielsector en aan wijzigingen in de regelgeving.
8. Uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 83 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] en vervolgens om de zes jaar stelt de Commissie een verslag op over de circulariteit van de automobielsector en publiceert zij dit verslag. Het verslag is met name gebaseerd op strategieën inzake circulariteit en actualiseringen van die strategieën.

Artikel 10

Verklaring inzake het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen

1. Voor elk voertuigtype waarvoor met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na [...]twaalf maanden na de [...]vaststelling van de uitvoeringshandeling tot vaststelling van de methode voor de berekening en verificatie van het aandeel gerecyclede materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen, bedoeld in artikel 6, lid 5] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring is verleend, verklaren de fabrikanten wat het respectieve aandeel gerecycled materiaal is van:
 - a) neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt, en boor in permanente magneten en motoren voor elektrische voertuigen;
 - b) aluminium en aluminiumlegeringen;
 - c) magnesium en magnesiumlegeringen;
 - d) staal.

De verklaring heeft betrekking op het gerecyclede gehalte aan deze materialen in het voertuigtype en vermeldt, per aandeel materiaal, of het materiaal is gerecycled uit afval vóór consumptie of uit afval na consumptie.

2. De typegoedkeuringsinstanties verifiëren of de vereiste documentatie door de fabrikanten is ingediend en of deze de in lid 1 bedoelde informatie bevat.
3. In afwijking van lid 1 is de vereiste om het gerecyclede gehalte van een bepaald materiaal aan te geven niet van toepassing wanneer voor dat materiaal een streefcijfer is vastgesteld overeenkomstig artikel 6, lid 3 of 4.

Artikel 11

Informatie over het verwijderen en vervangen van voertuigdelen, onderdelen en materialen in voertuigen

1. Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] verlenen fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang tot de in bijlage V vermelde informatie, waardoor toegang tot en veilige verwijdering en vervanging mogelijk wordt gemaakt van:
 - [...]/[...]/c) voertuigdelen, onderdelen en materialen die de in bijlage VII, deel B, genoemde vloeistoffen bevatten en die zich in voertuigen bevinden;
 - d) in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen die zich in voertuigen bevinden;
 - e) voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen bedoeld in artikel [...]28, lid 1, punt b), van Verordening (EU) 2024/1252 bevatten op het moment van de typegoedkeuring van het voertuig;
 - f) digitaal gecodeerde onderdelen en delen in een voertuig, indien deze codering de reparatie, het onderhoud of de vervanging ervan in een ander voertuig verhindert.
2. Fabrikanten zorgen voor samenwerking met de erkende verwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven door de nodige communicatieplatforms op te zetten om de in lid 1 bedoelde informatie en de in bijlage V gespecificeerde informatie te verstrekken en actueel te houden.

De fabrikanten verstrekken de in de eerste alinea bedoelde informatie kosteloos. De fabrikanten kunnen vergoedingen aanrekenen aan afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven tot het bedrag dat nodig is om de administratieve kosten te dekken voor het toegankelijk maken van de vereiste informatie via communicatieplatforms.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage V te wijzigen door de lijst van voertuigdelen, onderdelen en materialen van voertuigen en de reikwijdte van de door de fabrikanten te verstrekken informatie te herzien.

Artikel 12

Etikettering van in voertuigen aanwezige voertuigdelen, onderdelen en materialen

1. Fabrikanten en hun leveranciers gebruiken voor de etikettering en identificatie van voertuigdelen, onderdelen en materialen van voertuigen de nomenclatuur van de in de punten 1 tot en met 3 van bijlage VI vermelde coderingsnormen voor onderdelen en materialen.
2. Uiterlijk op 24 mei 2029 zorgen de fabrikanten ervoor dat motoren voor elektrische voertuigen die permanente magneten bevatten, zijn voorzien van een opvallend, duidelijk leesbaar en onuitwisbaar etiket waarop de [...] informatie is vermeld overeenkomstig artikel 28 van Verordening (EU) 2024/1252.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VI teneinde deze aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang aan te passen.

Artikel 13

Digitaal circulariteitspaspoort voor voertuigen

1. Met ingang van [*PB: gelieve een datum in te voegen = de eerste dag van de maand [...] na 72 maanden na de datum van inwerkingtreding van de verordening*] heeft elk in de handel gebracht voertuig een digitaal circulariteitspaspoort voor voertuigen dat in overeenstemming wordt gebracht met en, waar mogelijk, wordt geïntegreerd in andere milieupaspoorten voor voertuigen die bij het Unierecht zijn vastgesteld, met name de paspoorten bedoeld in artikel 77 van Verordening (EU) 2023/1542 en in artikel 3, punt 68, van Verordening (EU) 2024/1257.

Het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen wordt in voorkomend geval afgestemd op de vereisten van Verordening (EU) 2024/1781 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten, met name de artikelen 11 tot en met 13.

2. Het digitale circulariteitspaspoort van een voertuig dat in de handel wordt gebracht, is kosteloos toegankelijk en bevat:

a) de in artikel 11 van deze verordening bedoelde informatie in digitaal formaat [...][...];

b) informatie over voertuigdelen die een gehalte aan lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten als bedoeld in de in artikel 5, lid 3, vermelde afwijking;[...]

b1) de verklaring over het gehalte aan gerecycled materiaal van kunststof en de in artikel 10, lid 1, punten a) tot en met d), genoemde materialen;

b2) de strategie inzake circulariteit voor het betrokken voertuigtype;[...]

b3) een verwijzing naar de catalogus van reserveonderdelen voor het voertuigtype in kwestie, met inbegrip van de plaats van de afzonderlijke voertuigdelen in het voertuig.

3. De fabrikant die het voertuig in de handel brengt, zorgt ervoor dat de informatie in het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen nauwkeurig, volledig en actueel is.

3 bis. [...]

4. Alle informatie in het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen voldoet aan de door de Commissie uit hoofde van lid 6 vastgestelde regels, en:

a) is gebaseerd op open normen;

b) is ontwikkeld met een interoperabel formaat;

c) kan via een open interoperabel gegevensuitwisselingsnetwerk zonder afhankelijkheid van één aanbieder worden doorgegeven;

- d) is machineleesbaar, gestructureerd en doorzoekbaar.
5. Het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen van een voertuig dat een autowrak is geworden, vervalt ten vroegste [...] twalf maanden na de afgifte van het certificaat van vernietiging voor dat autowrak.
6. Uiterlijk op [48 maanden na de inwerkingtreding van de verordening] [...] stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met regels voor:
- a) de wijze en technische specificatie van de oplossing die moet worden gebruikt om toegang te krijgen tot het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen;
 - b) de technische ontwerp- en exploitatievoorschriften voor het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen, met inbegrip van regels inzake:
 - i) de overeenstemming en interoperabiliteit van het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen met andere paspoorten en certificaten die op grond van de wetgeving van de Unie zijn vereist, als bedoeld in lid 1 van dit artikel;
 - ii) de opslag en verwerking van de informatie in het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen;
 - iii) de beschikbaarheid van het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen nadat de fabrikant die verantwoordelijk is voor de naleving van de verplichtingen van lid 3 ophoudt te bestaan of niet langer actief is in de Unie;
 - c) de invoering, wijziging en actualisering van de gegevens in het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen door andere derden dan de fabrikant;
 - d) de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatienummer dat toegang geeft tot het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen van het voertuig.

Bij de vaststelling van de in de eerste alinea bedoelde regels houdt de Commissie rekening met de noodzaak om een hoog niveau van beveiliging en privacy te waarborgen.

De in de eerste alinea [...] bedoelde uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK IV

BEHEER VAN AUTOWRAKKEN

AFDELING 1

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 14

Bevoegde autoriteit

1. De lidstaten wijzen een of meer bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de verplichtingen uit hoofde van dit hoofdstuk, met name voor het toezicht op en de verificatie van de naleving door ondernemingen, producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid van hun verplichtingen als bedoeld in de artikelen 15 tot en met [...]37 en bijlage I.
2. Elke lidstaat kan voor de communicatie met de Commissie onder de in lid 1 bedoelde bevoegde autoriteiten één contactpunt aanwijzen.
3. De lidstaten stellen de bijzonderheden van de organisatie en activiteiten van de bevoegde autoriteiten vast, met inbegrip van de administratieve en procedureregels voor:
 - a) de inschrijving van producenten overeenkomstig artikel [...]19;
 - b) de vergunning van producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid overeenkomstig artikel [...]18;
 - c) het toezicht op de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid overeenkomstig de artikelen 16 en 20;
 - d) het verzamelen van gegevens over voertuigen en autowrakken overeenkomstig artikel [...]19, lid 12, en artikel 49, lid 6;
 - e) het beschikbaar stellen van informatie overeenkomstig artikel 49.

4. Uiterlijk op [PB: *gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na [...] 12 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening*] stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de namen en adressen van de overeenkomstig lid 1 aangewezen bevoegde autoriteiten. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van elke wijziging van de naam of het adres van die bevoegde autoriteiten.

Artikel 15

Erkende verwerkingsinrichtingen

1. Onverminderd Richtlijn 2010/75/EU moeten inrichtingen of ondernemingen die voornemens zijn autowrakken te verwerken daarvoor van de bevoegde autoriteit een vergunning verkrijgen overeenkomstig artikel 23 van Richtlijn 2008/98/EG en voldoen aan de in die vergunning vastgestelde voorwaarden.
 2. Met het oog op de afgifte van een in lid 1 bedoelde vergunning gaat de bevoegde autoriteit na of de inrichting of onderneming over de [...] capaciteit beschikt die nodig is om aan de verplichtingen van artikel 27 te voldoen.
 3. In de in lid 1 bedoelde vergunningen wordt vermeld dat de verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om een certificaat van vernietiging als bedoeld in artikel 25 af te geven. De lidstaten kunnen in het algemeen bepalen dat verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om het in artikel 25 bedoelde certificaat van vernietiging af te geven.
- 3 bis. Producenten of, voor zover deze in overeenstemming met artikel 17, lid 1, zijn aangewezen, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid mogen overeenkomsten sluiten met erkende verwerkingsinrichtingen teneinde aan hun verplichtingen inzake producentenverantwoordelijkheid te voldoen. Die overeenkomsten moeten eerlijk, transparant en niet-discriminerend zijn en kunnen gebaseerd zijn op een door de lidstaat bepaald model.

4. De [...] lidstaten zien erop toe dat de voorwaarden van en de procedures voor het verlenen van de vergunning volledig worden gecoördineerd wanneer meer dan één bevoegde autoriteit of meer dan één inrichting of onderneming die voornemens is autowrakken te verwerken bij die vergunningsprocedures is betrokken om ervoor te zorgen dat alle autoriteiten die bevoegd zijn om deze procedure uit te voeren een doeltreffende geïntegreerde aanpak hanteren.
5. De Commissie is bevoegd om een uitvoeringshandeling vast te stellen met gedetailleerde voorschriften die van toepassing zijn op de in lid 3 bedoelde overeenkomsten, teneinde eerlijke, transparante en niet-discriminerende voorwaarden te waarborgen. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

AFDELING 2

UITGEBREIDE PRODUCENTENVERANTWOORDELIJKHEID

Artikel 16

Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

Met ingang van [PB: *gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening*] hebben producenten een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor voertuigen die zij voor het eerst op de markt aanbieden op het grondgebied van een lidstaat. De regeling [...] voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid is in overeenstemming met de artikelen 8 en 8 bis van Richtlijn 2008/98/EG en voldoet aan de voorschriften van dit hoofdstuk.

De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid omvat de verplichting voor producenten om ervoor te zorgen dat:

- a) voertuigen die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt hebben aangeboden en die autowrakken worden;
 - i) worden ingezameld overeenkomstig artikel 23;
 - ii) worden verwerkt overeenkomstig artikel 27;

- b) de afvalverwerkers die de in punt a) bedoelde autowrakken verwerken, de in artikel 34 vastgestelde streefcijfers halen.

In de ultraperifere gebieden kunnen de lidstaten de verplichtingen van de producenten aanpassen om een dienstverlening te waarborgen en de kosten van het beheer van autowrakken te dekken in het licht van de kenmerken van deze gebieden.

Naast de in artikel 8 bis, lid 3, punt e), van Richtlijn 2008/98/EG bedoelde informatie publiceren producenten op hun websites één keer per jaar, met inachtneming van de vertrouwelijkheid van commerciële en industriële gegevens, de informatie over het inzamelen van autowrakken en het halen van de streefcijfers voor hergebruik en recycling, hergebruik en nuttige toepassing en recycling van kunststoffen.

Artikel [...]17

Organisatie voor producentenverantwoordelijkheid

1. Producenten kunnen ervoor kiezen hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel na te komen of kunnen een overeenkomstig artikel [...] 18 gemachtigde organisatie voor producentenverantwoordelijkheid belasten met het namens hen nakomen van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

De lidstaten kunnen maatregelen treffen om producenten te verplichten een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid te belasten met het nakomen van hun in artikel 16 neergelegde verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

2. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid waarborgen het vertrouwelijke karakter van de gegevens in hun bezit in geval van door eigendomsrechten beschermde informatie of rechtstreeks aan individuele producenten of hun [...] gemachtigde vertegenwoordigers voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid toe te schrijven informatie.

3. Naast de in artikel 8 bis, lid 3, punt e), van Richtlijn 2008/98/EG bedoelde informatie publiceren organisaties voor producentenverantwoordelijkheid [...] één keer per jaar op hun websites, met inachtneming van de vertrouwelijkheid van commerciële en industriële gegevens, informatie over het inzamelen van autowrakken en het halen van de streefcijfers voor hergebruik en recycling, hergebruik en nuttige toepassing en recycling van kunststoffen door de producenten die de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid opdracht hebben gegeven.
4. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid zorgen voor [...] een regelmatige dialoog tussen de belanghebbenden overeenkomstig artikel 8 bis, lid 6, van Richtlijn 2008/98/EG.

Artikel [...]18

Vergunning voor het nakomen van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

1. Een producent, in het geval van individuele nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die worden aangewezen in het geval van gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, vragen bij de bevoegde autoriteit een vergunning aan.
2. De vergunning wordt alleen verleend indien wordt aangetoond dat aan de voorschriften van artikel 8 bis, lid 3, punten a) tot en met d), van Richtlijn 2008/98/EG wordt voldaan en dat de door de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid genomen maatregelen volstaan om te voldoen aan de in dit hoofdstuk vermelde verplichtingen met betrekking tot het aantal voertuigen dat op het grondgebied van een lidstaat voor het eerst op de markt wordt aangeboden door de producent of de producenten namens wie de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid optreedt.

Een producent, in het geval van individuele nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die worden aangewezen in het geval van gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, kunnen alleen worden ingeschreven als zij in het bezit zijn van een vergunning van de bevoegde autoriteit overeenkomstig dit artikel. Dit doet geen afbreuk aan de mogelijkheid om de inschrijvingsprocedure uit hoofde van artikel 19 en de vergunningsprocedure uit hoofde van dit artikel in één enkele procedure te combineren.

3. De lidstaten nemen in hun maatregelen tot vaststelling van administratieve en procedureregels als bedoeld in artikel 14, lid 3, punt b), de bijzonderheden van de vergunningsprocedure op, die kunnen verschillen naargelang zij betrekking hebben op de individuele of gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, en de nadere bepalingen voor het controleren van de naleving door producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, waaronder de informatie die daartoe door producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moet worden verstrekt.
4. De producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid stelt de bevoegde autoriteit onverwijld in kennis van wijzigingen in de informatie in de vergunning, van wijzigingen met betrekking tot de vergunningsvoorwaarden of van de definitieve beëindiging van de activiteiten.
5. Het bij artikel 8 bis, lid 3, punt d), van Richtlijn 2008/98/EG bepaalde mechanisme voor zelfcontrole wordt regelmatig, en ten minste om de drie jaar, en op verzoek van de bevoegde autoriteit, uitgevoerd om na te gaan of nog steeds wordt voldaan aan de bepalingen in dat punt, alsook aan de in lid 2 bedoelde voorwaarden voor de vergunning. De producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid dient bij de bevoegde autoriteit, op diens verzoek, een zelfcontrolerapport en, indien nodig, het ontwerpplan met corrigerende maatregelen in. Onverminderd de bevoegdheden uit hoofde van lid 6 kan de bevoegde autoriteit opmerkingen maken bij het zelfcontrolerapport en het ontwerpplan met corrigerende maatregelen, en maakt zij dergelijke opmerkingen kenbaar aan de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid. De producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid stelt op basis van die opmerkingen het plan met corrigerende maatregelen op en voert dit uit.
6. De bevoegde autoriteit kan besluiten de vergunning in te trekken indien de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid niet langer aan de eisen inzake de organisatie van de inzameling en verwerking van autowrakken voldoet, nalatig handelt met betrekking tot verslaglegging aan de bevoegde autoriteit of met betrekking tot de kennisgeving van wijzigingen in verband met de vergunningsvoorwaarden aan de bevoegde autoriteit, of de activiteiten heeft beëindigd.

Inschrijving [...]

1. Uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 35 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] stellen de lidstaten een producentenregister op aan de hand waarvan kan worden nagegaan of producenten de voorschriften van dit hoofdstuk naleven.

Dat register moet links naar andere nationale registers op producentenwebsites bevatten om in alle lidstaten de inschrijving van producenten of [...] gemachtigde vertegenwoordigers voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te vergemakkelijken en, indien beschikbaar, naar de nationale websites met informatie over de inschrijvingsprocedure.

Uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te voegen = 30 maanden na de inwerkingtreding van deze [...]verordening] zet de Commissie een website op met links naar alle nationale registers om de inschrijving van producenten in alle lidstaten te vergemakkelijken en, indien beschikbaar, naar de nationale websites met informatie over de inschrijvingsprocedure.

2. Producenten schrijven zich in in het in lid 1 bedoelde register. Daartoe dienen zij in elke lidstaat waar zij voertuigen voor het eerst op de markt aanbieden een inschrijvingsaanvraag in.

Producenten dienen de inschrijvingsaanvraag in via een elektronisch gegevensverwerkingssysteem als bedoeld in lid 8, punt a).

Producenten bieden voertuigen alleen op de markt van een lidstaat aan indien zij of, in het geval van een machtiging, hun [...] gemachtigde vertegenwoordigers voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in die lidstaat zijn ingeschreven.

3. De inschrijvingsaanvraag bevat de in bijlage VIII vermelde informatie. De lidstaten kunnen zo nodig om aanvullende informatie of documenten verzoeken om het producentenregister efficiënt te kunnen gebruiken.
4. In afwijking van lid 3 wordt de in punt 1, d), van bijlage VIII bedoelde informatie hetzij in de inschrijvingsaanvraag krachtens lid 3, hetzij in de vergunningsaanvraag krachtens artikel [...]18 verstrekt.

5. Wanneer een producent overeenkomstig artikel [...]17 een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid heeft aangewezen, voldoet die organisatie mutatis mutandis aan de verplichtingen van dit artikel, tenzij anders is bepaald door de lidstaat waar het voertuig voor het eerst op de markt is aangeboden.
6. De verplichtingen uit hoofde van dit artikel kunnen namens een producent door een [...]gemachtigde vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid worden vervuld.
- Indien meer dan één producent in een lidstaat is vertegenwoordigd door één gemachtigde vertegenwoordiger, verstrekt die gemachtigde vertegenwoordiger de naam en de contactgegevens voor elk van de vertegenwoordigde producenten afzonderlijk.
7. De lidstaten kunnen besluiten dat de inschrijvingsprocedure overeenkomstig dit artikel en de vergunningsprocedure overeenkomstig artikel [...]18 één enkele procedure vormen, mits de vergunningsaanvraag voldoet aan de voorschriften van de leden 3 tot en met 6 van dit artikel.
8. De bevoegde autoriteit:
- a) stelt via een elektronisch gegevensverwerkingssysteem informatie over de aanvraagprocedure beschikbaar op haar website;
 - b) keurt inschrijvingen goed en verstrekt een inschrijvingsnummer binnen een termijn van maximaal twaalf weken vanaf het tijdstip waarop alle in de leden 2 en 3 vereiste informatie is verstrekt.
9. De bevoegde autoriteit kan:
- a) nadere bepalingen vaststellen met betrekking tot de eisen voor en het proces van inschrijving zonder inhoudelijke eisen toe te voegen aan de in de leden 2 en 3 vastgelegde eisen;
 - b) kan producenten een evenredige, op kosten gebaseerde vergoeding aanrekenen voor de verwerking van de in lid 2 en in artikel 18, lid 1, bedoelde aanvragen.
10. De bevoegde autoriteit kan weigeren een producent in te schrijven of de inschrijving van de producent intrekken indien de in lid 3 bedoelde informatie en de bijbehorende bewijsstukken niet zijn verstrekt of niet toereikend zijn, of indien de producent niet langer voldoet aan de in bijlage VIII, punt 1, d), vastgelegde eisen.

De bevoegde autoriteit trekt de inschrijving van de producent in wanneer de producent is opgehouden te bestaan.

11. De producent of, in voorkomend geval, de voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid [...] gemachtigde vertegenwoordiger van de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid die is aangewezen namens de producenten die zij vertegenwoordigt, stelt de bevoegde autoriteit onverwijld in kennis van wijzigingen in de informatie in de inschrijving en van elke definitieve beëindiging wat betreft het op het grondgebied van de lidstaat op de markt aanbieden van de in de inschrijving bedoelde voertuigen.
12. De producent of, in voorkomend geval, de voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid [...] gemachtigde vertegenwoordiger van de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid brengt aan de voor het register verantwoordelijke bevoegde autoriteit verslag uit over de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

Artikel 20

Financiële verantwoordelijkheid van producenten

1. De door de producent betaalde financiële bijdragen dekken de volgende kosten in verband met de voertuigen die de producent op de markt aanbiedt:
 - a) de kosten van de inzameling van autowrakken die nodig is om te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 23 tot en met 26 en de kosten van het vervoer daarvan van het inzamelpunt naar de erkende verwerkingsinrichting die het certificaat van vernietiging heeft afgegeven, en de kosten van de verwerking van autowrakken die nodig is om te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 27 tot en met [...]31, 34 en [...]36, mits [...] zij overeenkomstig artikel 8 bis, lid 4, punt a) tot en met c), van Richtlijn 2008/98/EG rekening houden met de inkomsten van afvalverwerkers in verband met de verkoop van gebruikte reserveonderdelen van autowrakken waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, of van secundaire grondstoffen die uit autowrakken zijn gerecycled;
 - b) de kosten van bewustmakingscampagnes om de inzameling van autowrakken te verbeteren;
 - c) de kosten van het opzetten van het in artikel 25 bedoelde kennisgevingssysteem;

- d) de kosten van het verzamelen van gegevens en het rapporteren aan de bevoegde autoriteiten.

