



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 14 juli 2023
(OR. en)

11888/23

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

**MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189**

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	14 juli 2023
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2023) 451 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, om ändring av förordningarna (EU) 2018/858 och 2019/1020 och om upphävande av direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG

För delegationerna bifogas dokument – COM(2023) 451 final.

Bilaga: COM(2023) 451 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, om
ändring av förordningarna (EU) 2018/858 och 2019/1020 och om upphävande av
direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG**

(Text av betydelse för EES)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -
{SWD(2023) 257 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Den europeiska gröna given är EU:s tillväxtstrategi som syftar till att senast 2050 säkerställa en klimatneutral, ren och cirkulär ekonomi där resursförvaltningen optimeras och föroreningarna minimeras. I handlingsplanen för den cirkulära ekonomin¹ och den nya industristrategin för Europa² fastställs färdplanen för den europeiska industrin för att uppnå målen i den gröna given. Handlingsplanen innehåller ett åtagande att se över lagstiftningen för uttjänta fordon för att främja mer cirkulära affärsmodeller genom att koppla konstruktionsfrågor till hantering av uttjänta fordon, överväga regler för obligatoriskt återvunnet innehåll för vissa material i komponenter och göra materialåtervinningen effektivare. I EU:s handlingsplan ”Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark”³ betonades också behovet av att kommissionen föreslår nya åtgärder för att ta itu med EU:s externa miljöavtryck i samband med export av uttjänta fordon och begagnade fordon.

Både Europeiska rådet⁴ och parlamentet⁵ har insett vikten av detta initiativ. I det meddelande som åtföljde förslaget om den europeiska akten om råvaror av avgörande betydelse⁶ betonades också fordonssektorns betydelse för att säkerställa en hållbar försörjning av råvaror av avgörande betydelse och öka EU:s strategiska oberoende.

Tillverkningen av fordon är en av de mest resursintensiva industrierna. EU:s fordonssektor står för 19 % av efterfrågan på EU:s stålindustri (över 7 miljoner ton/år), 10 % av den totala förbrukningen av plast (6 miljoner ton/år), en betydande del av efterfrågan på aluminium (42 % för all transportutrustning, omkring 2 miljoner ton/år), koppar (6 % för fordonsdelar), gummi (65 % av produktionen av allmänna gummivaror) och glas (1,5 miljoner ton planglas producerat i EU).

När fordonssektorn övergår till utsläppsfri rörlighet och fordonen i allt högre grad integrerar elektronik kommer efterfrågan på koppar och kritiska råvaror att öka. De omfattar de sällsynta jordartsmetaller som används i permanenta magneter i elmotorer där fordonssektorn är en av de största användarna. Fordonssektorn använder också mer avancerade och lätta material som kompositplast, specialstål och aluminiumlegeringar.

Resultatet blir att fordonstillverkningen kan ha ett högt miljöavtryck. Detta beror främst på växthusgasutsläppen från den energi som krävs för att utvinna och bearbeta primära material som kol och järnmalm (för stål), bauxit (för aluminium), koppar och olja (för plast). Dessutom innebär den ökande användningen av sofistikerade material och kompositmaterial särskilda utmaningar för nedmontering, återanvändning och återvinning av uttjänta fordon.

Mot bakgrund av detta är syftet med detta förslag att underlätta fordonssektorns övergång till den cirkulära ekonomin i alla skeden av fordonstillverkningen – från utformning till slutlig hantering av uttjänta fordon. Initiativet innehåller en utvärdering av den aktuella lagstiftningen som består av två direktiv (direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon⁷ och

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_sv.

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_sv.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_sv.

⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/sv/pdf>.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_EN.html.

⁶ COM(2023) 165 final.

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon.

direktiv 2005/64/EG om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning (*direktivet om 3R-typgodkännande*)⁸).

Direktivet om uttjänta fordon antogs år 2000 och var den första harmoniserade EU-ramen för att se till att fordon som når slutet av sin livslängd och betraktas som avfall behandlas på ett miljövänligt sätt. I direktivet fastställs bestämmelser om insamling och rening av uttjänta fordon, om begränsningar av farliga ämnen i nya fordon samt om återanvändning och materialåtervinning (85 %) och om mål för återanvändning och återvinning (95 %) baserat på uttjänta fordons genomsnittliga vikt per fordon och år. Sedan lagstiftningen antogs har det inte skett några väsentliga ändringar.