Voor voertuigen die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2000/53/EG vallen en die vóór de inwerkingtreding van deze verordening op de markt zijn aangeboden, en in afwijking van de eerste alinea, punt a), en lid 1 bis van dit artikel, in lidstaten waar de producenten overeenkomstig artikel 5, lid 4, tweede alinea, van Richtlijn 2000/53/EG niet alle, maar slechts een aanzienlijk deel van de kosten moesten dragen, komen de financiële bijdragen die de producent van deze voertuigen moet leveren overeen met een niveau dat een aanzienlijk deel van de daarin bedoelde kosten uitmaakt.

- 1 bis. De financiële bijdragen die worden betaald door de producenten die het voertuig op de markt aanbieden, dekken ook de in lid 1, punt a), bedoelde kosten in verband met voertuigen waarvoor de producent niet kan worden geïdentificeerd of niet langer bestaat in de lidstaat waar het voertuig een autowrak is geworden, in verhouding tot hun respectieve marktaandeel.
- 2. De bevoegde autoriteit houdt, in nauwe samenwerking met producenten, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid en afvalverwerkers, toezicht op:
 - a) de gemiddelde kosten van inzameling, recycling en verwerking en de inkomsten van afvalverwerkers;
 - b) de hoogte van de financiële bijdragen die de producenten moeten betalen aan de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die zijn aangewezen in het geval van gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, zodat de kosten eerlijk over alle belanghebbende ondernemingen worden verdeeld.
- 3. De financiële bijdragen die worden betaald door de producenten die voertuigen voor speciale doeleinden op de markt aanbieden, dekken alleen de in lid 1, punt a), bedoelde kosten die betrekking hebben op de inzameling van dergelijke voertuigen en de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen daaruit.

4. Indien producenten de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel nakomen, bieden zij een garantie voor voertuigen die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt aanbieden. Deze garantie waarborgt dat de in lid 1 bedoelde verrichtingen met betrekking tot die voertuigen worden gefinancierd.

Het bedrag van de garantie wordt bepaald door de lidstaten waar het voertuig voor het eerst op de markt is aangeboden, rekening houdend met de criteria van artikel 21.

De garantie kan de vorm aannemen van deelname van de producent aan passende regelingen voor de financiering van het beheer van autowrakken, [...] een financiële garantie of gelijkwaardige verzekering.

5. Onverminderd de artikelen 107 en 108 VWEU, kan een dergelijke garantie in het geval van een door de overheid beheerde organisatie voor producentenverantwoordelijkheid de vorm aannemen van een uit producentenbijdragen gefinancierd overheidsfonds, waarvoor de lidstaat die de organisatie beheert gezamenlijk en hoofdelijk aansprakelijk is.

6. De fabrikant van het basisvoertuig wordt beschouwd als de producent en kan pro-rata-bijdragen innen van de fabrikanten in latere fasen van de typegoedkeuring.

Artikel 21

Modulatie van bijdragen

1. In het geval van een collectieve nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zorgen organisaties voor producentenverantwoordelijkheid ervoor dat de financiële bijdragen die de producenten aan hen betalen, worden gemoduleerd door rekening te houden met ten minste het volgende:
- a) het gewicht van het voertuig;
 - b) het type aandrijving;
 - c) het percentage recyclebaarheid en herbruikbaarheid van het voertuigtype waartoe het voertuig behoort, op basis van de informatie die overeenkomstig artikel 4 aan de typegoedkeuringsinstantie is verstrekt;

- d) de tijd die nodig is om het voertuig in een erkende verwerkingsinrichting te demonteren, met name voor voertuigdelen en onderdelen die vóór het shredderen moeten worden verwijderd overeenkomstig artikel 30;
 - e) het aandeel materialen en stoffen die een hoogwaardig recyclingproces verhinderen, zoals kleefstoffen, versterkte kunststoffen of met koolstof versterkte materialen;
 - f) het percentage gerecyclede materialen van de in de artikelen 6 en 10 genoemde materialen die in het voertuig worden gebruikt;
 - g) de aanwezigheid en de hoeveelheid van de in artikel 5, lid 2, bedoelde stoffen.
2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel [...]51, lid 2, een uitvoeringshandeling[...] vast te stellen [...] om nadere regels vast te stellen voor de wijze waarop de in lid 1 bedoelde criteria moeten worden toegepast. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Artikel 22

Kostentoerekeningsmechanismen voor voertuigen die in een andere lidstaat autowrakken worden

1. Wanneer een voertuig een autowrak wordt in een andere lidstaat dan de lidstaat op het grondgebied waarvan het voertuig voor het eerst op de markt is aangeboden en er op het grondgebied van de lidstaat waar het een autowrak wordt geen producent kan worden geïdentificeerd, zorgt de producent [...] die dat voertuig op de markt heeft aangeboden of, indien zij is aangewezen overeenkomstig artikel [...]17, de in lid 2 van dit artikel bedoelde organisatie voor producentenverantwoordelijkheid ervoor dat de [...] kosten van afvalbeheeractiviteiten als bedoeld in artikel 20 die door afvalverwerkers in andere lidstaten worden gemaakt, worden gedekt.
2. Een producent die een voertuig op de markt aanbiedt of, indien zij is aangewezen overeenkomstig artikel [...]17, een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid in de lidstaat waar de producent dat voertuig op de markt heeft gebracht:

- a) wijst door middel van een schriftelijk mandaat in elke lidstaat een [...]gemachtigde vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid aan;
- b) zet mechanismen voor grensoverschrijdende samenwerking op met de afvalverwerkers die afvalbeheeractiviteiten als bedoeld in artikel 20 verrichten.

2 bis. De lidstaten kunnen voertuigeigenaren verzoeken een administratieve vergoeding te betalen voor gebruikte voertuigen of voertuigen waarvoor geen producent kan worden geïdentificeerd, die voor het eerst in die lidstaat zijn ingeschreven, ter dekking van de kosten van afvalbeheeractiviteiten als bedoeld in artikel 20, lid 1. De administratieve vergoeding is niet hoger dan de in artikel 20, lid 1, bedoelde financiële bijdrage.

- 3. De lidstaat waar het voertuig een autowrak is geworden, houdt toezicht op de naleving van de leden 1 en 2 door de producent of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel [...]17, de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid. Het toezicht is gebaseerd op de informatie die door de producent of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel [...]17, de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, is geverifieerd en aan de bevoegde autoriteiten gerapporteerd over de uitvoering van de leden 1 en 2, met name over de berekening en toewijzing van kosten voor het beheer van autowrakken als bedoeld in lid 1, met inachtneming van de vertrouwelijkheid van bedrijfsinformatie en andere punten van zorg met betrekking tot het concurrentievermogen.
- 4. Indien dit nodig is om de naleving van dit artikel te waarborgen en verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen en rekening houdend met de informatie die door de lidstaten is verstrekt in het kader van de samenwerkings- en toezichtactiviteiten bedoeld in de leden 2 en 3, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 50 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen door gedetailleerde regels vast te stellen inzake de verplichtingen van de producenten, de lidstaten en de afvalverwerkers en de kenmerken van de in lid 1 bedoelde mechanismen.

AFDELING 3

INZAMELING VAN AUTOWRAKKEN

Artikel 23

Inzameling van autowrakken

1. Producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel [...] 17, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, zetten inzamelingssystemen op, [...] of nemen deel aan het opzetten daarvan, voor alle voertuigen [...] die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt hebben aangeboden en die autowrakken zijn geworden.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel [...] 17, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid inzamelingssystemen voor alle autowrakken opzetten.

2. De producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel [...] 17, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid zorgen ervoor dat de in lid 1 bedoelde inzamelingssystemen:
 - a) het volledige grondgebied van de lidstaat bestrijken;
 - b) [...] kunnen beschikken over voldoende erkende verwerkingsinrichtingen of inzamelpunten, rekening houdend met de bevolkingsgrootte en -dichtheid en het verwachte volume aan autowrakken, die niet beperkt zijn tot gebieden waar de inzameling en het daaropvolgende beheer het meest winstgevend zijn;
 - c) zorgen voor de inzameling van afgedankte voertuigdelen afkomstig van reparaties van voertuigen;
 - d) de inzameling van autowrakken van elk merk mogelijk maken, ongeacht hun herkomst;
 - e) de kosteloze [...] aanvaarding van alle autowrakken aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen mogelijk maken, zoals bepaald in artikel 24, lid 2.

3. Producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel [...] 17, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid maken de lijst van inzamelpunten en erkende verwerkingsinrichtingen op hun websites openbaar en werken die regelmatig bij, en voeren voorlichtingscampagnes om de inzamelingssystemen voor autowrakken onder de aandacht te brengen en informatie te verstrekken over de gevolgen voor het milieu van onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken. De lidstaten kunnen eisen dat de voorlichtingscampagnes binnen de lidstaat worden gecoördineerd, in samenwerking met zowel de producenten als, indien aangewezen overeenkomstig artikel 17, de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid en de bevoegde autoriteiten.
4. De lidstaten kunnen andere [...] inzamelpunten dan erkende verwerkingsinrichtingen toestaan [...] autowrakken [...] in te zamelen.

[...]

De inzamelpunten moeten een vergunning verkrijgen van de bevoegde autoriteit overeenkomstig artikel 23 van Richtlijn 2008/98/EG en moeten voldoen aan de in de vergunning vermelde voorwaarden.

Met het oog op de afgifte van een vergunning gaat de bevoegde autoriteit na of die inrichting of onderneming over de nodige capaciteit beschikt om aan de volgende verplichtingen te voldoen:

- a) [...] de autowrakken inzamelen en tijdelijk opslaan overeenkomstig [...] bijlage VII, deel A;
- b) [...] voorbereiden van de overbrenging van de ingezamelde autowrakken naar erkende verwerkingsinrichtingen door onopzettelijke lekkage van vloeistoffen en ongeoorloofde toegang tot het inzamelpunt te voorkomen;
- b bis) zorgen voor vervoer naar een erkende verwerkingsinrichting wanneer acht of meer autowrakken tegelijkertijd op het inzamelpunt worden opgeslagen, en
- c) waarborgen dat alle ingezamelde autowrakken binnen een [...] maand na ontvangst van het afgedankte voertuig aan een erkende verwerkingsinrichting worden overgedragen. [...]

[...] [...]

5. De inzamelpunten [...] verstrekken de voertuigeigenaar een document in elektronisch formaat waarin de ontvangst van een autowrak wordt bevestigd, en verstrekken dit document via een overeenkomstig artikel 25, lid 2, vastgestelde elektronische kennisgevingsprocedure aan de betrokken autoriteiten van de lidstaat, met inbegrip van de krachtens artikel 14 aangewezen bevoegde autoriteiten.

Artikel 24

Aflevering van autowrakken [...]

1. De eigenaar van een voertuig dat een autowrak wordt, en elke onderneming die namens de eigenaar van het voertuig optreedt, levert het voertuig zonder onnodige vertraging af aan een erkende verwerkingsinrichting of een inzamelpunt. [...]
2. De aflevering van een autowrak, met inbegrip van reserve- of vervangingsonderdelen na reparatie en onderhoud van het voertuig, [...] is kosteloos voor de laatste eigenaar van een voertuig, tenzij het autowrak geen essentiële voertuigdelen of onderdelen bevat [...] of het autowrak afvalstoffen bevat die eraan zijn toegevoegd.

Essentiële voertuigdelen zijn, voor de toepassing van dit artikel:

- a) motoren voor elektrische voertuigen, met inbegrip van hun behuizingen en alle bijbehorende regeleenheden, bedrading en andere voertuigdelen, onderdelen en materialen;
- b) batterijen voor elektrische voertuigen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 14, van Verordening (EU) 2023/1542;
- c) motoren;
- d) katalysatoren;
- e) versnellingsbakken;
- f) carrosserie.

Indien de batterij van een elektrisch voertuig ontbreekt, is de overdracht van het autowrak nog steeds kosteloos indien de laatste eigenaar van het voertuig documentatie overlegt waaruit blijkt dat de batterij door een professionele ondernemer is verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1542.

3. De voorschriften van lid 2 zijn niet van toepassing op voertuigen die door de verzekeringsmaatschappijen als technisch totaal verlies zijn aangegeven.

Artikel 25

Certificaat van vernietiging

1. Erkende verwerkingsinrichtingen geven [...] een certificaat van vernietiging af aan de laatste eigenaar van het voertuig bij de aflevering van het autowrak aan de erkende verwerkingsinrichting. Het certificaat van vernietiging [...] wordt afgegeven volgens het model in bijlage IX. Deze verplichting geldt niet voor voertuigen van categorie L die niet hoeven te worden ingeschreven in de betrokken lidstaat.
2. Het certificaat van vernietiging wordt in elektronische vorm afgegeven en via een elektronische kennisgevingsprocedure verstrekt aan de betrokken autoriteiten van de lidstaat, met inbegrip van de overeenkomstig artikel 14 aangewezen bevoegde autoriteiten. De erkende verwerkingsinrichting verstrekt een kopie van de elektronische kennisgeving aan de laatste eigenaar van het voertuig en elke onderneming die namens de eigenaar van het voertuig optreedt.
3. Indien het autowrak waarvoor in een lidstaat een certificaat van vernietiging is afgegeven, in een andere lidstaat is ingeschreven, stellen de [...] door de lidstaat waar het certificaat van vernietiging is afgegeven aangewezen betrokken autoriteiten [...] de [...] door de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven aangewezen betrokken [...] autoriteiten ervan in kennis dat voor het betrokken voertuig een certificaat van vernietiging is afgegeven.
4. De betrokken voertuigregistratiediensten [...] annuleren de inschrijving van een autowrak pas nadat zij het certificaat van vernietiging voor dat voertuig hebben ontvangen.
5. In een lidstaat afgegeven certificaten van vernietiging worden in alle andere lidstaten erkend.

Artikel 26

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

AFDELING 4

VERWERKING VAN AUTOWRAKKEN

Artikel 27

Verplichtingen voor erkende verwerkingsinrichtingen

1. Erkende verwerkingsinrichtingen zorgen ervoor dat alle autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan, alsook afgedankte onderdelen afkomstig van reparaties van voertuigen, worden aanvaard en verwerkt in overeenstemming met de voorwaarden in hun vergunningen en met deze verordening.
2. [...]
3. Erkende verwerkingsinrichtingen:
 - a) slaan, zelfs tijdelijk, alle autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan op overeenkomstig de minimumeisen van bijlage VII, deel A;
 - b) verwijderen gevaarlijke afvalstoffen uit alle autowrakken overeenkomstig artikel 29 en de minimumeisen van bijlage VII, deel B;
 - c) verwijderen [...] de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen uit het autowrak overeenkomstig de artikelen 30 en 31;

- d) verwerken alle autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan overeenkomstig de artikelen 28, 29, 30, 31, 32, 35 en 36 en bijlage VII bij deze verordening, de afvalhiërarchie en de algemene voorschriften van artikel 4 van Richtlijn 2008/98/EG [...];
- e) zorgen ervoor dat elke verwerking van autowrakken als bedoeld in lid 2 leidt tot het halen van de streefcijfers van artikel 34, en in voorkomend geval de beste beschikbare technieken toepassen zoals gedefinieerd in artikel 3, lid 10, van Richtlijn 2010/75/EU.

Naast de voorschriften van artikel 35 van Richtlijn 2008/98/EG slaan de erkende verwerkingsinrichtingen alle in de punten a) tot en met e) bedoelde uitgevoerde verwerkingshandelingen van autowrakken gedurende drie jaar elektronisch op en kunnen zij deze informatie op verzoek van de betrokken nationale autoriteiten verstrekken.

4.[...] [...] De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VII door de minimumeisen inzake de verwerking van autowrakken aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang op het gebied van verwerkingstechnologieën, met inbegrip van:

- a) toevoeging, schrapping of herziening van de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen;
- b) herziening van de streefwaarden voor de outputfracties vermeld in bijlage VII, deel G, punt 2;
- c) uitbreiding van de lijst van soorten aluminiumlegeringen vermeld in bijlage VII, deel G, punt 2, b);
- d) toevoeging van kwaliteitseisen ter verbetering van de scheiding van recyclebare kunststoffen en streefwaarden voor verdere recyclingtechnologieën die van toepassing zijn op bijlage VII, deel G, punt 2. [...]

5. De lidstaten moedigen erkende verwerkingsinrichtingen aan om gecertificeerde milieubeheersystemen in te voeren overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1221/2009.

Artikel 28

Algemene voorschriften voor het shredderen

1. Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na [...]
36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] verlangen erkende verwerkingsinrichtingen en andere afvalverwerkers die shredderactiviteiten verrichten dat autowrakken die met het oog op het shredderen ervan aan hen worden afgeleverd, of grote structurele voertuigdelen en onderdelen van het chassis of de carrosserie van autowrakken van de categorieën N₂, N₃, M₂, M₃ en O die met het oog op het shredderen of versnijden ervan aan hen worden afgeleverd [...]:
 - a) [...] van gevaarlijke afvalstoffen zijn ontdaan overeenkomstig artikel 29 en van hun voertuigdelen en onderdelen zijn ontdaan overeenkomstig artikel 30, en
 - b) vergezeld gaan van een kopie van het certificaat van vernietiging dat voor het betrokken autowrak is afgegeven.
2. Erkende verwerkingsinrichtingen en afvalverwerkers die shredderactiviteiten verrichten en autowrakken ontvangen die niet voldoen aan de voorschriften van lid 1:
 - a) melden de niet-naleving aan de bevoegde autoriteit, met inbegrip van de naam en contactgegevens van de natuurlijke of rechtspersoon die het autowrak heeft afgeleverd aan de erkende verwerkingsinrichting of andere afvalverwerker om te shredderen;
 - b) onthouden zich van het gebruik van die autowrakken bij hun shredderactiviteiten, tenzij de bevoegde autoriteit toestemming verleent voor die activiteiten of totdat de nodige stappen zijn ondernomen om het autowrak overeenkomstig de artikelen 29 en 30 te verwerken en een certificaat van vernietiging af te geven overeenkomstig artikel 25.
3. Erkende verwerkingsinrichtingen en afvalverwerkers die autowrakken shredderen, [...] shredderen autowrakken, voertuigdelen, onderdelen en materialen daarvan enkel samen met [...] ander afval indien wordt voldaan aan de criteria en de grenswaarden van bijlage VII, deel G, punten 1 en 2.

Artikel 29

Verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit autowrakken

1. [...] Binnen 30 dagen na de aflevering van een autowrak aan de erkende verwerkingsinrichting, verwijderd die inrichting gevaarlijke afvalstoffen uit dit voertuig voordat zij verder worden verwerkt, met inachtneming van de minimumeisen van bijlage VII, deel B.
2. De in bijlage VII, deel B, vermelde vloeistoffen worden gescheiden ingezameld en opgeslagen, overeenkomstig de voorschriften van bijlage VII, deel A. Afgewerkte olie wordt gescheiden van de andere vloeistoffen ingezameld en opgeslagen en wordt verwerkt overeenkomstig artikel 21 van Richtlijn 2008/98/EG.
3. De voertuigdelen, onderdelen en materialen die de in artikel 5, lid 2, bedoelde stoffen bevatten, worden uit de autowrakken verwijderd en overeenkomstig artikel 17 van Richtlijn 2008/98/EG verwerkt.
4. De batterijen worden gescheiden verwijderd uit autowrakken en op een aangewezen plaats voor verdere verwerking opgeslagen overeenkomstig artikel 70, lid 3, van Verordening (EU) 2023/1542 [...].
5. De voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit de gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, moeten worden verwerkt en geëtiketteerd overeenkomstig de artikelen 18 en 19 van Richtlijn 2008/98/EG.
6. De erkende verwerkingsinrichting documenteert de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit autowrakken door de in bijlage VII, deel B, punt 3, vermelde informatie te registreren en rapporteert deze informatie voor elk kalenderjaar binnen zes maanden na het einde van het kalenderjaar en in een door de bevoegde autoriteit van de lidstaat aangewezen formaat aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de autowrakken zijn ingezameld.

Verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen voor hergebruik en recycling voorafgaand aan het shredderen

1. Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] zorgen erkende verwerkingsinrichtingen ervoor dat de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen of verdichten uit een autowrak worden verwijderd, en wel op niet-destructieve wijze als er sprake is van voertuigdelen en onderdelen die overeenkomstig artikel 31 kunnen worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht, nadat de in artikel 29 bedoelde verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen is voltooid.

Erkende verwerkingsinrichtingen zorgen ervoor dat de verwijderde voertuigdelen en onderdelen van de eerste alinea die niet kunnen worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht, ter recycling worden aangeboden overeenkomstig de verwerkingsvoorschriften van bijlage VII, deel F.

2. [...] Het is niet verplicht voertuigdelen of onderdelen die niet kunnen worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht voorafgaand aan het shredderen te verwijderen indien een erkende verwerkingsinrichting aantoont dat bij post-shreddertechnologieën materialen even efficiënt van de in bijlage VII, deel C, tweede kolom, genoemde voertuigdelen en onderdelen worden gescheiden als door middel van handmatige of semiautomatische demontageprocessen en dat aan de criteria en de grenswaarden van bijlage VII, deel G, punten 1 en 2, wordt voldaan.

Voor de toepassing van de eerste alinea verstrekt de erkende verwerkingsinrichting de in bijlage VII, deel G, punt 3, vermelde informatie.

3. Naast de verplichtingen van artikel 35 van Richtlijn 2008/98/EG houden de erkende verwerkingsinrichtingen registers bij van de autowrakken die worden verwerkt zonder voorafgaande verwijdering van voertuigdelen, onderdelen en materialen overeenkomstig lid 2, met inbegrip van de naam en het adres van de verwerkingsinrichtingen, en het voertuigidentificatienummer (VIN) van de betrokken autowrakken.

De erkende verwerkingsinrichtingen verstrekken de informatie in de in de eerste alinea bedoelde registers aan de bevoegde autoriteit overeenkomstig artikel 49, lid 6.

Artikel 31

Voorschriften voor de verwijderde voertuigdelen en onderdelen

1. Erkende verwerkingsinrichtingen beoordelen [...] alle voertuigdelen en onderdelen die overeenkomstig artikel 30, lid 1, [...] uit een autowrak zijn verwijderd, om te bepalen of zij geschikt zijn voor:
 - a) hergebruik, overeenkomstig bijlage VII, deel D, punt 1, a);
 - b) revisie of refurbishen, overeenkomstig bijlage VII, deel D, punt 1, b);
 - c) recycling, of
 - d) andere verwerkingshandelingen, rekening houdend met de specifieke verwerkingsvoorschriften van bijlage VII, deel F.

[...]

Bij de beoordeling wordt met name rekening gehouden met de technische haalbaarheid van de uitvoering van de in de eerste alinea bedoelde processen en met de voorschriften inzake de veiligheid van voertuigen.

[...]

2. [...] Erkende verwerkingsinrichtingen:

- [...] a) etiketteren de verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen overeenkomstig bijlage VII, deel D, punt 2;

[...] [...]

b) garanderen passende bescherming tegen beschadiging tijdens het vervoer, het laden en het lossen van de voertuigdelen en onderdelen;

c) verstrekken een kopie van de factuur of het contract in verband met de overdracht van de voertuigdelen of onderdelen met het oog op hergebruik, revisie of refurbishen.

3. De in bijlage VII, deel E, vermelde voertuigdelen en onderdelen mogen niet worden hergebruikt tenzij de uitgevoerde technische beoordeling bevestigt dat het gebruik van deze voertuigdelen en onderdelen voldoet aan de toepasselijke voorschriften voor voertuigen van Verordening (EU) 2018/858. Deze vervangingsonderdelen mogen alleen voor hergebruik aan een andere onderneming worden overgedragen als zij door een bevoegd reparatie- en onderhoudsbedrijf zullen worden geïnstalleerd.

4. De voertuigdelen en onderdelen die geschikt worden bevonden voor hergebruik, revisie of refurbishen, worden niet als afval beschouwd. Erkende verwerkingsinrichtingen stellen op verzoek documentatie ter beschikking van de relevante nationale autoriteiten waaruit blijkt dat de beoordeling is uitgevoerd, ook wanneer de voertuigdelen en onderdelen worden vervoerd om te worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht.

5. De bepalingen van lid 4 zijn niet van toepassing op batterijen die zijn verwijderd uit een autowrak waarop Verordening (EU) 2023/1542 van toepassing is.

Artikel 32

Handel in gebruikte, gereviseerde of gerefurbishte voertuigdelen en onderdelen

1. Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] zorgt elke [...] onderneming [...] die gebruikte, gereviseerde of gerefurbishte reserveonderdelen en onderdelen verkoopt [...]

[...] ervoor dat voertuigdelen en onderdelen [...] de etikettering bevatten overeenkomstig artikel 31, lid 2, punt a).

[...].

2. Bij de verkoop van gebruikte, gereviseerde of gerefurbishte voertuigdelen en onderdelen aan consumenten zorgen de ondernemingen ervoor dat deze voertuigdelen en onderdelen bij normaal gebruik naar behoren blijven werken en presteren, en dat ze voldoen aan de andere eisen die overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/771 op de verkochte goederen van toepassing zijn.
3. Deze voorschriften zijn van toepassing ongeacht de gebruikte handelstechniek, met inbegrip van onlineplatforms zoals gedefinieerd in artikel 3, punt i), van Verordening (EU) 2022/2065.

Artikel 33

Het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen

1. Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] bieden de lidstaten de nodige stimulansen om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen, ongeacht of deze tijdens het gebruik of aan het einde van de levensduur van een voertuig zijn verwijderd.

De in de eerste alinea bedoelde stimulansen kunnen het volgende omvatten:

- a) de verplichting voor reparatie- en onderhoudsbedrijven om, naast het aanbod om het voertuig te repareren met nieuwe voertuigdelen en onderdelen, klanten aan te bieden een voertuig te repareren met gebruikte, gereviseerde of gerefurbishte reserveonderdelen, mits die verplichting zo is geformuleerd dat zij geen buitensporige kosten of administratieve lasten voor micro- en kleine ondernemingen met zich meebrengt;
- b) het gebruik van economische stimulansen [...].

De Commissie faciliteert de uitwisseling van informatie en beste praktijken tussen de lidstaten met betrekking tot dergelijke stimulansen.

2. De Commissie houdt toezicht op de doeltreffendheid van de door de lidstaten geboden stimulansen.

Artikel 34

Streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing

1. Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] nemen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel [...] 17, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid de volgende streefcijfers halen die door de afvalverwerkers moeten worden gehaald:
 - a) hergebruik en nuttige toepassing bedragen, samen berekend, ten minste 95 % van het gemiddelde voertuiggewicht, batterijen niet meegerekend, op jaarbasis;
 - b) hergebruik en recycling bedragen, samen berekend, ten minste 85 % van het gemiddelde voertuiggewicht, batterijen niet meegerekend, op jaarbasis.
2. Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 60 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] nemen de lidstaten de nodige maatregelen opdat producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel [...] 17, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, erop toezien dat afvalverwerkers een jaarlijks streefcijfer voor de recycling van kunststoffen halen van ten minste 30 % van het totale gemiddelde gewicht aan kunststoffen in de autowrakken [...].

[...] Het gewicht van de gerecyclede kunststof en het totale gewicht van de in de eerste alinea bedoelde kunststoffen omvatten geen elastomeren, andere thermohardende kunststoffen dan polyurethaanschuim gebruikt voor autostoelvulling en kunststoffen die een in artikel 7 van Verordening (EU) 2019/1021 vermelde stof bevatten of daarmee verontreinigd zijn, wanneer de drempels van bijlage IV bij die verordening overschreden zijn. [...]

Artikel 35

Verbod op het storten van niet-inerte afvalstoffen

Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] wordt [...] de zware en lichte shredderfractie van [...] autowrakken **die na verwerking overblijft en** die niet-inerte afvalstoffen bevat [...] niet aanvaard op een stortplaats indien zij de in bijlage VII, deel G, punten 2, c) en d), vastgestelde grenswaarden overschrijden.

Artikel 36

Overbrenging van autowrakken

1. Autowrakken mogen buiten de betrokken lidstaat of buiten de Unie worden verwerkt, mits de overbrenging van autowrakken of het tijdens hun verwerking geproduceerde afval plaatsvindt in overeenstemming met Verordening [...] (EU) 2024/1157.

- 1 bis. Om een onderscheid te maken tussen gebruikte voertuigen en autowrakken, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten overbrengingen van gebruikte voertuigen waarvan wordt vermoed dat zij autowrakken zijn, inspecteren op naleving van de voorschriften van artikel 37 en bijlage I en deze overbrengingen dienovereenkomstig monitoren.

Wanneer de bevoegde autoriteiten in een lidstaat vaststellen dat een voorgenomen overbrenging van gebruikte voertuigen een of meer autowrakken omvat, kunnen de kosten van de nodige analyses, inspecties en opslag van voertuigen waarvan wordt vermoed dat zij autowrakken zijn, in rekening worden gebracht aan de opdrachtgever voor de overbrenging.

2. Overbrengingen van autowrakken vanuit de Unie naar een derde land overeenkomstig lid 1 worden alleen meegerekend voor de naleving van de in artikel 34 vermelde verplichtingen en streefcijfers indien de exporteur van de autowrakken door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overlegt waaruit blijkt dat de verwerking heeft plaatsgevonden onder omstandigheden die in grote lijnen gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgelegd in andere wetgeving van de Unie.

HOOFDSTUK V

ONDERSCHIED TUSSEN GEBRUIKTE VOERTUIGEN EN AUTOWRAKKEN [...]

AFDELING 1

[...] *Artikel 37*

Onderscheid tussen gebruikte voertuigen en autowrakken

1. Met het oog op de overdracht van de eigendom van een gebruikt voertuig legt de eigenaar van het voertuig aan elke natuurlijke of rechtspersoon die geïnteresseerd is in het verwerven van de eigendom van het betrokken voertuig documentatie over die aantoon[t] dat het voertuig geen autowrak is. [...] Deze documentatie bestaat uit een beoordeling overeenkomstig bijlage I of een geldig technisch certificaat.

De eerste alinea is niet van toepassing wanneer de eigendom van voertuigen die technisch geschikt zijn voor het verkeer wordt overgedragen door natuurlijke personen die geen onderneming zijn, voor andere verkopen dan die welke worden gesloten door middel van overeenkomsten op afstand of onlineplatforms.

Wanneer de eigendom van het voertuig door een onderneming wordt overgedragen, bewaart die onderneming de in de eerste alinea bedoelde documentatie gedurende ten minste twee jaar vanaf de datum van de eigendomsoverdracht.

2. Met het oog op een eigendomsoverdracht van een voertuig dat is aangegeven als een economisch totaal verlies, verstrekt de eigenaar van het voertuig bovenop de voorschriften van lid 1 de volgende documentatie:
- a) een kopie van het schadeverleden op basis van de beoordeling door de verzekeringsmaatschappij;
 - b) een raming van de kosten van de reparaties die nodig zijn om het voertuig in een technische staat te brengen die voldoende is om de technische controle overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU te doorstaan.
3. Onverminderd lid 1, tweede alinea, zijn de vereisten van de leden 1 en 2 van toepassing ongeacht de gebruikte handelstechniek, met inbegrip van specifieke veilingen voor ondernemingen, overeenkomsten op afstand of onlineplatforms.
4. Bij de beoordeling van de schade aan een voertuig dat bij een ongeval betrokken was, beoordeelt de verzekeringsmaatschappij of een andere auto-expert die de beoordeling namens haar uitvoert, ook of het voertuig al dan niet een autowrak is overeenkomstig bijlage I.
- Verzekeringsmaatschappijen zorgen ervoor dat de bevoegde autoriteiten ten minste eenmaal per jaar een lijst ontvangen van:
- a) voertuigidentificatienummers van alle voertuigen die zijn aangegeven als economisch totaal verlies, met inbegrip van een aanduiding welke van die voertuigen overeenkomstig bijlage I als autowrakken worden beschouwd;
 - b) voertuigidentificatienummers van alle voertuigen die als technisch totaal verlies zijn aangegeven.
5. De bevoegde autoriteiten kunnen van een voertuigeigenaar verlangen dat hij, in geval van twijfel of een gebruikt voertuig een autowrak is, documentatie overlegt waaruit blijkt dat het betrokken voertuig geen autowrak is. Deze documentatie bestaat uit een beoordeling overeenkomstig bijlage I of een nieuw geldig technisch certificaat.
- 5 bis. Bij de vaststelling van de maatregelen tot bepaling van de administratieve en procedurele vereisten met betrekking tot de beoordeling overeenkomstig bijlage I, kunnen de lidstaten ook de criteria voor de beoordeling van de reparatiekosten nader specificeren.

6. [...] De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de in deel A, deel B, en deel C, afdeling 1, punt 1, van bijlage I vermelde criteria, teneinde te bepalen of een gebruikt voertuig een autowrak is, [...] indien de technologische vooruitgang op het gebied van traceerbaarheid, repareerbaarheid en veiligheid een beperking rechtvaardigt van de gevallen waarin het voertuig als autowrak wordt beschouwd.

AFDELING 2

[...]

[...]HOOFDSTUK V BIS

UITVOER VAN GEBRUIKTE VOERTUIGEN NAAR DERDE LANDEN

Artikel 37 bis

Bevoegde autoriteit

1. De lidstaten wijzen een of meer bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de verplichtingen uit hoofde van dit hoofdstuk.
2. Uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 12 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de namen en adressen van de overeenkomstig lid 1 aangewezen bevoegde autoriteiten. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van elke wijziging van de naam of het adres van die bevoegde autoriteiten.

Artikel 38

Controles en voorschriften inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen

1. Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] gelden voor

gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd de controles en voorschriften van [...] dit hoofdstuk.

2. [...] Dit hoofdstuk laat andere bepalingen van deze verordening en andere rechtshandelingen van de Unie betreffende de vrijgave van goederen voor uitvoer, met name Verordening (EU) nr. 952/2013 en de artikelen 46, 47, 267 en 269 daarvan, onverlet.
3. Gebruikte voertuigen mogen alleen worden uitgevoerd indien zij:
 - a) geen autowrakken zijn [...], en
 - b) [...] op de datum van indiening van de aangifte tot uitvoer voor het verkeer geschikt zijn, tenzij zij overeenkomstig bijlage I, deel C, als voertuigen van bijzonder cultureel belang zijn erkend[...][...].
4. Voor elk voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig worden de volgende gegevens aan de douaneautoriteiten verstrekt of ter beschikking gesteld:
 - a) het voertuigidentificatienummer (VIN) van het gebruikte voertuig en de identificatie van de lidstaat waar het voertuig het laatst was ingeschreven;
 - b) een verklaring waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig voldoet aan de voorschriften van lid 3, of er wordt een certificaat verstrekt als bedoeld in bijlage I, deel C, punt 1, laatste alinea.

5. Om na te gaan of [...] dit hoofdstuk is nageleefd wat betreft het toestaan van vrijgave voor uitvoer van een gebruikt voertuig:
- a) kunnen de douaneautoriteiten totdat de in artikel 45, lid 4, bedoelde interconnectie operationeel is, informatie uitwisselen en samenwerken met de bevoegde autoriteiten overeenkomstig artikel 44 en houden zij waar nodig rekening met deze informatie-uitwisseling en samenwerking om een gebruikt voertuig voor uitvoer vrij te geven;
 - b) zijn, zodra de in artikel 45, lid 4, bedoelde interconnectie operationeel is, artikel 39, artikel 40, leden 2 en 3, en artikel 42, lid 3, van toepassing en vinden de kennisgevingen en andere uitwisselingen uit hoofde van de artikelen 41 tot en met 43 via die elektronische systemen plaats.
6. Een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig mag niet:
- [...] [...]
- b) worden ingeschreven in de administratie van de aangever overeenkomstig artikel 182 van Verordening (EU) nr. 952/2013;
 - c) worden beoordeeld door de marktdeelnemer zelf overeenkomstig artikel 185 van Verordening (EU) nr. 952/2013.
7. [...]

Artikel 39

Geautomatiseerde verificatie van de informatie over de status van het voertuig

1. Alvorens een gebruikt voertuig voor uitvoer vrij te geven, gaat de douane met behulp van de in artikel 45, lid 4, bedoelde elektronische systemen elektronisch en automatisch na of het voertuig op basis van het voertuigidentificatienummer en de informatie over de lidstaat van laatste inschrijving [...] geschikt voor het verkeer is. **Deze verplichting geldt niet ten aanzien van voertuigen die overeenkomstig bijlage I, deel C, als voertuigen van bijzonder cultureel belang zijn erkend.**

2. Wanneer de aan de douane verstrekte of ter beschikking gestelde informatie niet overeenstemt met de informatie in de nationale voertuigenregisters en nationale elektronische systemen inzake technische controles overeenkomstig lid 1, geven de douaneautoriteiten dat voertuig niet vrij voor uitvoer en stellen zij de betrokken [...] natuurlijke of rechtspersoon daarvan via [...] hun systemen in kennis.

Artikel 40

Risicobeheer en douanecontroles

1. Met het oog op de handhaving van de bepalingen van artikel 38 voeren de douaneautoriteiten controles uit op voor uitvoer bestemde gebruikte voertuigen overeenkomstig [...] de bepalingen betreffende risicobeheer en douanecontroles die zijn vastgesteld krachtens Verordening (EU) nr. 952/2013. Onverminderd artikel 39 worden dergelijke controles in de eerste plaats gebaseerd op een risicoanalyse, zoals bepaald in [...] Verordening (EU) nr. 952/2013.
2. Naast het in lid 1 bedoelde risicobeheer, [...] bevatten de in artikel 45, lid 1, bedoelde elektronische systemen, zodra de in artikel 45 bedoelde interconnectie operationeel is, de nodige informatie en gaat de douane via de in artikel 45, lid 4, bedoelde interconnectie elektronisch en automatisch na [...] of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig voldoet aan specifieke voorwaarden in verband met de bescherming van het milieu of de verkeersveiligheid overeenkomstig lid 3 van dit artikel.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door de in lid 2 bedoelde nalegingsvoorwaarden vast te stellen, met inbegrip van specifieke voorwaarden die het derde land van invoer op de invoer van gebruikte voertuigen toepast in verband met de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid, wanneer die voorwaarden door dat derde land aan de Commissie zijn meegedeeld. Die voorwaarden kunnen worden geverifieerd aan de hand van de informatie die beschikbaar is in de in artikel 45, lid 1, bedoelde elektronische systemen.

Artikel 41

Opschorting

1. Indien er redelijke gronden zijn om aan te nemen dat een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig mogelijk niet aan de voorschriften van [...] dit hoofdstuk voldoet, schorten de douaneautoriteiten de vrijgave voor uitvoer van dat gebruikte voertuig op, stellen zij de overeenkomstig artikel 37 bis aangewezen bevoegde autoriteiten [...] onmiddellijk in kennis van de opschorting en verstrekken zij alle relevante informatie die de bevoegde autoriteiten nodig hebben om te bepalen of het gebruikte voertuig aan de voorschriften van deze verordening voldoet en voor uitvoer kan worden vrijgegeven.
2. Om te bepalen of een gebruikt voertuig, waarvoor de in lid 1 bedoelde opschorting geldt, aan deze verordening voldoet, kunnen de bevoegde autoriteiten elke persoon die bij de uitvoer van dat gebruikte voertuig betrokken is om aanvullende informatie verzoeken, waaronder informatie over de verkoop of overdracht van de eigendom van het voertuig, zoals een kopie van de factuur of het contract, en bewijsstukken waaruit blijkt dat het gebruikte voertuig voor verder gebruik is bestemd.

Artikel 42

Vrijgave voor uitvoer

1. Wanneer de vrijgave voor uitvoer van een gebruikt voertuig overeenkomstig artikel 41 is opgeschort, wordt dat gebruikte voertuig voor uitvoer vrijgegeven indien alle andere voorwaarden en formaliteiten met betrekking tot deze vrijgave zijn vervuld en aan een van de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - a) de overeenkomstig artikel 37 bis aangewezen bevoegde autoriteiten hebben de douaneautoriteiten niet binnen vier werkdagen na de aanvang van de opschorting verzocht de opschorting te handhaven, of
 - b) de overeenkomstig artikel 37 bis aangewezen bevoegde autoriteiten hebben de douaneautoriteiten in kennis gesteld van hun goedkeuring voor vrijgave voor uitvoer overeenkomstig [...] dit hoofdstuk.
2. De vrijgave voor uitvoer wordt niet beschouwd als bewijs van overeenstemming met het Unierecht en in het bijzonder met deze verordening of Verordening (EU) nr. 952/2013.

3. [...] De douaneautoriteiten stellen de voertuigregistratiedienst van de lidstaat van laatste inschrijving er automatisch via de in artikel 45, lid 4, bedoelde interconnectie van in kennis dat het voertuig de Unie heeft verlaten [...]. De voertuigregistratiedienst registreert in haar nationaal voertuigenregister dat het voertuig naar het derde land is uitgevoerd.

Artikel 43

Weigering van vrijgave voor uitvoer

1. Wanneer de bevoegde autoriteit concludeert dat een gebruikt voertuig waarvoor de opschorting overeenkomstig artikel 41 is gemeld, niet aan [...] dit hoofdstuk voldoet, verlangt zij onmiddellijk van de douaneautoriteiten dat het betrokken voertuig niet voor uitvoer wordt vrijgegeven en stelt zij hen daarvan in kennis.
2. Na de kennisgeving door de bevoegde autoriteit overeenkomstig lid 1 geven de douaneautoriteiten het gebruikte voertuig niet vrij voor uitvoer.
3. Wanneer de bevoegde autoriteit concludeert dat een opgeschort gebruikt voertuig een autowrak is, is Verordening (EU) 2024/1157 van toepassing.

Artikel 44

Samenwerking tussen autoriteiten en uitwisseling van informatie

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten verlenen elkaar bijstand bij de uitvoering van [...] dit hoofdstuk door op bilateraal niveau informatie uit te wisselen, met name om de status van een voertuig te verifiëren, onder andere om de inschrijvingsstatus ervan na te gaan in de lidstaat waar het eerder was ingeschreven.
2. In voorkomend geval werken de bevoegde autoriteiten van de lidstaten ook samen met administratieve autoriteiten van derde landen. Deze samenwerking kan bestaan in het delen van relevante informatie, het uitvoeren van gezamenlijke inspecties en andere vormen van wederzijdse bijstand die noodzakelijk worden geacht om de naleving van de toepasselijke wet- en regelgeving inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen te waarborgen.

3. De douaneautoriteiten en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten werken samen overeenkomstig artikel 47, lid 2, van Verordening (EU) nr. 952/2013 en wisselen, onder meer langs elektronische weg, de informatie uit die nodig is om hun taken uit hoofde van deze verordening te vervullen. De douaneautoriteiten kunnen overeenkomstig artikel 12, lid 1, en artikel 16, lid 1, van Verordening (EU) nr. 952/2013 vertrouwelijke informatie die zij bij de uitoefening van hun taken hebben verkregen of die hun op vertrouwelijke basis is verstrekt, meedelen aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de onderneming of handelaar is gevestigd.
4. Wanneer de bevoegde autoriteiten overeenkomstig de leden 1 tot en met 3 van dit artikel informatie hebben ontvangen, kunnen die bevoegde autoriteiten die informatie meedelen aan de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten.
5. Er wordt informatie met betrekking tot risico's uitgewisseld tussen:
 - a) de douaneautoriteiten, overeenkomstig artikel 46, lid 5, van Verordening (EU) nr. 952/2013;
 - b) de douaneautoriteiten en de Commissie, overeenkomstig artikel 47, lid 2, van Verordening (EU) nr. 952/2013;
 - c) de douaneautoriteiten en de bevoegde autoriteiten, met inbegrip van de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten, overeenkomstig artikel 47, lid 2, van Verordening (EU) nr. 952/2013.