Under översynen av ramdirektivet om avfall 2018 enades medlagstiftarna⁹ om att kommissionen "[s]enast den 31 december 2020 ska [...] se över [direktivet om miljöansvar,] och för detta ändamål överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet, vid behov åtföljd av ett lagstiftningsförslag". I rapporten angavs att processen för att se över direktivet om uttjänta fordon bör inriktas på möjligheten att fastställa återvinningsmål för specifika material och problemet med "okänd vistelseort" för uttjänta fordon.

I det direktiv om 3R-typgodkännande som antogs 2005 fastställs en mycket nära koppling mellan bestämmelserna i direktivet om uttjänta fordon och konstruktionsbestämmelserna om återanvändning, materialåtervinning och återvinning i typgodkännandeförfarandet för fordonstyper. I direktivet om 3R-typgodkännande anges särskilt att fordon bör konstrueras så att de är 85 % materialåtervinningsbara/återanvändbara och 95 % återanvändbara/återvinningsbara och att direktivet om uttjänta fordon innehåller samma mål för medlemsstaterna när det gäller återanvändning, återvinning och materialåtervinning av fordon. Direktivet om 3R-typgodkännande är en del av ramen för typgodkännande¹⁰ enligt vilken nya fordonstyper provas och beviljas typgodkännande innan de släpps ut på EU-marknaden under förutsättning att de uppfyller en uppsättning tekniska krav.

Den föreslagna förordningen upphäver både direktivet om 3R-typgodkännande och direktivet om uttjänta fordon och ersätter dem med ett enda rättsligt instrument. Dess övergripande mål är att modernisera EU:s befintliga lagstiftning och att förbättra EU:s inre marknad och samtidigt minska de negativa miljöeffekterna i samband med utformning, produktion, livslängd och hantering av uttjänta fordon och bidra till hållbarheten i fordons- och återvinningssektorerna.

Det här är ett initiativ inom ramen för programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet).

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

För det första är den föreslagna förordningen förankrad i EU:s övergripande lagstiftning om typgodkännande av motorfordon som syftar till att underlätta den fria rörligheten för fordonsprodukter på den inre marknaden genom att fastställa gemensamma krav för att uppnå miljö-, energiprestanda- och säkerhetsmål. I förordning (EU) 2018/858¹¹ fastställs den

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG av den 26 oktober 2005 om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning.

⁹ Se artikel 10a i direktiv 2018/849/EU (EUT L 150, 30.5.2018, s. 93).

¹⁰ Förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG)

centrala förfaranderamen för kraven för godkännande och marknadstillsyn av motorfordon. I förordningen fastställs regler om fordonstypers överensstämmelse med kraven i flera rättsakter som förtecknas i bilagorna till den förordningen. I den föreslagna förordningen fastställs krav på både cirkulär utformning och tillverkning av motorfordon och kommer att ingå i dessa bilagor så att dessa krav kontrolleras och verkställs genom typgodkännandet¹².

Den föreslagna förordningen kompletterar och är förenlig med kommissionens senaste lagstiftningsförslag som syftar till att förbättra produkternas ekodesign och säkerställa en hållbar avfallshantering.

Detta är fallet med förslaget till en ny förordning om batterier¹³ som omfattar bilbatterier och innehåller en omfattande ny rättslig ordning som täcker deras hela livscykel och är utformad för att ta itu med deras miljöavtryck. Den föreslagna förordningen om 3R-typgodkännande och utjänta fordon innehåller inga bestämmelser om utformning, produktion och utjänta batterier. Det omfattar fordon som helhet samt deras delar och komponenter (utom batterier) på ett sätt som kompletterar förslaget till batteriförordning och skulle säkerställa att fordonens övergripande miljöavtryck tas upp. Den innehåller också bestämmelser som är utformade för att underlätta avlägsnande av batterier från utjänta fordon för att säkerställa att de återanvänds eller återvinns i enlighet med batteriförordningen.

Utöver batterier lade kommissionen fram förslag för att ta itu med miljöavtrycket från andra resursintensiva sektorer (t.ex. byggprodukter¹⁴ och textilier¹⁵) och förslaget till förordning om 3R-typgodkännande och utjänta fordon kompletterar detta initiativ genom att omfatta fordonssektorn, för att säkerställa att gemensamma regler gäller för tillverkare för att konstruera fordon som kommer att släppas ut på unionsmarknaden för att underlätta övergången av denna sektor till en cirkulär ekonomi och stärka dess hållbarhet.