Artikel 45

Elektronische systemen

1. Het door de Commissie ontwikkelde elektronische systeem MOVE-HUB wordt gebruikt voor de uitwisseling van voertuigidentificatienummers en informatie over de inschrijving en de technische status van voertuigen tussen nationale voertuigenregisters en elektronische systemen voor technische controles van de lidstaten, alsook voor de koppeling met de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, voor zover dit nodig is voor de in [...] dit hoofdstuk vermelde controles en voorschriften.

2. Het in lid 1 bedoelde elektronische systeem MOVE-HUB biedt ten minste de volgende functionaliteiten:
- a) het uitwisselen van de gegevens in real time met de nationale voertuigenregisters en de nationale elektronische systemen voor technische controles van de lidstaten die ermee verbonden zijn;
 - b) het mogelijk maken van geautomatiseerde elektronische controle van de gegevens in een technisch certificaat als bedoeld in bijlage II bij Richtlijn 2014/45/EU, van de datum van eerste inschrijving van een voertuig, alsook van de lidstaat waar een voertuig het laatst is ingeschreven, als bedoeld in Richtlijn 1999/37/EG, om vast te stellen of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig voldoet aan de voorschriften van artikel 38, artikel 39, lid 1, en artikel 40;
 - c) het verbinden met de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2399, met het oog op de uitwisseling van gegevens en de ondersteuning van het in artikel 39, lid 1, en artikel 40, lid 2, bedoelde informatie-uitwisselingsproces, en het ondersteunen van de in de artikelen 41 tot en met 43 bedoelde kennisgevingen;
 - d) het met het oog op de samenwerking met derde landen op grond van artikel 44, lid 2, mogelijk maken van de elektronische uitwisseling van informatie met de bevoegde autoriteiten van derde landen die de Commissie overeenkomstig artikel 40, lid 2, in kennis hebben gesteld van de specifieke voorwaarden voor de invoer van gebruikte voertuigen die zij toepassen.
3. De lidstaten zorgen voor interconnectie van hun nationale voertuigenregisters en nationale elektronische systemen voor technische controles met het in lid 1 bedoelde elektronische systeem MOVE-HUB. Die interconnectie is operationeel binnen twee jaar na de vaststelling van de in lid 5 bedoelde uitvoeringshandeling.
4. De Commissie koppelt het in lid 1 bedoelde systeem MOVE-HUB aan het bij artikel 4 van Verordening (EU) 2022/2399 ingestelde douane-éénloketsysteem van de Europese Unie voor de uitwisseling van certificaten, zodat de in artikel 39 en artikel 40, lid 2, bedoelde geautomatiseerde controles en de in de artikelen 41, 42 en 43 bedoelde kennisgevingen kunnen worden uitgevoerd. Die interconnectie is operationeel binnen vier jaar na de vaststelling van de in lid 5 bedoelde uitvoeringshandeling.

5. De Commissie stelt uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van de verordening] de uitvoeringshandelingen vast met de nodige regelingen voor de uitvoering van de in lid 2 bedoelde functionaliteiten van MOVE-HUB, met inbegrip van de technische aspecten die nodig zijn voor de interconnectie van nationale elektronische systemen met MOVE-HUB, de voorwaarden voor verbinding met MOVE-HUB, de door de nationale systemen te verzenden gegevens en het formaat voor de verzending van die gegevens via de onderling verbonden nationale systemen.

De [...] uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK VI

HANDHAVING EN NALEVING

Artikel 45 bis

Verplichtingen voor bepaalde onlineplatforms

- 13) Met het oog op de naleving van artikel 30, lid 1, punten d) en e), van Verordening (EU) 2022/2065 zorgen onder het toepassingsgebied van afdeling 4 van hoofdstuk III van Verordening (EU) 2022/2065 vallende aanbieders van onlineplatforms die consumenten de mogelijkheid bieden overeenkomsten op afstand te sluiten met producenten, ervoor dat zij de volgende informatie hebben ontvangen van producenten die voertuigen aanbieden aan consumenten die gevestigd zijn in de Unie, voordat zij hen toelaten van hun diensten gebruik te maken:
- (a) informatie over de registratie overeenkomstig artikel 19 van de producenten in de lidstaat waar de consument is gevestigd en het registratienummer of de registratienummers van de producent in dat register;
 - (b) een zelfcertificering door de producent waarmee hij zich ertoe verbindt alleen producten of diensten aan te bieden die voldoen aan de toepasselijke regels van het Unierecht, met inbegrip van een zelfcertificering door de producent waarmee wordt

bevestigd dat hij alleen voertuigen aanbiedt waarvoor de vereisten van artikel 16 inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid worden nageleefd in de lidstaat waar de consument is gevestigd.

Artikel 46

Inspecties

0. Met het oog op de handhaving van deze verordening stellen de lidstaten inspectiestrategieën vast die gericht zijn op het opsporen van illegale activiteiten op het gebied van inzameling, verwerking en uitvoer van autowrakken en de voertuigdelen en onderdelen daarvan. Deze strategieën voorzien in de in leden 1, 2 en 3 van dit artikel bedoelde maatregelen.
1. Met het oog op de handhaving van deze verordening inspecteren de lidstaten:
 - a) erkende verwerkingsinrichtingen;
 - b) [...]/inzamelpunten;
 - c) andere inrichtingen en ondernemingen die [...] betrokken kunnen zijn bij de inzameling, verwerking en uitvoer van autowrakken, of die gebruikte reserveonderdelen verkopen.
2. Het totale aantal vermoedelijke illegale activiteiten en legaal werkende entiteiten dat elk kalenderjaar moet worden geïnspecteerd, worden berekend als ten minste 10 % van de in lid 1, punten a) en [...] b), bedoelde ondernemingen.
3. De lidstaten voeren ook inspecties uit op de uitvoer van gebruikte voertuigen om na te gaan of de artikelen 36 en 38 worden nageleefd.

Artikel 47

Samenwerking op het gebied van handhaving op nationaal niveau en tussen de lidstaten

1. De lidstaten stellen, met betrekking tot alle relevante bevoegde autoriteiten die bij de handhaving van deze verordening zijn betrokken, doeltreffende mechanismen in om die autoriteiten in staat te stellen in eigen land samen te werken en coördinatie te verrichten

met betrekking tot de ontwikkeling en uitvoering van handhavingsmaatregelen en -activiteiten in verband met het toezicht op de in- en uitschrijving van voertuigen, de opschorting en annulering van de inschrijving en het voorkomen van illegale verwerking van autowrakken.

2. De lidstaten werken bilateraal en multilateraal samen om de preventie en opsporing van illegale verwerking van autowrakken te vergemakkelijken. Zij wisselen relevante informatie over de in- en uitschrijving van voertuigen en de opschorting en annulering van de inschrijving uit via het in artikel 45 bedoelde elektronische uitwisselingssysteem. Zij wisselen tevens relevante informatie uit over erkende verwerkingsinrichtingen en reparatie- en onderhoudsbedrijven die niet als erkende verwerkingsinrichtingen zijn toegelaten, en andere inrichtingen en ondernemingen die handelingen met betrekking tot de verwerking van autowrakken mogen verrichten. Zij wisselen binnen gevestigde structuren ervaringen en kennis op het gebied van handhavingsmaatregelen uit.

De uitwisseling van voertuigregistratiegegevens omvat de toegang tot gegevens over de prestaties, en de aard en de resultaten van de verrichte controles alsook de uitwisseling van die gegevens met de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten teneinde de handhaving van deze verordening te vergemakkelijken.

3. De lidstaten delen de Commissie mee welke vaste personeelsleden verantwoordelijk zijn voor de in lid 2 van dit artikel en in artikel 44 bedoelde samenwerking.

Artikel 48

Sancties

Uiterlijk op [PB: *gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening*] stellen de lidstaten de regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op artikel 15, lid 1, artikel 16, artikel [...] 18, lid 1, artikel 22, leden 1 en 2, de artikelen 23 en 24, artikel 25, leden 1 en 2, de artikelen [...]27 tot en met 32 en de artikelen 34, 35, 37 en 38 van deze verordening, en nemen zij alle maatregelen die nodig zijn om erop toe te zien dat die regels worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld van die regels en maatregelen in kennis en delen haar onverwijld alle latere wijzigingen daarin mee.

Verslaglegging aan de Commissie

1. Met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] maken de lidstaten in geaggregeerde vorm voor elk kalenderjaar en in het door de Commissie overeengekomen lid 5 vastgestelde formaat de volgende gegevens openbaar, die gebaseerd zijn op de informatie en gegevens die zijn ontvangen van producenten, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid en afvalverwerkers:
 - a) het aantal in de lidstaat ingeschreven voertuigen;
 - b) het aantal voertuigen dat voor het eerst op de markt is aangeboden op het grondgebied van de lidstaat;
 - c) het aantal en het gewicht van de autowrakken die in de lidstaat zijn ingezameld en waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd;
 - d) het aantal en het gewicht van de autowrakken die op het grondgebied van de lidstaat zijn gerecycled;
 - e) het aantal en het gewicht van de autowrakken die voor verdere verwerking naar een andere lidstaat of een derde land zijn uitgevoerd of overgebracht;
 - f) het aantal afgegeven certificaten van vernietiging;
 - g) [...] het totale gewicht van en, in voorkomend geval, de hoeveelheid voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken zijn verwijderd ten behoeve van:
 - i) hergebruik;
 - ii) revisie of refurbishen;
 - iii) recycling,
 - iv) nuttige toepassing, met inbegrip van terugwinning van energie;
 - v) verwijdering;

- h) de hoeveelheid en het gewicht van de autowrakken die op een andere manier worden verwerkt dan aangegeven in punt d);
- i) de hoeveelheid en het gewicht van de autowrakken die voor opvulling worden gebruikt;
- j) de percentages van de in artikel 34 vastgelegde streefcijfers die zijn bereikt door alle afvalverwerkers die in de lidstaat actief zijn;
- k) het gebruik van de in artikel 30, lid 2, bedoelde vrijstelling en de wijze waarop dit door de rapporterende lidstaat is gemonitord;
- l) gegevens over de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, met inbegrip van de namen van de rechtspersonen die zij vertegenwoordigen;
- m) gegevens over de uitvoering van artikel 21.

De lidstaten maken de in lid 1 bedoelde gegevens openbaar binnen 18 maanden na het einde van de verslagperiode waarvoor zij zijn verzameld. De gegevens zijn machineleesbaar, sorteerbaar en doorzoekbaar en voldoen aan open normen voor gebruik door derden. De lidstaten brengen de Commissie op de hoogte wanneer de in de eerste alinea bedoelde gegevens beschikbaar zijn gesteld.

De eerste verslagperiode is het eerste kalenderjaar na de vaststelling van de in lid 5 bedoelde uitvoeringshandeling.

2. De overeenkomstig lid 1 door de lidstaten beschikbaar gestelde gegevens gaan vergezeld van een kwaliteitscontroleverslag. Die informatie wordt gerapporteerd in het formaat dat de Commissie in overeenstemming met lid 5 vaststelt.
3. De lidstaten stellen om de vijf jaar een verslag op met een samenvatting van:
 - n) aangeboden stimulansen ter bevordering van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen overeenkomstig artikel 33;
 - a) de toepassing van boetes en andere sancties waarin hun nationale recht voorziet voor inbreuken op deze verordening en die overeenkomstig artikel 48 zijn vastgesteld, met inbegrip van een lijst van de soorten gemelde inbreuken en de soorten maatregelen die worden genomen;
 - b) de resultaten van de overeenkomstig artikel 46 uitgevoerde inspecties;

- c) de wijze van toepassing van de definities van “autowrak” en “gebruikt voertuig”, met inbegrip van de praktische moeilijkheden die zich in dat verband voordoen.

De lidstaten dienen het verslag binnen zes maanden na afloop van de periode van vijf jaar waarop het betrekking heeft bij de Commissie in. Het eerste verslag wordt uiterlijk op *[PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 6 jaar na de datum van inwerkingtreding van deze verordening]* bij de Commissie ingediend.

De Commissie evalueert de door de lidstaten ingediende verslagen en stelt zo nodig verslagen over de ontvangen informatie op om de uitwisseling van informatie over de in de lidstaten toegepaste beste praktijken te vergemakkelijken.

- 4. Met het oog op het toezicht op de uitvoering van deze verordening verzamelt en evalueert de Commissie de overeenkomstig dit artikel beschikbaar gestelde informatie.
- 5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot bepaling van:
 - a) de methode en regels voor de berekening, verificatie en rapportage van gegevens overeenkomstig lid 1, met inbegrip van:
 - i) de methode voor het bepalen van de hoeveelheid en het gewicht van de voertuigdelen, onderdelen en materialen die voor de in lid 1, punten g), h) en i), bedoelde doeleinden zijn verwijderd;
 - ii) de methode voor het bepalen van het gewicht van gerecyclede afvalstoffen, en onder meer het bepalen van berekeningspunten en meetpunten en, indien nodig, mogelijkheden om gemiddelde verliespercentages toe te passen;
 - iii) de methode voor de berekening en verificatie van de verwezenlijking van de in artikel 34 bedoelde streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing, met inbegrip van het gecombineerd shredderen van autowrakken met ander afval als bedoeld in artikel 28 en bijlage VII, deel G, punt 1;
 - b) het formaat voor de in lid 1 bedoelde rapportage aan de Commissie, alsmede het formaat voor het kwaliteitscontroleverslag.

Die uitvoeringshandelingen worden uiterlijk op [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 30 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

6. Producenten, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, afvalverwerkers en andere relevante ondernemingen verstrekken aan de bevoegde autoriteiten nauwkeurige en betrouwbare gegevens die de lidstaten in staat stellen hun rapportageverplichtingen uit hoofde van dit artikel na te komen.

HOOFDSTUK VII

GEDELEGEERDE BEVOEGDHEDEN EN COMITÉPROCEDURE

Artikel 50

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 5, leden 2 ter en 4, artikel 6, leden 2 ter, 3 en 4, artikel 7, lid 3, artikel 9, lid 7, artikel 11, lid 3, artikel 12, lid 3, [...] artikel 22, lid 4, artikel 27, lid 4, [...] [artikel 37, lid 6,] [...] artikel 40, lid 3, en artikel 55, lid 2 bis, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de datum van inwerkingtreding van deze verordening]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden vóór het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, leden 2 ter en 4, artikel 6, leden 2 ter, 3 en 4, artikel 7, lid 3, artikel 9, lid 7, artikel 11, lid 3, artikel 12, lid 3, [...] artikel 22, lid 4, artikel 27, lid 4, [...] [artikel 37, lid 6,] [...] artikel 40, lid 3, en artikel 55, lid 2 bis, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 5, leden 2 ter en 4, artikel 6, leden 2 ter, 3 en 4, artikel 7, lid 3, artikel 9, lid 7, artikel 11, lid 3, artikel 12, lid 3, [...] artikel 22, lid 4, artikel 27, lid 4, [...] [artikel 37, lid 6,] [...] artikel 40, lid 3, en artikel 55, lid 2 bis, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben meegedeeld dat zij geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 51

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door:
 - a) het bij artikel 39 van Richtlijn 2008/98/EG ingestelde comité[...];
 - b) het technisch comité motorvoertuigen wanneer de uitvoeringshandeling betrekking heeft op de fabrikant;

- c) het comité technische controle voertuigen wanneer de uitvoeringshandeling betrekking heeft op de koppeling van nationale voertuigregisters en nationale registers inzake technische controle.

[...] Deze comités zijn [...]comités in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien het comité geen advies uitbrengt, neemt de Commissie de uitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

HOOFDSTUK VIII

WIJZIGINGEN

Artikel 52

Wijzigingen in Verordening (EU) 2023/1542

Bijlage I bij Verordening (EU) 2023/1542 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage XII bij deze verordening. De vermeldingen 5 a), 5 b) i), 5 b) ii) en 16 van bijlage II bij Richtlijn 2000/53/EG zijn niet van toepassing.

Artikel 53

Wijzigingen in Verordening (EU) 2019/1020 en Verordening (EU) 2024/1252

1. In bijlage II bij Verordening (EU) 2019/1020 worden de punten 10 en 11 geschrapt.
2. Verordening (EU) 2024/1252 wordt als volgt gewijzigd:

- (1) artikel 2, punt 43, wordt geschrapt;
(2) in artikel 2 wordt punt 44 als volgt gewijzigd:

““licht vervoermiddel”: een licht voertuig met wielen dat kan worden aangedreven door enkel de elektrische motor of door een combinatie van de motor en menselijke kracht, met inbegrip van elektrische scooters, elektrische fietsen, en voertuigen van de categorieën L_{1e} en L_{2e} waarvoor typegoedkeuring is verleend, met uitzondering van voertuigen van de categorieën L_{3e} tot en met L_{7e} waarvoor typegoedkeuring is verleend, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 168/2013;”;

- (3) in artikel 28 wordt lid 1 als volgt gewijzigd:

“1. Met ingang van twee jaar na de datum van inwerkingtreding van de in lid 2 bedoelde uitvoeringshandeling waarborgt elke natuurlijke of rechtspersoon die apparaten voor beeldvorming door middel van magnetische resonantie (MRI-apparaten), windenergiegeneratoren, industriële robots, [...] lichte vervoermiddelen, koelgeneratoren, warmtepompen, elektrische motoren (ook als elektrische motoren in andere producten zijn geïntegreerd), automatische wasmachines, droogtrommels, magnetronovens, stofzuigers of vaatwassers in de handel brengt, dat op die producten een opvallend, duidelijk leesbaar en onuitwisbaar etiket is aangebracht waarop is aangegeven:”;

- (4) in artikel 28 wordt lid 10 als volgt gewijzigd:

“10. Dit artikel is met ingang van 24 mei 2029 van toepassing op apparaten voor beeldvorming door middel van magnetische resonantie (MRI-apparaten) [...] en lichte vervoermiddelen, met inbegrip van voertuigen van de categorieën L_{1e} en L_{2e} waarvoor typegoedkeuring is verleend, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 168/2013.”;

- (5) in artikel 28 wordt lid 11 als volgt gewijzigd:

“Dit artikel is niet van toepassing op de in [PB: autowrakkenverordening invoegen] gespecificeerde voertuigcategorieën.

[...][...][...]”;

- (6) in artikel 29 wordt lid 6 als volgt gewijzigd:

“De in de leden 1 en 5 bepaalde vereisten zijn vanaf vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van de in lid 2 bedoelde gedelegeerde handeling van toepassing op apparaten voor beeldvorming door middel van magnetische resonantie (MRI-apparaten) [...] en lichte vervoermiddelen, met inbegrip van voertuigen van de categorieën L_{1e} en L_{2e} waarvoor typegoedkeuring is verleend, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 168/2013.”;

- (7) in artikel 29 wordt lid 7 als volgt gewijzigd:

“Dit artikel is niet van toepassing op de in [PB: autowrakkenverordening invoegen] gespecificeerde voertuigcategorieën.

[...][...][...]”;

- (8) de artikelen 40 en 41 en artikel 49, lid 2, worden geschrapt.

Artikel 54

Wijzigingen in Verordening (EU) 2018/858 en Verordening (EU) 168/2013

Bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858 en bijlage II bij Verordening (EU) nr. 168/2013 worden gewijzigd overeenkomstig bijlage X bij deze verordening.

HOOFDSTUK IX

SLOTBEPALINGEN

Artikel 55

Evaluatie

1. Uiterlijk op 31 december 203* [*PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van het jaar na 95 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening*] evalueert de Commissie de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor het milieu, de menselijke gezondheid en de werking van de eengemaakte markt, en dient zij daarover een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad.
2. Met inachtneming van de technische vooruitgang en de in de lidstaten opgedane ervaring alsook van eventuele herzieningen van Verordening (EG) nr. 1907/2006, neemt de Commissie in haar verslag een evaluatie op van de volgende aspecten van deze verordening:
 - a) de noodzaak om het toepassingsgebied van deze verordening, met name de bepalingen van de hoofdstukken II en III, [...] uit te breiden naar voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} en L_{7e} zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 2, punten c) tot en met g), van Verordening (EU) nr. 168/2013 en voertuigen voor speciale doeleinden van de categorieën M₂, M₃, N₂, en N₃ zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2018/858;

- a1) de noodzaak om het toepassingsgebied van deze verordening, met name de bepalingen van hoofdstuk V bis, uit te breiden naar voertuigen van de categorieën L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} en L_{7e} zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 2, punten c) tot en met g), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- b) de maatregelen met betrekking tot het verstrekken van informatie over zorgwekkende stoffen in voertuigen en de noodzaak om verdere bepalingen in te voeren met betrekking tot zorgwekkende stoffen die van invloed kunnen zijn op de hoogwaardige recycling van voertuigen aan het einde van hun levensduur;
- c) de in hoofdstuk IV vastgestelde maatregelen betreffende het beheer van autowrakken, met inbegrip van de in artikel 34 vastgelegde niveaus van streefcijfers en de noodzaak deze te herzien;
- c1) de noodzaak om het toepassingsgebied van deze verordening met betrekking tot de in artikel 34 vastgestelde streefniveaus voor recycling uit te breiden tot de voertuigcategorieën waarop artikel 34 krachtens deze verordening niet van toepassing is;
- d) inbreuken en de doeltreffendheid, evenredigheid en afschrikkende werking van sancties als bedoeld in artikel 48;
- e) de noodzaak om artikel 5 van deze verordening te wijzigen;
- f) de mate waarin de kwestie van de vermiste voertuigen is opgelost en de noodzaak om verdere maatregelen op te nemen om de kwestie van de traceerbaarheid van voertuigen aan te pakken;
- g) de vereisten met betrekking tot het gehalte aan gerecycled kunststof, met inbegrip van streefcijfers en verplichtingen voor recyclinginstallaties binnen en buiten de Unie, zoals vastgelegd in artikel 6, leden 1 quater en 2, [...] en de noodzaak van een herziening ervan op basis daarvan. Bij deze beoordeling wordt ook rekening gehouden met de ontwikkelingen op het gebied van staal en aluminium als bedoeld in artikel 6, lid 3, en in andere relevante EU-wetgeving, zoals Verordening (EU) 2025/40 of Verordening (EU) 2024/1781, om de samenhang en afstemming te waarborgen;
- h) de in artikel 22 vastgelegde maatregel betreffende het kostentoerekeningsmechanisme voor voertuigen die in een andere lidstaat autowrakken worden en de noodzaak van een herziening ervan.

2 bis. Uiterlijk op 31 december 203* [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van het jaar na 95 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] evalueert de Commissie de stand van de technologische ontwikkeling en de milieuprestaties van het gehalte aan biogebaseerde kunststoffen in voertuigen, rekening houdend met de duurzaamheidscriteria van artikel 29 van Richtlijn (EU) 2018/2001.

2 ter. In voorkomend geval en op basis van die evaluatie dient de Commissie een wetgevingsvoorstel in om:

- i) duurzaamheidsvoorschriften vast te leggen voor biogebaseerde grondstoffen in kunststof gebruikt in voertuigen;
- ii) streefcijfers vast te leggen om het gebruik van biogebaseerde grondstoffen in kunststof gebruikt in voertuigen te verhogen;
- iii) te beoordelen in hoeverre dit kan worden gecombineerd met of toegevoegd aan de in artikel 6, lid 1, vermelde streefcijfers;
- iv) in voorkomend geval de definitie van biogebaseerde kunststoffen in artikel 3, lid 1, punt 43), te wijzigen.

Dit laat artikel 7 bis van Verordening (EU) 2019/631 onverlet.

Artikel 56

Intrekking en overgangsbepalingen

1. Richtlijn 2000/53/EG wordt ingetrokken met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na [...] 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening].

De volgende bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG blijven evenwel van toepassing:

- a) Niettegenstaande artikel 52 van deze verordening, artikel 4, lid 2, tot en met [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 71 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening];

- b) artikel 5, lid 4, tweede alinea, artikel 6, lid 3, tweede alinea, artikel 7, lid 1, artikel 8, leden 3 en 4, tot en met [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 35 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening];
- b1) artikel 6, lid 3, eerste alinea, en bijlage I, tot en met [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na [...]] 35 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening];
- c) artikel 7, lid 2, punt b), tot en met 31 december 20** [PB: gelieve het jaar in te voegen = de laatste dag van het jaar na 35 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening];
- d) artikel 9, lid 1 bis, eerste en derde alinea, en de leden 1 ter en 1 quinquies, tot en met [PB: gelieve de datum in te voegen = *de laatste dag van de maand na 35 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening*];
- e) Artikel 9, lid 1 bis, tweede alinea, tot en met [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 59 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening];

2. Richtlijn 2005/64/EG wordt ingetrokken met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 71 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Artikel 6, lid 3, van deze richtlijn wordt echter ingetrokken met ingang van [PB: *gelieve de datum in te voegen = de laatste dag van de maand na 35 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening*].

3. Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabellen in bijlage XI.
4. In afwijking van artikel 8, lid 2, geldt tot en met [72 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening], wanneer in deze bepaling naar artikel 4 wordt verwezen, een dergelijke verwijzing als een verwijzing naar artikel 5 van Richtlijn 2005/64/EG.

In afwijking van artikel 8, lid 2, geldt tot en met [72 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening], wanneer in deze bepaling naar artikel 5 wordt verwezen, een dergelijke verwijzing als een verwijzing naar artikel 6, lid 2, van Richtlijn 2005/64/EG.

Artikel 56 bis

Toepasselijkheid op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland

1. De artikelen 15 tot en met 30 en 33 tot en met 35, en artikel 36, lid 2, zijn niet op en in het Verenigd Koninkrijk van toepassing met betrekking tot Noord-Ierland.
2. Artikel 14 is alleen op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland van toepassing met betrekking tot de artikelen 31 en 32 en artikel 36, lid 1.
3. Artikel 46, lid 1, punt a), en lid 2, zijn niet op en in het Verenigd Koninkrijk van toepassing met betrekking tot Noord-Ierland.
4. Artikel 47, leden 1 en 2, zijn niet van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland voor wat betreft voorkomen van illegale verwerking van autowrakken.
5. Artikel 47, lid 2, is niet van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland voor wat betreft de uitwisseling van relevante informatie over erkende verwerkingsinrichtingen.
6. Artikel 48 is niet van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland wat betreft artikel 15, lid 1, artikel 16, artikel 19, lid 1, artikel 22, leden 1 en 2, de artikelen 23 en 24, artikel 25, leden 1 en 2, en de artikelen 26 tot en met 30, 34 en 35.
7. Artikel 49, lid 1, punten c), d) en f), punt g) iii), iv) en v), punten h), i), j), k), l) en m) en artikel 49, lid 3, punt n), zijn niet op en in het Verenigd Koninkrijk van toepassing met betrekking tot Noord-Ierland.

Artikel 57

Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na [...] 24 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Artikel 54 is evenwel van toepassing met ingang van [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na [...] 36 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

BIJLAGEN

bij het voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken, tot
wijziging van de Verordeningen (EU) 2018/858 en 2019/1020 en tot intrekking van de
Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG

BIJLAGE I

CRITERIA OM TE BEPALEN OF EEN [...] VOERTUIG EEN AUTOWRAK IS

Deze bijlage bevat de criteria waarmee wordt bepaald of een voertuig een autowrak is en wordt als volgt toegepast:

1. Deel A bevat de criteria om de onrepareerbaarheid van een voertuig te beoordelen.
Indien aan een of meer van deze criteria wordt voldaan, wordt het voertuig als autowrak beschouwd.

Om te bepalen of het voertuig al dan niet een autowrak is, beoordeelt een onafhankelijke autodeskundige of het voertuig voldoet aan de criteria van bijlage I, deel A. De lidstaten kunnen een uitputtende lijst van onafhankelijke autodeskundigen opstellen om deze beoordelingen uit te voeren.

2. Indien geen van de criteria van deel A van toepassing is, wordt het voertuig ook beoordeeld aan de hand van de criteria van deel B. Indien een of meer van de criteria van deel B van toepassing zijn, moet nader worden onderzocht of het voertuig binnen twee jaar na de beoordeling voldoende kan worden gerepareerd om een technisch certificaat overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU te verkrijgen in de lidstaat waar het voertuig vóór de reparatie is ingeschreven.

Indien uit de beoordeling blijkt dat het voertuig niet binnen deze termijn kan worden gerepareerd, wordt het als een autowrak beschouwd. Indien uit de beoordeling blijkt dat het voertuig binnen deze termijn kan worden gerepareerd, wordt het niet als een autowrak beschouwd. Indien de eigenaar van het voertuig binnen twee jaar na die technische beoordeling geen technisch certificaat verstrekt aan de bevoegde instantie overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU, wordt het voertuig als een autowrak beschouwd.

Om te bepalen of het voertuig al dan niet een autowrak is, beoordeelt een onafhankelijke autodeskundige het voertuig overeenkomstig de eerste alinea van lid 2. De lidstaten kunnen een lijst van onafhankelijke autodeskundigen opstellen om deze beoordelingen uit te voeren.

3. Een voertuig dat aan de criteria van deel A of deel B voldoet, is geen autowrak zolang het voldoet aan de criteria van deel C.

DEEL A

CRITERIA VOOR DE BEOORDELING VAN [...] AUTOWRAKKEN

1. Een voertuig [...] is een autowrak indien het aan een of meer van de volgende criteria voldoet:
 - (a) het is in stukken gesneden [...];
 - b) een of meer toegangen ervan zijn [...] aaneengelast of afgesloten met isolatieschuim;
 - c) het is [...] afgebrand tot het punt dat het motorcompartiment of de passagiersruimte volledig vernietigd is;
 - d) het is tot boven het dashboard in water ondergedompeld geweest;
 - e) een of meer van de volgende onderdelen van het voertuig zijn niet technisch repareer- of vervangbaar [...]:
 - i) grondcontactonderdelen (zoals banden en wielen), ophanging, stuurinrichting, remmen en de bedieningsonderdelen daarvan;

ii) stoelbevestigingen en -scharnieren;

iii) airbags, gordelspanners, veiligheidsgordels en de perifere bedieningsonderdelen daarvan;

iv) de romp en het chassis van het voertuig;

f) de structurele en veiligheidsonderdelen van het voertuig vertonen onherstelbare technische gebreken waardoor de onderdelen onvervangbaar zijn, zoals veroudering van metaal, meerdere breuken in de grondlagen of overmatige perforerende corrosie;

g) voor de reparatie van het voertuig moet de [...] romp of het chassis worden vervangen, waardoor de oorspronkelijke identiteit van het voertuig verloren gaat.

h) het is voor verwerking overhandigd aan een erkend inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting, of er is een certificaat van vernietiging afgegeven;

i) het is door een verzekeringsmaatschappij als technisch totaal verlies aangemerkt op basis van de technische beoordeling door een autodeskundige.

j) de middelen om het te identificeren, met name het voertuigidentificatienummer, ontbreken.

2. [...]

3. [...]

DEEL B

[...] LIJST VAN INDICATIEVE CRITERIA VOOR AUTOWRAKKEN

De volgende criteria worden beoordeeld [...]:

(b) [...] de voertuigeigenaar is onbekend of het voertuig is verlaten;

(c) de vereiste nationale technische controle heeft meer dan twee jaar na de datum waarop dit voor het laatst vereist was, plaatsgevonden of het is ten minste twee jaar al niet meer verzekerd;

(d) het voertuig is niet naar behoren beschermd tegen beschadiging tijdens opslag, vervoer, laden en lossen; [...]

(e) [...]

het is door een verzekeringsmaatschappij als economisch totaal verlies aangemerkt;

(f) de reparatiekosten die nodig zijn om dat voertuig in een technische toestand te herstellen die toereikend zou zijn om een technisch certificaat te verkrijgen overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU, en de huidige waarde ervan is hoger dan de geraamde marktwaarde ervan na reparatie;

(g) het is tot boven het dashboard in water ondergedompeld geweest en de motor of het elektrische systeem is beschadigd;

(h) een of meer deuren ervan zijn niet bevestigd;

(i) er komen brandstof of brandstofdampen vrij die een risico van brand en explosie inhouden;

(j) er is gas uit het vloeibaargassysteem gelekt dat een risico op brand en explosie inhoudt;

(k) de werkingsvloeistoffen (brandstof, remvloeistof, antivriesmiddel, accuzuur, elektrolytoplossingen, koelvloeistof) zijn uit het voertuig gelopen en vormen een risico van waterverontreiniging;

(l) de remmen en stuuronderdelen zijn bovenmatig versleten. [...]

(m) om het te repareren moet de motor of versnellingsbak ervan worden vervangen, of

(n) het is gedemonteerd.

DEEL C

CRITERIA VOOR VRIJSTELLINGEN VOOR AUTOWRAKKEN

AFDELING 1

VOERTUIGEN VAN BIJZONDER CULTUREEL BELANG

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat van inschrijving van een voertuig, of een van de aangewezen vergunningsinstanties daarvan, kunnen een voertuig als voertuig van bijzonder cultureel belang erkennen wanneer het aan alle volgende criteria voldoet:

- (a) de unieke historische of culturele waarde of status ervan is gedocumenteerd door de voertuigeigenaar of door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar een voertuig is ingeschreven of het gaat om één gewijzigd of aangepast voertuig dat individueel is goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 of het nationale recht;
- (b) de voertuigeigenaar is bekend en kan worden geïdentificeerd;
- (c) de voertuigdelen kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van een serienummer of een andere door de fabrikant verstrekte of door de bevoegde autoriteit toegekende identificatie;
- (d) het voertuig kan worden geïdentificeerd aan de hand van het voertuigidentificatienummer (VIN), het serienummer of een andere door de fabrikant verstrekte of door een bevoegde autoriteit toegekende identificatie;

Op verzoek van de voertuigeigenaar met het oog op en voorafgaand aan uitvoer geven de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van inschrijving een certificaat af waarin wordt erkend dat een voertuig een bijzonder cultureel belang heeft, indien aan bovengenoemde criteria wordt voldaan.

2. De voertuigeigenaar zorgt ervoor dat:

- (a) het voertuig naar behoren beschermd is tegen beschadiging tijdens opslag, vervoer, laden en lossen;
- (b) het voertuig overeenkomstig het Unierecht of het nationale recht op een geschikte milieuhygiënisch verantwoorde wijze wordt bewaard en behandeld.
- (c) het in lid 1 bedoelde certificaat op verzoek aan de douaneautoriteiten verstrekt of ter beschikking gesteld wordt.

3. De conformiteit van het voertuig met de criteria van de leden 1 en 2 wordt ten minste om de vijf jaar of in het geval van een verandering van eigenaar geverifieerd.

AFDELING 2

OVERIGE VRIJSTELLINGEN

1. De bevoegde autoriteiten in de lidstaat van inschrijving van een voertuig, of een van de aangewezen vergunningsinstanties daarvan, kunnen op verzoek van een eigenaar van een voertuig vrijstelling verlenen voor een voertuig dat overeenkomstig deel A of deel B als autowrak wordt beschouwd wanneer het betrokken voertuig wordt hersteld.

De voertuigeigenaar dient bij de bevoegde instanties een herstelplan in, met inbegrip van de specificatie van de nodige technische en financiële capaciteiten, om het voertuig in een technische staat te herstellen die volstaat om een technisch certificaat te verkrijgen overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU. Het herstelplan wordt goedgekeurd door een onafhankelijke autodeskundige.

De bevoegde instanties kunnen de vrijstelling verlenen indien het voertuig binnen vijf jaar kan worden hersteld in een technische toestand die volstaat om de technische controle overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU te doorstaan. Indien de bevoegde instanties van oordeel zijn dat het herstelplan onvoldoende informatie bevat waaruit blijkt dat het voertuig in de vereiste toestand kan worden hersteld, kunnen de bevoegde autoriteiten de voertuigeigenaar verzoeken het herstelplan te herzien.

2. De voertuigeigenaar zorgt ervoor dat:
 - (a) het voertuig naar behoren beschermd is tegen beschadiging tijdens opslag, vervoer, laden en lossen;
 - (b) het voertuig overeenkomstig het Unierecht of het nationale recht op een geschikte milieuhygiënisch verantwoorde wijze wordt bewaard en behandeld.
3. Indien de eigenaar van het voertuig binnen vijf jaar na de indiening van het herstelplan geen technisch certificaat overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU verstrekt aan de bevoegde autoriteit, verklaart die autoriteit het voertuig tot autowrak en verzoekt zij de voertuigeigenaar het zonder onnodige vertraging af te leveren bij een erkende verwerkingsinrichting of een inzamelpunt. De bevoegde autoriteiten kunnen de herstelperiode verlengen met opeenvolgende termijnen van vijf jaar. Elke verlenging wordt gebaseerd op een geactualiseerd herstelplan dat wordt goedgekeurd door een onafhankelijke autodeskundige.
4. De kosten in verband met het herstel en de door de onafhankelijke autodeskundigen uitgevoerde beoordelingen worden gedragen door de voertuigeigenaar.

BIJLAGE II

BEREKENING VAN DE PERCENTAGES HERBRUIKBAARHEID, RECYCLEBAARHEID EN MOGELIJKE NUTTIGE TOEPASSING

Voor de toepassing van deze bijlage wordt onder “referentievoertuig” verstaan de uitvoering van een voertuigtype die volgens de goedkeuringsinstantie, in overleg met de fabrikant en overeenkomstig de criteria van bijlage II, deel A, op het gebied van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing de meeste problemen oplevert.

DEEL A

1. De in het voertuig aanwezige materialen en hun respectieve gehalten en locaties worden gespecificeerd, samen met alle relevante informatie die nodig is om de percentages recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing correct te berekenen.
2. Massa's worden uitgedrukt in kg tot één cijfer achter de komma. De percentages worden berekend in procenten tot één cijfer achter de komma en vervolgens als volgt afgerond:
 - (a) als het cijfer achter de komma tussen 0 en 4 ligt, wordt het totaal naar beneden afgerond;
 - (b) als het cijfer achter de komma tussen 5 en 9 ligt, wordt het totaal naar boven afgerond.
3. Bij de selectie van de referentievoertuigen wordt rekening gehouden met de volgende criteria:
 - (a) het carrosserietype;
 - (b) de beschikbare afwerkingsniveaus;
 - (c) de beschikbare optionele uitrusting die op verantwoordelijkheid van de fabrikant kan worden gemonteerd.

4. Indien de typegoedkeuringsinstantie en de fabrikant niet tot overeenstemming komen over de aanwijzing van de uitvoering van een voertuigtype die uit een oogpunt van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing de meeste problemen oplevert, wordt één referentievoertuig geselecteerd uit:
 - (a) elk “carrosserietype”, zoals gedefinieerd in bijlage I, deel C, punt 2, bij Verordening (EU) 2018/858 in het geval van voertuigen van categorie M₁;
 - (b) elk “carrosserietype”, d.w.z. bestelwagen, chassis met stuurcabine, pick-up enz. in het geval van voertuigen van categorie N₁.
5. Voor de controle van de materialen en de massa van de onderdelen stelt de fabrikant de voertuigen en onderdelen ter beschikking die de typegoedkeuringsinstantie noodzakelijk acht.

DEEL B

1. Om als herbruikbaar te worden beschouwd, kunnen onderdelen of voertuigdelen op gemakkelijke en niet-destructieve wijze worden verwijderd.
2. De totale massa van herbruikbare voertuigdelen, onderdelen en materialen wordt als 100 % herbruikbaar, recyclebaar en nuttig toepasbaar beschouwd.
3. De in bijlage VII, deel B, punten 1 en 2, vermelde voertuigdelen en onderdelen worden als 0 % herbruikbaar en 100 % recyclebaar en nuttig toepasbaar beschouwd. De in bijlage VII, deel E, vermelde voertuigdelen en onderdelen worden als 0 % herbruikbaar en 100 % recyclebaar en nuttig toepasbaar beschouwd. De methode zorgt ervoor dat, indien een wijziging van bijlage VII leidt tot uitbreiding van de lijst van voertuigdelen en onderdelen in deel E van die bijlage, deze nieuw toegevoegde voertuigdelen en onderdelen als 0 % herbruikbaar en 100 % recyclebaar en nuttig toepasbaar worden beschouwd.
4. De berekening van de percentages herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing is in overeenstemming met de strategie inzake circulariteit, waarbij rekening wordt gehouden met de technologische vooruitgang op het gebied van technologieën voor de verwerking van autowrakken.

BIJLAGE III

VOORWAARDEN EN MAXIMUMCONCENTRATIEWAARDEN VOOR DE AANWEZIGHEID VAN LOOD, KWIK, CADMIUM EN ZESWAARDIG CHROOM IN MATERIALEN, VOERTUIGDELEN EN ONDERDELEN

Een maximale concentratie van 0,1 gewichtsprocent voor lood, zeswaardig chroom en kwik in homogeen materiaal en 0,01 gewichtsprocent voor cadmium in homogeen materiaal wordt toegestaan.

Na 1 juli 2003 in de handel gebrachte reserveonderdelen die worden gebruikt voor voertuigen die vóór 1 juli 2003 in de handel zijn gebracht, met uitzondering van wielbalansgewichten, koolborstels voor elektrische motoren en remvoeringen, zijn vrijgesteld van artikel 5, lid 2, van deze verordening.

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
<i>Lood als legeringselement</i>		
1 a). Staal voor verwerkingsdoeleinden en discontinu thermisch verzinkte stalen onderdelen met een loodgehalte van niet meer dan 0,35 gewichtsprocent		
1 b). Continu verzinkt plaatstaal dat niet meer dan 0,35 gewichtsprocent lood bevat	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
2 a). Aluminium voor verwerkingsdoeleinden dat niet meer dan 2 gewichtsprocent lood bevat	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2005 in de handel zijn gebracht	
2 b). Aluminium dat niet meer dan 1,5 gewichtsprocent lood bevat	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2008 in de handel zijn gebracht	
2 c) i). Aluminiumlegeringen voor verwerkingsdoeleinden die niet meer dan 0,4 gewichtsprocent lood bevatten	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2028 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	
2 c) ii). Aluminiumlegeringen die niet onder 2 c) i) vallen en die niet meer dan 0,4 gewichtsprocent lood bevatten (2)	<u>Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2027 en reserveonderdelen voor deze voertuigen</u> [...]	