Den föreslagna förordningen är också förenlig med förslaget till förordning om ekodesign för hållbara produkter¹⁶ som syftar till att möjliggöra fastställande av hållbarhetsprestanda och informationskrav för ett stort antal fysiska produkter. Till skillnad från andra produkter, som anges ovan, baseras kraven på cirkulär utformning och tillverkning av motorfordon för närvarande på en särskild rättslig ram för fordon som fastställs och verkställs genom ”typgodkännandet”. Detta är därför en separat rättslig ram som skiljer sig från den som fastställs i den kommande förordningen om ekodesign för hållbara produkter. Dessutom omfattar förordningen om ekodesign för hållbara produkter inte heller fordonets utjänta fas som omfattas av den föreslagna förordningen om 3R-typgodkännande och utjänta fordon.

nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

¹² En tillverkare kan erhålla certifiering för en fordonstyp i ett EU-land och marknadsföra den i hela EU utan ytterligare provningar. Certifieringen utfärdas av en nationell typgodkännandemyndighet och provningarna utförs av de utsedda tekniska tjänsterna: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_sv.

¹³ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om batterier och förbrukade batterier, om upphävande av direktiv 2006/66/EG och om ändring av förordning (EU) 2019/1020, 2020/0353(COD).

¹⁴ Förslag till förordning om fastställande av harmoniserade villkor för saluföring av byggprodukter (COM(2022) 144)

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_sv.

¹⁶ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för hållbara produkter och om upphävande av direktiv 2009/125/EG (COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD)).

Slutligen tar den föreslagna förordningen inte upp transporter av uttjänta fordon som regleras av förordningen om transport av avfall¹⁷. Uttjänta fordon betraktas som farligt avfall och enligt förordningen om transport av avfall är export från EU till tredjeländer som inte är medlemmar i OECD förbjuden. Övriga bestämmelser i förordningen om transport av avfall gäller även för andra transporter av uttjänta fordon, även mellan EU:s medlemsstater.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Det finns också synergieffekter mellan detta förslag till förordning och annan EU-politik, särskilt klimatpolitiken. Fordonssektorns övergång till cirkularitet är avgörande för att EU ska kunna uppnå de klimatneutralitetsmål för 2050 som anges i den europeiska klimatlagen¹⁸ **vilket kompletterar flera andra initiativ inom 55 %-paketet**¹⁹. Dessutom kompletterar initiativet den nya lagstiftningsutvecklingen för att omvandla bilindustrin, till exempel de nyligen reviderade koldioxidnormerna för personbilar och lätta lastbilar²⁰, den föreslagna Euro 7-standarderna för utsläpp från nya motorfordon²¹ och den pågående översynen av de tre direktiven i ”trafiksäkerhetspaketet”²². Förordningen kompletterar dessutom akten om kritiska råvaror²³ genom att införa åtgärder som är särskilt utformade för att uppnå en högre grad av cirkularitet för de kritiska råvaror som används i fordon, särskilt genom avlägsnande, återanvändning och återvinning av delar, komponenter och material som innehåller sådana kritiska råvaror.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Lagstiftningsförslaget bygger på artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) som syftar till att säkerställa den inre marknadens funktion²⁴. Detta är viktigt eftersom förslaget innehåller tydliga och enhetliga krav som styr både utsläppandet på EU-marknaden av fordon och insamling och hantering av dem som uttjänta fordon vilket krävs för att underlätta sektorns övergång till en cirkulär ekonomi. Artikel 114 i EUF-fördraget är den rättsliga grunden för det övergripande regelverket för typgodkännande av motorfordon,

¹⁷ , Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om transport av avfall och om ändring av förordningarna (EU) nr 1257/2013 och (EU) 2020/1056, COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD).

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_sv.

¹⁹ Mer information om plattformen finns på:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/IP_21_3541.

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/851 av den 19 april 2023 om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner (EUT L 110, 25.4.2023, s.).

²¹ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Fordons-sakerhet-oversyn-av-EUs-trafiksakerhetspaket_sv.

²³ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för säkerställande av trygg och hållbar försörjning av kritiska råvaror och om ändring av förordningarna (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 och (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final), 2023/0079 (COD).

²⁴ Det bör noteras att detta förslag följer andra exempel på lagstiftningsförslag som nyligen lagts fram av kommissionen som syftar till att täcka hållbarhets-/cirkularitetskrav som gäller för produkters hela livscykel enligt en enda rättsakt och som har artikel 114 som rättslig grund. Exempel är förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om batterier och förbrukade batterier, förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättande av en ram för att fastställa krav på ekodesign för hållbara produkter och förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om förpackningar och förpackningsavfall.

inklusive direktivet om 3R-typgodkännande medan direktivet om uttjänta fordon har en miljörättslig grund (artikel 192 i EUF-fördraget).