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
<u>2 c) iii). Lood in gegoten aluminiumlegeringen die maximaal 0,3 gewichtsprocent lood bevatten, mits het lood afkomstig is van de recycling van loodhoudend aluminiumschroot</u>	<u>Voertuigen met typegoedkeuring na 31 december 2026, en reserveonderdelen voor deze voertuigen</u>	
3. Koperlegeringen die niet meer dan 4 gewichtsprocent lood bevatten	[.../1)	
4 a). Lagerschalen en -zuigers	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2008 in de handel zijn gebracht	
4 b). Lagerschalen en -zuigers in motoren, transmissies en aircocompressoren	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2011 in de handel zijn gebracht	
<i>Lood en loodverbindingen in onderdelen</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
6. Trillingsdempers	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X
7 a). Vulkaniseermiddelen en stabilisatoren voor elastomeren in remslangen, brandstofslangen, luchtventilatieslangen, elastomeer/metaalonderdelen in de chassistoepassingen en motorophangingen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2005 in de handel zijn gebracht	
7 b). Vulkaniseermiddelen en stabilisatoren voor elastomeren in remslangen, brandstofslangen, luchtventilatieslangen, elastomeer/metaalonderdelen in de chassistoepassingen en motorophangingen die niet meer dan 0,5 gewichtsprocent lood bevatten	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2006 in de handel zijn gebracht	
7 c). Bindmiddelen voor elastomeren die in aandrijftoepassingen worden gebruikt, met een loodgehalte van niet meer dan 0,5 gewichtsprocent	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2009 in de handel zijn gebracht	
<u>Lood in soldeer of coatings van elektrische en elektronische toepassingen als bedoeld in de volgende punten</u>		

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
8 a). Lood in soldeer om elektrische en elektronische onderdelen aan elektronische printplaten te bevestigen en lood in de afwerking van de uiteinden van andere onderdelen dan elektrolytische aluminiumcondensatoren, in pinnen van onderdelen en in elektronische printplaten	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
8 b). Lood in soldeer in elektrische toepassingen, behalve soldeer op elektronische printplaten of op glas	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2011 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
8 c). Lood in de afwerking van de uiteinden van elektrolytische aluminiumcondensatoren	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2013 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
8 d). Lood in soldeer op glas in luchtmassameters	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2015 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
8 e). Lood in soldeer met een hoog smeltpunt (d.w.z. loodlegeringen met ten minste 85 gewichtsprocent lood)	1)	X[.../ 3)

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
8 f) i). Lood in flexibele penconnectorsystemen	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2017 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
8 f) ii). Lood in andere flexibele penconnectorsystemen dan het pasvlak van kabelboomconnectoren	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2024 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
8 g) i). Lood in soldeer voor de totstandbrenging van een haalbare elektrische verbinding tussen een halfgeleider-die en een drager in “flip chip”-behuizingen voor geïntegreerde schakelingen	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 oktober 2022 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
8 g) ii). Lood in soldeer voor de totstandbrenging van een haalbare elektrische verbinding tussen de halfgeleider-die en de drager in “flip chip”-behuizingen voor geïntegreerde schakelingen waarbij die elektrische verbinding bestaat uit: 1) een halfgeleidertechnologieknoop van 90 nm of groter; 2) een enkele die van 300 mm² of groter, in om het even welke halfgeleidertechnologieknoop; 3) pakketten gestapelde die's van 300 mm² of groter, of “silicon interposers” van 300 mm² of groter.	[...]/Voertuigen met typegoedkeuring van <u>vóór 1 januari 2030</u> en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
8 h). Lood in soldeer om warmteverspreiders te bevestigen aan het koelingslichaam in krachtige halfgeleiders met een chipgrootte van minstens 1 cm² projectieoppervlak en een nominale spanningsdichtheid van minstens 1 A per mm² siliciumchipoppervlak	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
8 i). Lood in soldeer in elektrische toepassingen op glas, met uitzondering van soldeer op gelamineerd glas	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
8 j). Lood in soldeer op gelamineerd glas	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2020 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
8 k). Solderen van verwarmingstoepassingen met een verwarmingsstroom van 0,5 A of meer per betrokken soldeerverbinding met een enkele ruit van gelamineerd glas met een dikte van ten hoogste 2,1 mm. Deze vrijstelling geldt niet voor het solderen aan contactpunten in de tussenlaag van polymeer.	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2024 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X[.../ 3)
9. Klepzittingen	Als reserveonderdelen voor motortypen die vóór 1 juli 2003 zijn ontwikkeld	

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
10 a). Elektrische en elektronische onderdelen die lood in glas of keramiek, in een glas- of composiet met keramische matrix, in een glaskeramisch materiaal of een composiet met glaskeramische matrix bevatten. Deze vrijstelling heeft geen betrekking op het gebruik van lood in: (i) glas in lampen en glazuur van bougies; (ii) de in de punten 10, b), c) en d), genoemde diëlektrische keramische materialen en onderdelen.		X[.../ 4) (voor andere onderdelen dan piëzo-onderdelen in motoren)
10 b). Lood in op PZT gebaseerde diëlektrische keramische materialen in condensatoren die onderdeel zijn van geïntegreerde schakelingen of discrete halfgeleiders		
10 c). Lood in diëlektrische keramische materialen in condensatoren voor een nominale spanning van minder dan 125 V wisselstroom of 250 V gelijkstroom	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	
10 d). Lood in diëlektrische keramische materialen in condensatoren die de temperatuurgebonden afwijkingen van sensoren in ultrasone sonarinstallaties compenseren	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2017 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
11. Pyrotechnische ontstekers	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2006 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	
12. Loodhoudende thermo-elektrische materialen in elektrische toepassingen in de automobielsector om de CO ₂ -emissies te verminderen door de terugwinning van uitlaatgaswarmte	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2019 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X
<i>Zeswaardig chroom</i>		
13 a). Corrosiewerende beschermlagen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2007 in de handel zijn gebracht	
13 b). Corrosiewerende beschermlagen van schroefmoerverbindingen voor chassistoepassingen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2008 in de handel zijn gebracht	

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
14. Zeswaardig chroom als anticorrosiemiddel in het koolstofstalen koelsysteem in absorptiekoelkasten tot 0,75 gewichtsprocent in de koeloplossing: (a) ontworpen om volledig of gedeeltelijk met een elektrische verwarmingseenheid te werken, met een gemiddeld gebruikt elektrisch ingangsvermogen van minder dan 75 W bij constante bedrijfsomstandigheden; (b) ontworpen om volledig of gedeeltelijk met een elektrische verwarmingseenheid te werken, met een gemiddeld gebruikt elektrisch ingangsvermogen van minstens 75 W bij constante bedrijfsomstandigheden; (c) ontworpen om volledig met een niet-elektrische verwarmingseenheid te werken.	Voor a): Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2020 en reserveonderdelen voor deze voertuigen Voor b): Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2026 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X
<i>Kwik</i>		
15 a). Ontladingslampen voor koplampen	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2012 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te merken of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 4, punt d)
15 b). Fluorescentiebuisen voor instrumentenpanelen	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2012 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X
[...]		
[...]	[...]	

Noten bij de tabel:

1. Deze vrijstelling wordt opnieuw bekeken in 2030 overeenkomstig artikel 54, lid 2.
2. Van toepassing op aluminiumlegeringen waar lood niet opzettelijk aan is toegevoegd maar waarin het aanwezig is door het gebruik van gerecycled aluminium.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Demontage als in combinatie met in punt 10 a) genoemde toepassingen een gemiddelde drempelwaarde van 60 gram per voertuig wordt overschreden. Bij de toepassing van deze bepaling worden elektronische apparaten die niet door de fabrikant op de productielijn worden geïnstalleerd, niet meegerekend.

[...]/4. Demontage als in combinatie met in de punt 8, a) tot en met k), genoemde toepassingen een gemiddelde drempelwaarde van 60 gram per voertuig wordt overschreden. Bij de toepassing van deze bepaling worden elektronische apparaten die niet door de fabrikant op de productielijn worden geïnstalleerd, niet meegerekend.

BIJLAGE IV

STRATEGIE INZAKE CIRCULARITEIT

DEEL A

ELEMENTEN VAN DE STRATEGIE INZAKE CIRCULARITEIT

1. Een niet-technische beschrijving van de geplande maatregelen om ervoor te zorgen dat de voertuigen van de voertuigcategorie gedurende de gehele productie aan de in de artikelen 4 tot en met 7 bedoelde wettelijke voorschriften blijven voldoen.
2. Een niet-technische beschrijving van de procedures die de fabrikant heeft toegepast om:
 - a. de relevante gegevens in de gehele toeleveringsketen te verzamelen;
 - b. de van de leveranciers ontvangen informatie te controleren en te verifiëren;
 - c. op passende wijze te reageren wanneer uit de van de leveranciers ontvangen gegevens blijkt dat het risico bestaat dat de voorschriften uit hoofde van artikel 4, 5 of 6 niet worden nageleefd.
3. Informatie over de aannamen over de bestaande technologieën voor de verwerking van autowrakken, de demontage en het hergebruik van voertuigdelen en onderdelen, relevante technologische vooruitgang op het gebied van technologieën voor de verwerking van autowrakken en capaciteitsinvesteringen in dergelijke technologieën, vanaf de indiening van de typegoedkeuringsaanvraag, die de fabrikant heeft gebruikt om de herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing overeenkomstig artikel 4 van het voertuigtype te berekenen.
4. Informatie over het aandeel gerecyclede materialen in voertuigen als bedoeld in de artikelen 6 en 10.
5. Een lijst van acties die de fabrikant toezegt uit te voeren om ervoor te zorgen dat de verwerking van autowrakken van [...] de betrokken [...] categorie overeenkomstig deze verordening wordt uitgevoerd, met bijzondere aandacht voor:
 - (a) maatregelen om de verwijdering van de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen te vergemakkelijken;
 - (b) maatregelen die bijdragen tot de ontwikkeling van recyclingtechnologieën voor in voertuigen gebruikte materialen waarvoor dergelijke technologieën op het moment van de indiening van de typegoedkeuringsaanvraag niet op brede commerciële schaal beschikbaar zijn;

- (c) de monitoring van de wijze waarop voertuigdelen, onderdelen en materialen in voertuigen van [...] de [...] voertuigcategorie in de praktijk worden hergebruikt, gerecycled en nuttig toegepast;
 - (d) maatregelen om de uitdagingen aan te pakken die voortvloeien uit het gebruik van materialen en technieken die een gemakkelijke demontage in de weg staan of die recycling zeer moeilijk maken, bijvoorbeeld kleefstoffen of met vezels versterkte materialen;
 - (e) maatregelen ter bevordering van het hergebruik van voertuigdelen en onderdelen.
6. Een beschrijving van de aard en de vorm van de in punt 5 bedoelde acties, bijvoorbeeld investeringen in onderzoek en ontwikkeling, investeringen in de ontwikkeling van recyclingtechnologieën of -infrastructuur, en de wijze waarop hij heeft samengewerkt met afvalverwerkers die betrokken zijn bij hergebruik, recycling en nuttige toepassing van voertuigen en de verwijdering van delen daarvan.
 7. Een beschrijving van de wijze waarop de doeltreffendheid van de in punt 6 bedoelde acties zal worden beoordeeld.

Voordat de artikelen 4 tot en met 7 van toepassing worden, wordt in de strategie inzake circulariteit uitgelegd hoe de fabrikant voldoet aan de circulariteitseisen van Richtlijn 2005/64/EG, die zijn geverifieerd tijdens de typegoedkeuringsprocedure, met name artikel 5 van die richtlijn, en aan de voorschriften van Richtlijn 2000/53/EG, met name artikel 4, lid 2.

DEEL B

FOLLOW-UP EN ACTUALISERING VAN DE STRATEGIE INZAKE CIRCULARITEIT

1. De fabrikanten verstrekken ten minste om de vijf jaar een geactualiseerde versie van de strategie inzake circulariteit.
2. De geactualiseerde strategie inzake circulariteit omvat het volgende:
 - (a) een beschrijving van de wijze waarop de in deel A, punt 6, bedoelde acties zijn ondernomen en, indien een of meer in de strategie vermelde acties niet zijn uitgevoerd, een toelichting van de redenen daarvoor;
 - (b) een beoordeling van de doeltreffendheid van de in deel A, punt 6, bedoelde acties;
 - (c) een beschrijving van de wijze waarop bij het ontwerp van nieuwe voertuigtypen rekening is of zal worden gehouden met de in deel A, punt 6, bedoelde acties.

3. In geval van significante wijzigingen in het ontwerp en de productie van het voertuigtype wordt in de geactualiseerde strategie inzake circulariteit bijzondere aandacht besteed aan het volgende:
- (a) veranderingen in het gebruik van voertuigdelen en onderdelen in nieuwe voertuigen die gemakkelijk te demonteren zijn voor hergebruik of recycling van hoge kwaliteit;
 - (b) veranderingen in het gebruik van materialen in nieuwe voertuigen die gemakkelijk te recyclen zijn;
 - (c) de invoering van ontwerpkenmerken om de uitdagingen aan te pakken die voortvloeien uit het gebruik van materialen en technieken die gemakkelijke verwijdering belemmeren of recycling zeer moeilijk maken, bijvoorbeeld kleefstoffen, versterkte kunststoffen of met vezels versterkte materialen;
 - (d) veranderingen in het gebruik van gerecyclede materialen in nieuwe voertuigen, gereviseerde of gerefurbishte voertuigdelen en onderdelen in voertuigen en in de compatibiliteit van voertuigdelen en onderdelen uit andere voertuigtypen, en
 - (e) veranderingen in het gebruik van de in artikel 5 bedoelde stoffen in nieuwe voertuigen.

BIJLAGE V

INFORMATIEVOORSCHRIFTEN VOOR VERWIJDERING EN VERVANGING

1. In het voertuig ingebouwde batterijen voor elektrische voertuigen en batterijen voor lichte vervoermiddelen:
 - (a) nummer;
 - (b) locatie;
 - (c) gewicht;
 - (d) chemische samenstelling van de batterij;
 - (e) instructies voor het veilig ontladen van de batterij;
 - (f) technische instructies voor verwijdering en vervanging, met inbegrip van de volgorde van alle stappen en soorten verbindings-, bevestigings- en afdichtingstechnieken;
 - (g) gereedschappen of technologieën die nodig zijn voor de toegang tot, de verwijdering en de vervanging van batterijen voor elektrische voertuigen.
2. In het voertuig ingebouwde motoren voor elektrische voertuigen:
 - (a) nummer;
 - (b) locatie;
 - (c) gewicht;
 - (d) typen permanente magneten die aanwezig zijn in motoren voor elektrische voertuigen, indien zij tot de volgende typen behoren:
 - i) neodymium-ijzer-boor;
 - ii) samarium-kobalt;
 - iii) aluminium-nikkel-kobalt;
 - iv) ferriet;
 - (e) technische instructies voor verwijdering en vervanging, met inbegrip van de volgorde van alle stappen en soorten verbindings-, bevestigings- en afdichtingstechnieken;

- (f) gereedschappen of technologieën die nodig zijn voor de toegang tot, de verwijdering en de vervanging van de motoren voor elektrische voertuigen.
3. In bijlage VII, deel B, vermelde onderdelen, voertuigdelen en materialen:
- (a) aanwezigheid van de in artikel 5, lid 2, genoemde stoffen die overeenkomstig bijlage III moeten worden geëtiketteerd in een voertuig;
 - (b) nummer;
 - (c) locatie;
 - (d) gewicht;
 - (e) technische instructies voor verwijdering, met inbegrip van de volgorde van alle stappen;
 - (f) beschikbaarheid van beste verwerkingstechnieken.
4. In bijlage VII, deel C, vermelde onderdelen, voertuigdelen en materialen:
- (a) nummer;
 - (b) locatie;
 - (c) technische instructies voor verwijdering en vervanging, met inbegrip van de volgorde van alle stappen.
5. Digitaal gecodeerde onderdelen en voertuigdelen in een voertuig:
- (a) nummer;
 - (b) locatie
 - (c) technische instructies voor toegang, verwijdering en vervanging, met inbegrip van de codering en software die nodig zijn om reserveonderdelen en onderdelen te activeren zodat zij in een ander voertuig kunnen functioneren;
 - (d) beschrijving van de functionaliteit, onderlinge verwisselbaarheid en compatibiliteit met specifieke voertuigdelen en onderdelen van andere merken en modellen;
 - (e) contactpunt van de fabrikant voor technische bijstand.

BIJLAGE VI

ETIKETTERINGSVOORSCHRIFTEN

1. Voertuigdelen, onderdelen en materialen van kunststof met een gewicht van meer dan 100 gram:
 - (a) ISO 1043-1 Kunststoffen – Symbolen en afkortingen. Deel 1: Basispolymeren en hun speciale eigenschappen;
 - (b) ISO 1043-2 Kunststoffen – Symbolen en afkortingen. Deel 2: Vulstoffen en versterkende materialen;
 - (c) ISO 11469 Kunststoffen – Generieke identificatie en merking van producten van kunststof.
2. Voertuigdelen, onderdelen en materialen van elastomeer met een gewicht van meer dan 200 gram, met uitzondering van banden: ISO 1629 Rubbers en latexen – Nomenclatuur.
3. De in de ISO-normen gebruikte symbolen “<“ en”>” mogen door haakjes worden vervangen.

Overeenkomstig artikel 28 van Verordening (EU) 2024/1252 wordt informatie versterkt op het etiket van voertuigdelen en onderdelen die permanentemagneetmaterialen bevatten.

[...]

BIJLAGE VII

VERWERKINGSVOORSCHRIFTEN

DEEL A

MINIMUMEISEN VOOR OPSLAGLOCATIES EN VERWERKINGSSLOCATIES

1. Terreinen voor opslag, met inbegrip van opslaglocaties in de inzamelpunten, voor de opslag van autowrakken, voorafgaand aan de verwerking ervan, en van de onderdelen, voertuigdelen en materialen ervan:
 - (a) hebben ondoorlatende oppervlakken met opvangvoorzieningen voor weglekkende vloeistoffen, bezinktanks en olie-/slibafscheiders;
 - (b) zijn uitgerust met waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvoorschriften.
 - (c) slaan autowrakken passend op en stapelen autowrakken waaruit de gevaarlijke stoffen zijn verwijderd, tenzij er stapelrekken worden gebruikt, slechts tot een passende hoogte;
 - (d) verwijderen onmiddellijk vloeistoffen van lekkende autowrakken en verzamelen gelekte vloeistoffen met absorptiemateriaal.
2. De opslag wordt zodanig georganiseerd dat schade wordt voorkomen aan:
 - (a) onderdelen en voertuigdelen die de in deel B, punten 1 en 2, van deze bijlage VII vermelde vloeistoffen bevatten;
 - (b) de in deel C van deze bijlage VII vermelde onderdelen, voertuigdelen en materialen.
3. De terreinen waar autowrakken en hun onderdelen, voertuigdelen en materialen worden verwerkt, hebben:
 - (a) ondoorlatende oppervlakken voor geschikte terreinen met opvangvoorzieningen voor vloeistoffen, bezinktanks en olie-/slibafscheiders;
 - (b) adequate opslagplaats voor voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit het autowrak zijn verwijderd, met inbegrip van ondoorlatende opslag voor met olie verontreinigde voertuigdelen, onderdelen en materialen;

- (c) adequate containers voor de opslag van accu's (met neutralisering van elektrolyten ter plaatse of elders), filters en PCB/PCT-houdende condensatoren;
 - (d) adequate afzonderlijke opslagtanks voor de gescheiden opslag van vloeistoffen van autowrakken: [...] brandstof, olie (motorolie, versnellingsbakolie, stuurbekrachtigingsolie, transmissieolie, hydraulische olie), oliefilters, koelvloeistoffen, antivriesmiddel, remvloeistoffen, [...] koelmiddelen, dieseluitlaatvloeistoffen en andere [...] vloeistoffen of gassen in het autowrak;
 - (e) waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvoorschriften;
 - (f) adequate opslag van gebruikte banden, rekening houdend met de noodzaak om brandgevaar en buitensporige voorraadvorming te voorkomen.
4. Erkende verwerkingsinrichtingen die elektrische voertuigen mogen verwerken, voldoen aan de voorschriften van bijlage XII bij Verordening (EU) 2023/1542. Erkende verwerkingsinrichtingen die elektrische voertuigen met vermoedelijke schade aan de batterijen voor elektrische voertuigen accepteren, beoordelen deze batterijen binnen 24 uur na levering. Dergelijke voertuigen en batterijen worden afzonderlijk bewaard in een afgeschermd zone als bedoeld in punt 1. De afgeschermd zone wordt uitgerust met passende installaties om de verspreiding van branden van batterijen van elektrische voertuigen naar andere zones, andere elektrische voertuigen en andere batterijen te voorkomen, op te sporen en in te dammen.

DEEL B

MINIMUMEISEN VOOR DE VERWIJDERING VAN GEVAARLIJKE AFVALSTOFFEN

1. De volgende vloeistoffen worden uit het autowrak verwijderd, tenzij zij noodzakelijk zijn voor het hergebruik van de betrokken voertuigdelen:
- (a) brandstof;
 - (b) motorolie;
 - (c) transmissieolie;
 - (d) versnellingsbakolie;

d bis) stuurbekrachtigingsolie;

- (e) hydraulische olie;
- (f) koelvloeistoffen;
- (g) antivriesmiddel;
- (h) remvloeistoffen;
- (i) [...] koelmiddelen; [...]

i bis) dieseluitlaatvloeistoffen, en

- (j) alle andere vloeistoffen of gassen in het autowrak.

Na verwijdering van de vloeistoffen worden afvoerstoppen aangebracht om lekkage van resten te voorkomen. De inzamelingscontainers worden voorzien van een etiket waarop wordt vermeld welk type vloeistof zich daarin bevindt, en worden afzonderlijk van elkaar opgeslagen op een beveiligde locatie, overeenkomstig deel A van deze bijlage, om per ongeluk morsen, lekken of ongeoorloofde toegang tot die containers te voorkomen.

1 a. De volgende onderdelen, voertuigdelen en materialen worden geneutraliseerd:

- a) eCall-systeem
- b) pyrotechnische delen van airbags;
- c) pyrotechnische delen van veiligheidsgordels;
- d) alle andere pyrotechnische delen;

2. De volgende onderdelen, voertuigdelen en materialen worden uit autowrakken verwijderd:

- (a) airbags, tanks voor vloeibaar petroleumgas (lpg), tanks voor samengedrukt aardgas (cng), waterstoftanks en andere potentieel explosieve voertuigdelen en onderdelen worden geneutraliseerd.
- a1) oliefilters;
- (b) [...] koelmiddelen worden verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2024/573;
- (c) onderdelen waarvan is vastgesteld dat zij kwik bevatten, worden tijdens de verwerking gescheiden in een identificeerbare stroom die veilig wordt stilgelegd en verwijderd overeenkomstig artikel 17 van Richtlijn 2008/98/EG;
- (d) materialen die de in artikel 5, lid 2, bedoelde stoffen bevatten en die overeenkomstig bijlage III moeten worden geëtiketteerd, worden tijdens de verwerking gescheiden in een identificeerbare stroom die veilig wordt stilgelegd en verwijderd overeenkomstig artikel 17 van Richtlijn 2008/98/EG.

Alle voertuigdelen, onderdelen en materialen die tijdens de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen zijn ingezameld, worden in daartoe bestemde containers opgeslagen. De inzamelingscontainers worden voorzien van een etiket waarop de onderdelen, voertuigdelen en materialen worden vermeld die zich daarin bevinden, en worden overeenkomstig deel A op een beveiligde locatie opgeslagen, om per ongeluk morsen, lekken of ongeoorloofde toegang tot die containers te voorkomen.

- 3) De volgende informatie over de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit autowrakken wordt geregistreerd:
- (a) [...] totaal aantal verwerkte autowrakken;
 - (b) [...] gemiddeld gewicht van autowrakken voor en na verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen en verwijdering;
 - (c) totaal aantal van elk type verwijderde vloeistoffen, voertuigdelen, onderdelen of materialen [...];
 - (d) de naam en contactgegevens van de afvalvervoerder, indien van toepassing;
 - (e) naam, contactgegevens en bereikte percentage van hergebruik, terugwinning, recycling, energietrugwinning, verbranding of verwijdering van de eindverwerkingslocatie voor de vloeistoffen, voertuigdelen, onderdelen of materialen die tijdens het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen zijn verzameld.

DEEL C

VERPLICHTE VERWIJDERING VAN VOERTUIGDELEN EN ONDERDELEN UIT AUTOWRAKKEN

	<u>Vrijgesteld op grond van artikel 30, lid 2, indien de voorwaarden van bijlage VII, deel G, van toepassing zijn</u>
1 a. <u>Batterijen voor elektrische voertuigen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 14, van Verordening (EU) 2023/1542, met inbegrip van hun batterijbeheersystemen, ingebouwde laders, omhulsels of behuizingen indien aanwezig;</u>	
1 b. <u>Batterijen voor lichte vervoermiddelen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 11, van Verordening (EU) 2023/1542, met inbegrip van hun batterijbeheersystemen, ingebouwde laders voor elektrische voertuigen, omhulsels of behuizingen indien aanwezig;</u>	
[...] <u>2. start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 12, van Verordening (EU) 2023/1542;</u>	
<u>2 bis. draagbare batterijen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 9, van Verordening (EU) 2023/1542;</u>	
[...] <u>3. motoren voor elektrische voertuigen, met inbegrip van hun behuizingen, generatoren, wisselstroomgeneratoren en koelventilatormotoren indien aanwezig [...] [...]</u>	
4. <u>Verbrandingsmotorblokken [...];</u>	X
5. <u>Katalysatoren;</u>	
6. <u>Versnellingsbakken, met inbegrip van de bijbehorende regeleenheden;</u>	X <u>In geval van vrijstelling, is nr. 20 van toepassing op de regeleenheid</u>
7. <u>Ten minste 70 % van het totale glas afkomstig van voorruit, achter- en zijruit van glas, met inbegrip van dakglasinstallaties;</u>	
8. [...] <u>Velgen;</u>	
9. <u>Rubberbanden;</u>	
10.[...];	

11. Rechtstreeks toegankelijke delen van het infotainmentsysteem, met inbegrip van regeleenheden voor geluid, navigatie, met inbegrip van radar- of lidarregeleenheden en -sensoren, en regeleenheden voor multimedia, met inbegrip van beeldschermen met een oppervlak van meer dan 100 vierkante centimeter;	
12. Koplampen en achterlichten, met inbegrip van de bijbehorende ontstekingsmechanismen;	
13. <u>De belangrijkste kabelbomen, met inbegrip van interne en externe oplaadkabels indien aanwezig;</u>	X
14. <u>Crashmanagementsystemen, met inbegrip van bumperbekleding, bumperbalken en crashboxen;</u>	X
[...] <u>Plastic brandstoftanks</u>	
16. Warmtewisselaars;	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>Voertuigdelen van met koolstofvezels versterkte kunststoffen;</u>	
[...] <u>20. Elektrische en elektronische onderdelen:</u> (a) <u>omvormers en DC/DC-omvormers met een elektrische spanning van ten minste 24 V of een gewicht van meer dan 1 kg van [...] elektrische voertuigen;</u> (b) <u>printplaten met een bijzonder hoog gehalte aan edelmetalen;</u> (c) <u>fotovoltaïsche (PV) panelen met een oppervlak van meer dan 0,2 [...] vierkante meter;</u> (d) <u>regelmodules en kleppenhuizen voor de automatische transmissie[...];</u> (e) <u>zuurstof, radar- en lidarsensoren, indien aanwezig.</u>	X
<u>21. eCall-systeem</u>	
<u>22. Brandstofcelpakketten;</u>	

DEEL D

HET HERGEBRUIKEN, REVISEREN EN REFURBISHEN VAN VOERTUIGDELEN EN ONDERDELEN

1. Technische evaluatie van de verwijderde voertuigdelen en onderdelen:
 - (a) voor hergebruik:
 - i) het voertuigdeel of onderdeel is functioneel;
 - ii) het is geschikt om op eenvoudige wijze te worden gebruikt voor het hoofddoel waarvoor het was gemaakt.
 - (b) Voor revisie of refurbishen:
 - i) het voertuigdeel of onderdeel is compleet;
 - ii) een beoordeling van schade, verminderde functionaliteit of prestaties en reparaties die nodig zijn om het voertuigdeel of onderdeel te herstellen in een toestand waarin het geschikt is om te worden gebruikt;
 - iii) er is geen sprake van ernstige corrosie.
2. Minimuminformatie die op het etiket van de voertuigdelen en onderdelen moet worden verstrekt:
 - (a) naam van het onderdeel of voertuigdeel;
 - (b) verwijzing naar het voertuigidentificatienummer (VIN) van het voertuig waaruit het onderdeel of voertuigdeel is verwijderd, en
 - (c) naam, postadres, met vermelding van één contactpunt en e-mailadres, een internetadres, indien van toepassing, ter identificatie van de [...] erkende verwerkingsinrichting die het onderdeel of voertuigdeel heeft verwijderd.

DEEL E

ONDERDELEN EN VOERTUIGDELEN DIE NIET MOGEN WORDEN HERGEBRUIKT

1. Alle airbags, inclusief kussens, pyrotechnische ontstekingsmechanismen, elektronische regeleenheden en sensoren.
2. [...]
3. [...]
4. Automatische of niet-automatische veiligheidsgordels, inclusief weefsel, gespen, gordelspanners en pyrotechnische ontstekingsmechanismen.
5. Stoelen indien de bevestigingspunten van de veiligheidsgordels en/of de airbags daarin zijn ingebouwd.
6. Stuursloten die ingrijpen op de stuurkolom.
7. Immobilisatiesystemen, inclusief transponders en elektronische regeleenheden.

DEEL F

SPECIFIEKE VERWERKINGSVOORSCHRIFTEN VOOR DE VERWIJDERDE VOERTUIGDELEN, ONDERDELEN EN MATERIALEN

1. Start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen worden verwerkt overeenkomstig artikel 70 van Verordening (EU) 2023/1542 [...].
2. Batterijen voor elektrische voertuigen worden verwerkt overeenkomstig artikel 70 van Verordening (EU) 2023/1542 [...].
- 2 bis. Batterijen voor lichte vervoermiddelen worden verwerkt overeenkomstig artikel 70 van Verordening (EU) 2023/1542.
- 2 ter. Draagbare batterijen worden verwerkt overeenkomstig artikel 70 van Verordening (EU) 2023/1542.

3. Permanentemagneetmaterialen die neodymium, dysprosium of praseodymium (neodymium-ijzer-boor (NdFeB), zoals gedefinieerd in artikel 28 van Verordening (EU) 2024/1252 [...] bevatten, koper uit motoren voor elektronische voertuigen die niet geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, worden verwijderd indien de verwijdering zonder buitensporige kosten kan worden uitgevoerd door erkende verwerkingsinrichtingen. Indien er onvoldoende technische vooruitgang wordt geboekt met het recyclen van NdFeB-permanentemagneetmaterialen, worden motoren voor elektrische voertuigen of de voertuigdelen daarvan die permanentemagneetmaterialen bevatten, opgeslagen en geëtiketteerd overeenkomstig artikel 27, lid 1, punt b), van Verordening (EU) 2024/1252 [...]. Met het oog op toekomstige recycling zijn de voorschriften met betrekking tot de tijdelijke opslag van Richtlijn 1999/31/EG niet van toepassing.
4. Verwijderde elektronische onderdelen en voertuigdelen die niet worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht en niet ijzerhoudende fracties, met inbegrip van geshredderde printplaten, worden door verwerkers verwerkt zoals bepaald in artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2012/19/EU.
5. Uit het autowrak verwijderd glas wordt ten minste gerecycled tot holglas, glasvezel of glas van een gelijkwaardige kwaliteit.
6. Verwijderde koelmiddelen worden gerecycled, teruggewonnen of vernietigd overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EU) 2024/573.
7. De kunststoffen en restfracties worden verwerkt overeenkomstig artikel 7 van en bijlage IV bij Verordening (EU) 2019/1021.
8. Rubberen banden worden verwerkt in overeenstemming met de afvalhiërarchie en de algemene vereisten in artikel 4 van Richtlijn 2008/98/EG met het oog op de prioritering van de preventieopties die in het geheel het beste milieuresultaat opleveren[, met inbegrip van loopvlakvernieuwing].
9. Aluminium materialen die afkomstig zijn van warmtewisselaars zoals gespecificeerd in bijlage VII, deel C, punt 12, worden afzonderlijk en gesorteerd en gerecycled van de aluminium giet- en kneedfracties zoals gespecificeerd in bijlage VII, deel G, punt 2 b).

[...]CRITERIA VOOR GECOMBINEERD SHREDDEREN EN DE TOEPASSING VAN POST-SHREDDERTECHNOLOGIEËN

1. Criteria voor het toestaan van shredderen van autowrakken, hun voertuigdelen, onderdelen en materialen, samen met ander afval:
 - (a) afgedankte elektrische en elektronische apparatuur wordt selectief verwerkt overeenkomstig bijlage VII van Richtlijn 2012/19/EU voordat ze samen met autowrakken wordt geshredderd;
 - (b) Alle batterijen worden verwijderd uit alle soorten afval zoals gespecificeerd in Verordening (EU) 2023/1542, voordat ze samen met autowrakken worden geshredderd;
 - (c) kunstofverpakkingen worden verwijderd uit verpakkingsafval en metalen verpakkingsafval zoals gespecificeerd in Verordening (EU) 2025/40[...] die nog niet zijn gesorteerd in specifieke categorieën legeringen voordat ze samen met autowrakken worden geshredderd;
 - (d) de gezamenlijke verwerking van verschillende afvalfracties leidt niet tot een achteruitgang van de kwaliteit van de afvalstromen die uit de verwerking voortvloeien, ten opzichte van de afzonderlijke verwerking van de afvalfracties;
 - (e) de afzonderlijke bijdrage van de gemengde afvalstromen aan de outputfracties kan worden bepaald voor de respectieve rapportagevereisten inzake verwerkingsprestaties met betrekking tot autowrakken en andere vereisten voor andere afvalstromen zoals Verordening (EU) 2023/1542, Verordening (EU) 2025/40[...], Richtlijn 2012/19/EU en Richtlijn 2008/58/EG.
2. Kwaliteitseisen voor de outputfracties:
 - a. het totale kopergehalte van de belangrijkste staalfractie bedraagt niet meer dan 0,25 % op gewichtsbasis; vanaf [PB: gelieve de datum in te voegen = de eerste dag van de maand na 60 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze verordening] bedraagt het totale kopergehalte van de belangrijkste staalfractie niet meer dan 0,15 % op gewichtsbasis;

- b. aluminium wordt ten minste gesorteerd in fractie gegoten legering zoals gedefinieerd in norm EN 1706:2020 en fractie kneedlegering zoals gedefinieerd in norm EN 573-3:2019;
 - c. de zware shredderfractie die wordt bekomen na luchtscheiding en scheiding van ijzer, wordt verder verwerkt teneinde ijzerhoudende en niet-ijzerhoudende metalen, kunststoffen en andere organische materialen te scheiden voor recycling of nuttige toepassing. De reststoffen van deze processen bevatten minder dan 1 gewichtsprocent aan metaal en, overeenkomstig Besluit 2003/33/EG van de Raad, minder dan 5 gewichtsprocent van de totale hoeveelheid organische stof; de grenswaarde van < 5 gewichtsprocent aan totale hoeveelheid organische stof geldt volgens de huidige wetgeving niet als de naar behoren geselecteerde en geherconditioneerde zware shredderfractie biologisch stabiel is;
 - d. de lichte shredderfractie wordt verder verwerkt teneinde ijzerhoudende en niet-ijzerhoudende metalen, kunststoffen en andere organische materialen te scheiden voor recycling of nuttige toepassing. De reststoffen van deze processen bevatten minder dan 1 gewichtsprocent aan metaal en, overeenkomstig Besluit 2003/33/EG van de Raad, minder dan 5 gewichtsprocent van de totale hoeveelheid organische stof; de grenswaarde van < 5 gewichtsprocent aan totale hoeveelheid organische stof geldt volgens de huidige wetgeving niet als de naar behoren geselecteerde en geherconditioneerde lichte shredderfractie biologisch stabiel is;
3. Documentatie die moet worden verstrekt voor de vrijstellingen van de verplichting om voertuigdelen, onderdelen en materialen te verwijderen:
- (a) [...] Een kopie van de schriftelijke overeenkomst tussen de erkende verwerkingsinrichting en de inrichting die de shredderwerkzaamheden uitvoert en gebruikmaakt van post-shreddertechnologieën of die uitbestedt, met inbegrip van de specificaties inzake de kwaliteit van de secundaire materialen die geschikt zijn voor recycling en de technische specificatie die wordt gevolgd bij de verwerking van verwerkingsfracties uit autowrakken.
 - (b) [...] Documentatie door een onafhankelijke instantie waaruit de kwaliteit en kwantiteit van de te verwerken fracties blijkt [...] die geschikt zijn recycling voor een representatieve verwerkingsconfiguratie [...].

- (c) [...] Alle andere documentatie waaruit blijkt dat de kwaliteit en kwantiteit van de materialen uit de autowrakken niet lager [...] zijn dan de kwaliteit en kwantiteit van onderdelen en voertuigdelen die voorafgaand aan het shredderen afzonderlijk zijn verwijderd overeenkomstig de voorschriften van deel C.

BIJLAGE VIII

INFORMATIE VOOR REGISTRATIE IN HET PRODUCENTENREGISTER

1. Informatie die moet worden verstrekt door de producent of door zijn [...] gemachtigde vertegenwoordiger voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid:
 - (a) de naam, de merknamen waaronder de producent in de lidstaat actief is (indien beschikbaar) en het adres van de producent, inclusief postcode en plaatsnaam, straat en huisnummer, land, telefoonnummer, eventueel internetadres en e-mailadres, waarbij één contactpunt wordt aangegeven;
 - (b) de nationale identificatiecode van de producent, inclusief handelsregisternummer of een gelijkwaardig officieel registratienummer en het Europees of nationaal fiscaal identificatienummer;
 - (c) de categorieën voertuigen die de producent voornemens is voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt aan te bieden;
 - (d) informatie over de wijze waarop de producent zijn in artikel 16 vastgelegde verantwoordelijkheden nakomt, met inbegrip van schriftelijke informatie over:
 - i) de maatregelen die de producent heeft genomen om te voldoen aan de in de artikelen 16 en 20 vastgelegde verplichtingen inzake producentenverantwoordelijkheid;
 - ii) de maatregelen die zijn genomen om te voldoen aan de inzamelingsverplichting van artikel 23 met betrekking tot de hoeveelheid voertuigen die de producent in de lidstaat op de markt aanbiedt, en
 - iii) het systeem om ervoor te zorgen dat de aan de bevoegde autoriteiten gerapporteerde gegevens betrouwbaar zijn;
 - (e) een verklaring van de producent of, in voorkomend geval, de [...] gemachtigde vertegenwoordiger van de producent voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid, waarin wordt verklaard dat de verstrekte informatie juist is.

2. Te verstrekken informatie, naast de in punt 1 vermelde informatie, wanneer een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid is aangewezen om de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid na te komen:
 - (a) de naam en contactgegevens, met inbegrip van postcode en plaatsnaam, straat en huisnummer, land, telefoonnummer, internet- en e-mailadres en de nationale identificatiecode van de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid;
 - (b) het handelsregisternummer of een gelijkwaardig officieel registratienummer en het Europees of nationaal fiscaal identificatienummer van de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid, en
 - (c) het mandaat van de vertegenwoordigde producent.
3. Informatie die, naast de in punt 1 vermelde informatie, door de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid moet worden verstrekt in het geval van een machtiging overeenkomstig artikel [.../ 17, lid 1:
 - (a) de namen en contactgegevens van de vertegenwoordigde producenten, met inbegrip van postcodes en plaatsnamen, straten en huisnummers, landen, telefoonnummers, internetadressen en e-mailadressen;
 - (b) in voorkomend geval het mandaat van elke vertegenwoordigde producent;
 - (c) indien de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid meer dan één producent vertegenwoordigt: hoe elke afzonderlijke vertegenwoordigde producent zijn verantwoordelijkheden uit hoofde van artikel 16 naleeft.
4. Indien de verplichtingen uit hoofde van artikel 16 namens een producent worden nagekomen door een aangewezen vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid die meer dan één producent vertegenwoordigt, verstrekt die vertegenwoordiger, naast de in punt 1 vermelde informatie, de naam en de contactgegevens van elk van de vertegenwoordigde producenten afzonderlijk.

BIJLAGE IX

[...] CERTIFICAAT VAN Vernietiging

Afgegeven uit hoofde van artikel 25 van Verordening[...] van het Europees Parlement en de Raad betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van autowrakken.

1.	De inrichting of onderneming die dit certificaat afgeeft	
1.1	Naam	
1.2	Adres	
1.3	Telefoonnummer	
1.4	E-mail (indien beschikbaar)	
1.5	Registratie- of identificatienummer*	
2.	Bevoegde autoriteit die een vergunning heeft afgegeven voor de in punt 1 bedoelde inrichting of onderneming	
2.1	Lidstaat	
2.2	Naam	
2.3	Adres	
3.	Certificaat van vernietiging	
3.1	Datum van afgifte	
3.2	Nummer	
4.	Informatie over het voertuig waarvoor dit certificaat van vernietiging is afgegeven	
4.1	Kenletters van het land	
4.2	(A) Kenteken**	
4.3	(J) Categorie**	
4.4	(D.1) Model**	
4.5	(D.3) Handelsnaam**	
4.6	(E) Voertuigidentificatienummer**	
4.7	Nummer van het kentekenbewijs	
5.	Informatie over de voertuigeigenaar	
5.1	(C.2.1) Achternaam of firmanaam**	
5.2	(C.2.2) Andere na(a)m(en)**	

5.3	(C.2.3) Adres**	
5.4	Telefoonnummer	
5.5	E-mail (indien beschikbaar)	
6.	Opmerkingen	
* Aan deze eis behoeft niet te worden voldaan indien het nationale registratie- of identificatiesysteem een dergelijk nummer niet kent. <u>** Geharmoniseerde communautaire codes als bedoeld in Richtlijn 1999/37/EG.</u>		

5. [...]
6. [...]
7. [...]
8. [...]
9. [...]
10. [...]

BIJLAGE X

WIJZIGINGEN IN VERORDENING (EU) 2018/858 EN VERORDENING (EU) 168/2013

1. Bijlage II bij Verordening (EU) nr. 2018/858 wordt als volgt gewijzigd:

(19)

(1) in deel I wordt vermelding G13 vervangen door:

(20) “

G13	Circulariteit	Verordening [PB: gelieve het nummer van deze verordening in te vullen]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
-----	---------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

”;

aanhangsel 1 wordt als volgt gewijzigd:

(a) in tabel 1 wordt vermelding G13 vervangen door:

“G13	Circulariteit	Verordening [PB: gelieve het nummer van deze verordening in te vullen]	n.v.t. Bijlage VII, deel E, inzake een verbod op hergebruik van de gespecificeerde onderdelen is evenwel van toepassing.
------	---------------	--	---

(b) in tabel 2 wordt vermelding G13 vervangen door:

“G13	Circulariteit	Verordening [PB: gelieve het nummer van deze verordening in te vullen]	n.v.t. Bijlage VII, deel E, inzake een verbod op hergebruik van de gespecificeerde onderdelen is evenwel van toepassing.
------	---------------	--	---

”;

in aanhangsel 2 wordt punt 4 als volgt gewijzigd:

(a) in de tabel “Deel I: Voertuigen van categorie M₁” wordt vermelding 59 vervangen door:

“59	Verordening [PB: gelieve het nummer van deze verordening in te vullen] (Circulariteit)	De voorschriften van die verordening zijn niet van toepassing.
-----	--	--

”;

- (b) in de tabel “Deel II: Voertuigen van categorie N₁” wordt vermelding 59 vervangen door:

“

59	Verordening [PB: gelieve het nummer van deze verordening in te vullen] (Circulariteit)	De voorschriften van die verordening zijn niet van toepassing.”;
----	--	--

deel III wordt als volgt gewijzigd:

- (a) in aanhangsel 1 wordt vermelding 59 vervangen door:

“59	Circulariteit	Verordening [PB: gelieve het nummer van deze verordening in te vullen]	n.v.t.	n.v.t.”;		
-----	---------------	--	--------	----------	--	--

- (b) in aanhangsel 2 wordt vermelding 59 vervangen door:

“59	Circulariteit	Verordening [PB: gelieve het nummer van deze verordening in te vullen]	n.v.t.			n.v.t.”;					
-----	---------------	--	--------	--	--	----------	--	--	--	--	--

- (c) in aanhangsel 3 wordt vermelding 59 vervangen door:

“59	Circulariteit	Verordening [PB: gelieve het nummer van deze verordening in te vullen]	n.v.t.”;
-----	---------------	--	----------

- (d) in aanhangsel 4 wordt vermelding 59 vervangen door:

“59	Circulariteit	Verordening [PB: gelieve het nummer van deze verordening in te vullen]	n.v.t.			n.v.t.”.					
-----	---------------	--	--------	--	--	----------	--	--	--	--	--

2. Bijlage II bij Verordening (EU) nr. 168/2013 wordt als volgt gewijzigd:

in deel C1 van de tabel in Bijlage II bij Verordening (EU) nr. 168/2013 wordt punt 15a vervangen door:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Circulariteitseisen	Verordening (EU) 2024/1252 van het Europees Parlement en de Raad (*1)	x".	x".	x".								
15b	18	Circulariteitseisen	[PB: gelieve deze autowrakkenverordening (EU) 2025/XXXX in te voegen				x".	x".	x".	x".	x".	x".	x".	x".