Förslaget tar itu med ett antal centrala problem som rör den inre marknaden. Exempel på dessa är i) ett ojämnt genomförande av 3RTA-direktivet och direktivet om uttjänta fordon eftersom deras bestämmelser är föremål för tolkning vilket leder till olika situationer för aktörer beroende på var de släpper ut fordon på marknaden och behandlar uttjänta fordon, ii) en underutvecklad EU-marknad för sekundära material som är avsedda för fordonssektorn, iii) hinder för återvinningsmarknadernas funktion och för förbättrade stordriftsfördelar, iv) det ihållande problemet med ”saknade fordon” och oklarhet för att skilja uttjänta fordon från begagnade fordon vid export och v) behovet av ett stabilt och fullständigt harmoniserat regelverk för att förbättra prestandan, inklusive nödvändiga investeringar, för alla ekonomiska aktörer som arbetar med tillverkning och hantering av uttjänta fordon.

Samtidigt är huvudsyftet med förslaget att skapa en närmare koppling mellan konstruktionskraven för fordon och bestämmelserna om hantering av uttjänta fordon så att den inre marknaden kan fungera smidigt. Kraven på fordonskonstruktion formuleras därför så att de i praktiken är nödvändiga för ett korrekt genomförande av bestämmelserna om hantering av uttjänta fordon. Exempel på sådan samverkan av kraven är återanvändningsgraden, materialåtervinningsgraden och återvinningsgraden jämfört med målen för återanvändning, återvinning och materialåtervinning, kraven på ämnen i fordon jämfört med skyldigheten att avlägsna delar och komponenter som innehåller sådana ämnen före fragmentering av uttjänta fordon, kraven på återvunnet innehåll jämfört med plaståtervinningsmålet och utformning av delar jämfört med skyldigheten att avlägsna delar före fragmentering av uttjänta fordon.

Artikel 114 i EUF-fördraget är därför den lämpliga rättsliga grunden för detta förslag eftersom det gör det möjligt för miljörelaterade krav att utgöra de centrala delarna i villkoren för typgodkännande och därmed utsläppande på EU-marknaden av fordon samt att harmonisera kraven för hantering av uttjänta fordon. Grunden eller tyngdpunkten för förslaget är att harmonisera kraven för utsläppande på marknaden (för att vara mer exakt – krav för typgodkännande av fordon) och följaktligen se till att fordon som når slutet av sin livscykel behandlas på ett miljövänligt sätt och att sekundära råvaror av hög kvalitet kan hämtas från dem på ett effektivt sätt. När det gäller detta förslag är miljömålet därför inte oberoende, utan snarare drivkraften för harmonisering av konstruktionskraven för återanvändning, materialåtervinning och återvinning eller fordon.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

För att uppnå en harmoniserad och välfungerande inre marknad i EU och möjliggöra en smidig övergång för fordonssektorn till den cirkulära ekonomin, i linje med målet i den europeiska gröna given, är det viktigt att införa en gemensam uppsättning regler på EU-nivå med tydliga krav och skyldigheter för medlemsstaterna och företagen. Målen för arbetet med att se över EU:s regler om uttjänta fordon kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås genom enskilda åtgärder av medlemsstaterna. Med tanke på åtgärdernas omfattning och effekter uppnås de bäst genom åtgärder som vidtas på EU-nivå.

En harmonisering av kraven skulle ta itu med de genomförandeproblem som orsakas av olika tolkningar av befintlig lagstiftning. Utan EU-övergripande åtgärder finns det en risk för att EU-marknaden splittras och att framstegen i den cirkulära ekonomin är beroende av frivilliga åtgärder från företag eller enskilda medlemsstater.

- **Proportionalitetsprincipen**

Proportionalitetsprincipen återspeglas i utformningen av alla åtgärder i den föreslagna förordningen. Den utvidgar till exempel den befintliga lagstiftningens tillämpningsområde till att omfatta nya fordon successivt, med övergångsperioder för alla nya krav för att ge ekonomiska aktörer tid att anpassa sig till de nya reglerna.

En mer detaljerad beskrivning av proportionalitetsbedömningen mot vart och ett av de politiska alternativen finns i bilaga 8 till konsekvensbedömningsrapporten.