BIJLAGE XI

CONCORDANTIETABEL

2. Richtlijn 2000/53/EG

<i>Richtlijn 2000/53/EG</i>	<i>Deze verordening</i>
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, punt 1	Artikel 3, lid 1, punt 1
Artikel 2, punt 2	Artikel 3, lid 1, punt 2
Artikel 2, punt 3	Artikel 3, lid 1, punt 22
Artikel 2, punt 4	Artikel 3, lid 2, punt a)
Artikel 2, punt 5	Artikel 3, lid 1, punt 16
Artikel 2, punt 6	Artikel 3, lid 1, punt 5
Artikel 2, punt 7	Artikel 3, lid 2, punt a)
Artikel 2, punt 8	Artikel 3, lid 2, punt a)
Artikel 2, punt 9	Artikel 3, lid 2, punt a)
Artikel 2, punt 10	Artikel 3, lid 1, punt 35
Artikel 2, punt 11	-
Artikel 2, punt 11, a)	-
Artikel 2, punt 11, b)	-
Artikel 2, punt 11, c)	-
Artikel 2, punt 11, d)	-
Artikel 2, punt 12	-

<i>Richtlijn 2000/53/EG</i>	<i>Deze verordening</i>
Artikel 2, punt 13	-
Artikel 3, lid 1	Artikel 2, lid 1, punt a)
Artikel 3, lid 2	-
Artikel 3, lid 3	-
Artikel 3, lid 4	Artikel 2, lid 2, punt a), en lid 5
Artikel 3, lid 5	Artikel 2, lid 1, punt c), en leden 5 en 6
Artikel 4, lid 1, punt a)	Artikel 5, lid 1
Artikel 4, lid 1, punt b)	Artikel 7, lid 1
Artikel 4, lid 1, punt c)	Artikel 6
Artikel 4, lid 2, punt a)	Artikel 5, leden 2 en 3
Artikel 4, lid 2, punt b), i)	Artikel 5, lid 4, punt a)
Artikel 4, lid 2, punt b), ii)	Artikel 5, lid 4, punt b)
Artikel 4, lid 2, punt b), iii)	Artikel 5, lid 4, punt c)
Artikel 4, lid 2, punt b), iv)	Artikel 5, lid 4, punt d)
Artikel 4, lid 2, punt c)	--
Artikel 5, lid 1, eerste streepje	Artikel 23, lid 1 en lid 2, punt c)
Artikel 5, lid 1, tweede streepje	Artikel 23, lid 2, punt b)
Artikel 5, lid 2	Artikel 23, lid 4, alinea 1 en alinea 2, punt c)
Artikel 5, lid 3, eerste alinea	Artikel 25
Artikel 5, lid 3, tweede alinea	--

<i>Richtlijn 2000/53/EG</i>	<i>Deze verordening</i>
Artikel 5, lid 3, derde alinea	--
Artikel 5, lid 4, eerste alinea	Artikel 24, lid 2
Artikel 5, lid 4, tweede alinea	Artikel 16 en artikel 20, lid 1, punt a)
Artikel 5, lid 4, derde alinea	Artikel 24, lid 2
Artikel 5, lid 4, vierde alinea	--
Artikel 5, lid 5, eerste alinea	Artikel 25, lid 1, en bijlage IX
Artikel 5, lid 5, tweede alinea	Artikel 25, lid 5
Artikel 6, lid 1	Artikel 27, leden 1 en 3
Artikel 6, lid 2, eerste alinea	Artikel 15, lid 1
Artikel 6, lid 2, tweede alinea	--
Artikel 6, lid 3, eerste alinea	Artikel 30, lid 1, en bijlage VII, deel C
Artikel 6, lid 3, tweede alinea	Artikel 29, lid 1
Artikel 6, lid 4	Artikel 15, lid 2
Artikel 6, lid 5	Artikel 27, lid 5
Artikel 6, lid 6	Artikel 27, lid 4
Artikel 7, lid 1	Artikel 33, lid 1
Artikel 7, lid 2, punt a)	--
Artikel 7, lid 2, punt b)	Artikel 34, lid 1, punten a) en b)
Artikel 7, lid 2, tweede alinea	--
Artikel 7, lid 2, derde alinea	Artikel 49, lid 5

<i>Richtlijn 2000/53/EG</i>	<i>Deze verordening</i>
Artikel 7, lid 3	--
Artikel 7, lid 4	--
Artikel 7, lid 5	--
Artikel 8, lid 1	Artikel 12, lid 1
Artikel 8, lid 2	Artikel 12, lid 3
Artikel 8, lid 3	Artikel 11, lid 1
Artikel 8, lid 4	Artikel 11, leden 1 en 2
Artikel 9, lid 1 bis, eerste alinea	Artikel 49, lid 1, punt j)
Artikel 9, lid 1 bis, tweede alinea	Artikel 49, lid 1, tweede alinea
Artikel 9, lid 1 bis, derde alinea	Artikel 49, lid 1, derde alinea
Artikel 9, lid 1 ter	Artikel 49, lid 2
Artikel 9, lid 1 quater	--
Artikel 9, lid 1 quinquies	Artikel 49, lid 5
Artikel 9, lid 2	Artikel 9
Artikel 9 bis, lid 1	Artikel 50, lid 1
Artikel 9 bis, lid 2	Artikel 50, lid 2
Artikel 9 bis, lid 3	Artikel 50, lid 3
Artikel 9 bis, lid 4	Artikel 50, lid 4
Artikel 9 bis, lid 5	Artikel 50, lid 5
Artikel 9 bis, lid 6	Artikel 50, lid 6

<i>Richtlijn 2000/53/EG</i>	<i>Deze verordening</i>
Artikel 10, lid 1	--
Artikel 10, lid 2	--
Artikel 10, lid 3	--
Artikel 10 bis	Artikel 55
Artikel 11, lid 1	Artikel 51, lid 1
Artikel 11, lid 2	Artikel 51, lid 2
Artikel 12, lid 1	Artikel 57, lid 1
Artikel 12, lid 2	Artikel 57, lid 2
Artikel 12, lid 3	--
Artikel 13	--
Bijlage I	Bijlage VII
Bijlage II	Bijlage III

3. Richtlijn 2005/64/EG

<i>Richtlijn 2005/64/EG</i>	<i>Deze verordening</i>
Artikel 1, eerste alinea	Artikel 1
Artikel 1, tweede alinea	--
Artikel 2	Artikel 2, lid 1, punt a)
Artikel 3, punt a)	Artikel 2, lid 2, punt a)
Artikel 3, punt b)	Artikel 2, lid 2, punt b)
Artikel 3, punt c)	Artikel 2, lid 2, punt c)
Artikel 4, punt 1	Artikel 3, lid 1, punt 1
Artikel 4, punt 2	Artikel 3, lid 2, punt b)
Artikel 4, punt 3	Artikel 3, lid 1, punt 3
Artikel 4, punt 4	Artikel 3, lid 1, punt 2
Artikel 4, punt 5	Bijlage II
Artikel 4, punt 6	Artikel 3, lid 2, punt b), in combinatie met lid 1, punt 1
Artikel 4, punt 7	Artikel 3, lid 2, punt b)
Artikel 4, punt 8	Artikel 3, lid 2, punt b)
Artikel 4, punt 9	Artikel 3, lid 1, punt 5
Artikel 4, punt 10	Artikel 3, lid 2, punt a)
Artikel 4, punt 11	--
Artikel 4, punt 12	Artikel 3, lid 2, punt a)

Artikel 4, punt 13	Artikel 3, lid 1, punt 4
Artikel 4, punt 14	Artikel 3, lid 1, punt 6
Artikel 4, punt 15	Artikel 3, lid 1, punt 7
Artikel 4, punt 16	--
Artikel 4, punt 17	--
Artikel 4, punt 18	Artikel 9
Artikel 4, punt 19	--
Artikel 4, punt 20	--
Artikel 5, lid 1	--
Artikel 5, lid 2	Artikel 8, lid 1, tweede zin
Artikel 5, lid 3	Artikel 8, lid 4
Artikel 5, lid 4	Artikel 24
Artikel 6, lid 1	Artikel 4, lid 2
Artikel 6, lid 2, tweede alinea	Artikel 5, lid 8
Artikel 6, lid 3	Artikel 11
Artikel 6, lid 4	--
Artikel 6, lid 5	--
Artikel 6, lid 6	--
Artikel 6, lid 7	--
Artikel 6, lid 8	--
Artikel 7, punt a)	Bijlage VII, deel E

Artikel 7, punt b)	Bijlage VII, deel E
Artikel 8	--
Artikel 9	--
Artikel 10, lid 1	--
Artikel 10, lid 2	--
Artikel 10, lid 3	--
Artikel 10, lid 3	--
Artikel 10, lid 4	--
Artikel 11, lid 1	--
Artikel 11, lid 2	--
Artikel 12	--
Artikel 13	--
Bijlage I	Artikel 4, lid 1
Bijlage II	--
Bijlage III	--
Bijlage VII	--
Bijlage V	Bijlage VII, deel E
Bijlage VI	--

BIJLAGE XII

WIJZIGINGEN IN VERORDENING (EU) 2023/1542

De tabel van Bijlage I bij Verordening (EU) 2023/1542 wordt als volgt gewijzigd:

Kolom 1 Benaming van de stof of de groepen van stoffen	Kolom 2 Beperkingsvoorwaarden
Kwik CAS-nr. 7439-97-6 EG-nr. 231-106-7 en de verbindingen daarvan	Batterijen, ongeacht of zij in apparaten, lichte vervoermiddelen of andere voertuigen zijn ingebouwd, mogen maximaal 0,0005 gewichtsprocent kwik bevatten (uitgedrukt in metallisch kwik).
2. Cadmium CAS nr. 7440-43-9 EG nr. 231-152-8 en de verbindingen daarvan	1. Draagbare batterijen, ongeacht of zij in apparaten, lichte vervoermiddelen of andere voertuigen zijn ingebouwd, mogen maximaal 0,002 gewichtsprocent cadmium bevatten (uitgedrukt in metallisch cadmium) <u>2. Batterijen voor elektrische voertuigen en start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,01 gewichtsprocent cadmium (uitgedrukt in metallisch cadmium) in homogeen materiaal bevatten.</u> <u>3. Punt 2 is niet van toepassing op batterijen voor elektrische voertuigen die worden gebruikt als reserveonderdelen voor elektrische voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁ zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, die vóór 31 december 2008 in de handel zijn gebracht.</u>
3. Lood	1. Met ingang van 18 augustus 2024 mogen draagbare batterijen, ongeacht of zij in apparaten zijn ingebouwd,

Kolom 1 Benaming van de stof of de groepen van stoffen	Kolom 2 Beperkingsvoorwaarden
CAS nr. 7439-92-1 EG nr. 231-100-4 en de verbindingen daarvan	maximaal 0,01 gewichtsprocent lood bevatten (uitgedrukt in metallisch lood). 2. De in punt 1 bedoelde beperking is pas van toepassing op draagbare zink-luchtknoopcellen met ingang van 18 augustus 2028. <u>3. Draagbare batterijen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,1 gewichtsprocent lood (uitgedrukt in metallisch lood) in homogeen materiaal bevatten.</u> <u>4. Punt 3 is niet van toepassing op draagbare batterijen die zijn ingebouwd in of worden gebruikt als reserveonderdelen voor voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁ zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, waarvoor typegoedkeuring is verleend vóór 1 januari 2024.</u> <u>5. Batterijen voor elektrische voertuigen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,1 gewichtsprocent lood (uitgedrukt in metallisch lood) in homogeen materiaal bevatten.</u> <u>6. Punt 5 is niet van toepassing op:</u> <u>batterijen voor elektrische voertuigen die zijn ingebouwd in of worden gebruikt als reserveonderdeel voor voertuigen van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening</u>

Kolom 1 Benaming van de stof of de groepen van stoffen	Kolom 2 Beperkingsvoorwaarden
	<u>(EU) 2018/858, en waarvoor vóór 1 januari 2019 typegoedkeuring is verleend;</u> <u>batterijen voor elektrische voertuigen die zijn ingebouwd in of worden gebruikt als reserveonderdeel voor voertuigen voor speciale doeleinden van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, en waarvoor typegoedkeuring is verleend vóór 1 januari 2024.</u> <u>7. Start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,1 gewichtsprocent lood (uitgedrukt in metallisch lood) in homogeen materiaal bevatten.</u> <u>8. Punt 7 is niet van toepassing op:</u> <u>i) start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die worden gebruikt in 12 V-toepassingen voor voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁ zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858.¹</u> <u>ii) start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die worden gebruikt in 24 V-toepassingen in voertuigen voor speciale doeleinden van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858.²</u> <u>(iii) start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die worden gebruikt in andere dan de onder punt 8, i) en ii), vallende toepassingen in voertuigen, met inbegrip van voertuigen</u>

¹ Deze vrijstelling wordt opnieuw bekeken in 2030.

² Deze vrijstelling wordt opnieuw bekeken in 2030.

Kolom 1 Benaming van de stof of de groepen van stoffen	Kolom 2 Beperkingsvoorwaarden
	<u>voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, en waarvoor de typegoedkeuring is verleend vóór 1 januari 2024.</u>
<u>4. Zeswaardig chroom CAS nr. 18540-29-9 EG nr. 606-053-1 en de verbindingen daarvan</u>	<u>Batterijen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,1 gewichtsprocent zeswaardig chroom (uitgedrukt in metallisch zeswaardig chroom) in homogeen materiaal bevatten.</u>

BIJLAGE XIII

EISEN VOOR CERTIFICEERDERS EN AUDITORS EN CRITERIA WAARAAN MOET WORDEN VOLDAAN DOOR INSTALLATIES DIE GERECYCLED MATERIAAL PRODUCEREN

DEEL A

Gedetailleerde vereisten voor derde partijen die audits uitvoeren

1. Een derde partij die audits uitvoert overeenkomstig artikel 6, lid 2, is onafhankelijk van de leverancier, fabrikant of persoon die betrokken is bij de productie van het gerecyclede materiaal en van de gecontroleerde installatie. Daartoe moet deze derde partij het volgende kunnen documenteren:

- a. zij maakt geen deel uit en staat niet onder zeggenschap van die entiteiten;
- b. zij heeft procedures vastgesteld die haar onpartijdigheid waarborgen, en past die toe, waaronder: i) het voortdurend beoordelen van risico's met betrekking tot haar onpartijdigheid; ii) het vaststellen, wegnemen en beperken van risico's met betrekking tot haar onpartijdigheid die voortkomen uit financiële, commerciële en andere vormen van druk; iii) het beoordelen van risico's met betrekking tot haar onpartijdigheid die voortkomen uit relaties van haar personeel;
- c. zij is georganiseerd en wordt beheerd op een manier die haar onafhankelijkheid en onpartijdig waarborgt, wat onder meer inhoudt dat zij: i) duidelijk identificeerbaar is binnen de juridische entiteit, indien deze ook activiteiten verricht die geen verband houden met inspecties ii) zij beschikt over regels inzake verslaglegging van de uitgevoerde auditactiviteit; iii) haar personeel duidelijk herkenbare verantwoordelijkheden heeft bij het uitvoeren van audits.

2. Een derde partij die overeenkomstig artikel 6, lid 2, audits uitvoert, wordt geacht in het bezit te zijn van passende kwalificaties op het gebied van audits en afvalverwerking indien zij, rechtstreeks of via onderaanneming, over voldoende gekwalificeerd personeel beschikt dat regelmatig wordt opgeleid en indien het bij de uitvoering van dergelijke audits betrokken personeel over aantoonbare beroepservaring beschikt op alle volgende gebieden: a) het uitvoeren van audits van afvalverwerkingsinrichtingen; b) afvalverwerkingsactiviteiten; c) systemen voor milieumanagement en voor beheer van gezondheid en veiligheid op het werk; d) productie van gerecyclede materiaal.

- 3) Om aan te tonen dat aan de in de leden 1 en 2 bedoelde criteria is voldaan, verwijst een conformiteitsbeoordelingsinstantie die audits of certificeringen uitvoert, naar haar certificering op basis van Unie- of gelijkwaardige internationaal erkende normen die relevant zijn voor het uitvoeren van audits zoals ISO-norm 19011:2018 of ISO/IEC-norm 17020:2012.

DEEL B

CRITERA OM AAN TE TONEN DAT GERECYCLED MATERIAAL IS GEPRODUCEERD IN EEN INSTALLATIE DIE VOLDOET AAN DE VEREISTEN INZAKE DE BESCHERMING VAN DE MENSELIJKE GEZONDHEID, HET KLIMAAT EN HET MILIEU DIE ZIJN VASTGELEGD IN HET ERCHT VAN DE UNIE OF GELIJKWAARDIGE VEREISTEN (OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 6, LID 1 QUATER)

1. Bij de in artikel 6, lid 2, bedoelde audit wordt nagegaan of de installatie die betrokken is bij de productie van gerecycled materiaal, bij haar feitelijke activiteiten aan de volgende voorwaarden voldoet:
 - a. de installatie voldoet aan de vereisten inzake afvalrecycling en verricht haar activiteiten overeenkomstig de toepasselijke nationale wetgeving inzake milieubescherming;
 - b. zij is op een veilige en milieuverantwoorde manier ontworpen, gebouwd en wordt op een veilige en milieuverantwoorde manier geëxploiteerd, en beschikt met name over de vereiste processen, passende technologie voor afvalbeheer, organisatie en infrastructuur om de betrokken afvalstoffen te recyclen;
 - b bis. zij betreft haar kunststofafval uit een land dat voldoet aan normen die gelijkwaardig zijn aan die van de landen van de Europese Unie op het gebied van de bescherming van het milieu en de veiligheid van werknemers, en is in dat land werkzaam overeenkomstig de criteria van punt 4 in dit deel;
 - c. zij beschikt over en maakt gebruik van systemen, procedures en technieken voor beheer en monitoring die tot doel hebben de volgende effecten te voorkomen, te verminderen, tot een minimum te beperken, of, voor zover haalbaar, weg te nemen: i) gezondheids- en veiligheidsrisico's voor de betrokken werknemers en voor de bevolking in de omgeving van de inrichting, en ii) nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door haar activiteiten (met name door passende maatregelen om vervuiling te monitoren en aan te pakken);

- d. zij waarborgt dat alle door de inrichting ontvangen en verwerkte afvalstoffen traceerbaar zijn, en dat al het restafval van hun activiteiten gedocumenteerd wordt en enkel naar afvalverwerkingsinrichtingen wordt overgebracht die gemachtigd zijn om dergelijk restafval te verwerken;
 - e. zij heeft maatregelen genomen om energie te besparen en de uitstoot van broeikasgassen in verband met haar activiteiten te beperken;
 - f. zij documenteert haar activiteiten op het gebied van afvalbeheer in de afgelopen vijf jaar en kan die documentatie overleggen; Indien een installatie minder dan vijf jaar in bedrijf is geweest, documenteert zij haar afvalbeheer gedurende de periode dat zij in bedrijf is geweest, en kan zij die documentatie overleggen;
 - g. zij is de afgelopen vijf jaar niet veroordeeld voor het verrichten van illegale activiteiten in verband met afvalbeheer.
2. Bij de controle van de conformiteit, aan de hand van bovenstaande criteria, van een installatie met de eisen van artikel 6, lid 1 ter, houdt de derde partij die de audit of certificering uitvoert, als referentiepunt en in voorkomend geval in het bijzonder rekening met het volgende:
- a. specifieke voorschriften voor de verwerking van bepaalde afvalstoffen en inzake de berekening van de hoeveelheid verwerkt afval, die krachtens de Uniewetgeving verplicht zijn, en inzake de boekhouding van de geproduceerde hoeveelheden gerecyclede materialen;
 - b. de conclusies over de beste beschikbare technieken die zijn aangenomen voor bepaalde activiteiten in het kader van de regeling van Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies.
3. De namen en contactgegevens van de personen die de audits hebben uitgevoerd, worden duidelijk vermeld in de auditverslagen.

4. De auditors controleren of het kunststofafval wordt verwerkt op een wijze die gelijkwaardig is aan de EU-normen en gaan na of het afkomstig is uit een land met een alomvattend kader voor afvalstoffenbeheer dat zijn gehele grondgebied bestrijkt en waaruit blijkt dat het in staat en bereid is om milieuhygiënisch verantwoord afvalstoffenbeheer te waarborgen, waarbij met name rekening wordt gehouden met de volgende criteria:
- a. de uitgevoerde en geplande maatregelen om het milieuhygiënisch verantwoord afvalstoffenbeheer op zijn grondgebied te waarborgen, zoals de invoering van een systeem voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid of een gelijkwaardig systeem waarbij het beginsel “de vervuiler betaalt” wordt toegepast;
 - b. de uitgevoerde en geplande maatregelen om het aandeel na consumptie uit voertuigen gerecycled kunststofafval te verhogen en de indicatoren voor het toezicht op deze maatregelen;
 - c. de uitgevoerde en geplande maatregelen om het aandeel na consumptie gerecycled kunststofafval dat wordt verwerkt in voertuigen die op de nationale markt worden gebracht, te verhogen, en de indicatoren voor het toezicht op deze maatregelen.

DEEL C

CRITERIA OM AAN TE TONEN DAT GERECYCLED MATERIAAL IS GEPRODUCEERD IN OVEREENSTEMMING MET DE VEREISTEN VAN ARTIKEL 6, LEDEN 1, 1 BIS EN 1 TER

Bij de in artikel 6, lid 2, bedoelde audit wordt nagegaan of de installatie die betrokken is bij de productie van gerecycled materiaal, bij haar feitelijke activiteiten aan de volgende voorwaarden voldoet:

- 1. de installatie moet kunnen aantonen dat zij materialen produceert die zijn gerecycled uit afval na consumptie. Indien de installatie ook materialen produceert die afkomstig zijn van afval vóór consumptie of van grondstoffen, moet zij kunnen aantonen dat zij een duidelijk onderscheid maakt tussen de verschillende soorten materialen. De installatie moet ervoor zorgen dat zij alleen materialen levert die zijn gerecycled uit afval na consumptie, als voorwaarde om dit materiaal in aanmerking te kunnen nemen in het kader van de in artikel 6 vermelde streefcijfers;

2. een installatie die gerecyclede materialen produceert uit afval na consumptie dat afkomstig is van autowrakken of gerepareerde voertuigen, moet kunnen aantonen dat dergelijk afval vóór aankomst in de installatie en tijdens het hele recyclingproces gescheiden is ingezameld en niet is gemengd met materialen van andere oorsprong.
-