- **Val av instrument**

Valet av förordning är att skapa en harmoniserad ram för utformning, tillverkning och uttjänta fordon. Detta kommer att ge den rättssäkerhet som operatörer och medlemsstaternas myndigheter behöver. Det kommer att förenkla det nuvarande lagstiftningslandskapet genom att konsolidera alla krav i en enda rättsakt och bidra till en starkare integrering av EU:s inre marknad. Jämfört med ett direktiv minskar valet av förordning också de administrativa kostnaderna i samband med införlivandet av lagstiftningen i den nationella lagstiftningen och gör det möjligt att tillämpa nya EU-krav tidigare. Valet av förordning är förenligt med regelverket för typgodkännande enligt vilket direktiv omvandlas till förordningar som en del av de åtgärder som antagits på EU-nivå efter ”dieselgate”-utsläppsskandalen.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten i befintlig lagstiftning**

I utvärderingarna av direktivet för uttjänta fordon²⁵ och direktivet för 3R-typgodkännandet²⁶ identifierades den allmänna karaktären i deras bestämmelser som en av deras huvudsakliga brister som förhindrar övergången av den övergripande leveranskedjan för fordon till en cirkulär ekonomi. Dessa brister diskuterades i yttrandet Fit for Future-plattformen²⁷. Följande problem konstaterades därför hämma EU:s inre marknad och underskrida den miljöskyddsnivå som EU strävar efter att uppnå:

- Utformningen och tillverkningen av nya fordon bidrar inte tillräckligt till ambitionerna i den europeiska gröna given för en klimatneutral, ren och cirkulär ekonomi.
- Behandlingen av uttjänta fordon är inte optimal jämfört med dess potential att bidra till en klimatneutral, ren och cirkulär ekonomi.
- En stor andel av de fordon som omfattas av direktivet om uttjänta fordon samlas inte in för att behandlas i enlighet med sunda miljöförhållanden i EU vilket kan bidra till föroreningar i tredjeländer.
- Det finns ingen harmoniserad strategi på EU-nivå för utformning, produktion och hantering av uttjänta fordon som för närvarande inte omfattas av direktivet för uttjänta fordon vilket leder till outnyttjad potential för den cirkulära ekonomins mål.

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_sv.

²⁶ Se bilaga 11 till konsekvensbedömningsrapporten.

²⁷ <https://cor.europa.eu/sv/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

För att ta itu med dessa problem är den föreslagna förordningen inriktad på tre huvudaspekter: Cirkularitetskrav för typgodkännande av fordon, hantering av uttjänta fordon och export av begagnade fordon.

- **Samråd med berörda parter**

Berörda parter rådfrågades vid flera tillfällen under utvärderings- och konsekvensbedömningsförfarandena. Dessa samråd utgjorde grunden för den föreslagna förordningen, särskilt öppna offentliga samråd, riktade samråd, workshoppar med berörda parter²⁸ och bilaterala möten.

Berörda parter och medlemsstater höll i allmänhet med om de viktigaste resultaten av utvärderingen av direktivet om uttjänta fordon och behovet av att se över EU:s regler om uttjänta fordon för att åtgärda dessa resultat.

Många berörda parter från biltillverkningssektorn betonade att de redan hade börjat integrera cirkularitetsprinciper i sin affärspraxis och att endast minimala ändringar behövdes för att förbättra genomförandet av den nuvarande lagstiftningen. De ansåg därför inte att direktivet om uttjänta fordon och direktivet om 3R-typgodkännande behövde slås samman. Andra producenter var för åtgärder för att anpassa utformningen för återvinning i den nya lagstiftningen för att säkerställa lika villkor och förbättra insynen. I nedmonterings- och återvinningssektorerna, som främst består av små och medelstora företag, efterlystes mer ambitiös lagstiftning om utformning av nedmontering/återvinning och utbyte av information från tillverkarna. Icke-statliga miljöorganisationer, avfallshanteringsmyndigheter och offentliga myndigheter stödde enhälligt en övergripande livscykelstrategi och utformning för cirkularitetsåtgärder.

Även om det fanns ett starkt stöd för att fastställa mål för återvunnet innehåll i nya fordon från återvinnings- och nedmonteringssektorerna och från det civila samhällets organisationer hade fordonssektorn blandade åsikter om att fastställa mål för plast. De uttryckte oro över den eventuella bristen på tillgång och förespråkade kemisk återvinning (som plastindustrin). Stålindustrin stödde inte ett mål om återvunnet material för stål i nya fordon.

När det gäller behandling av uttjänta fordon förespråkade berörda parter åtgärder för att förbättra och höja kvaliteten på material från uttjänta fordon för att främja återanvändning av reservdelar och komponenter samt högkvalitativ återvinning av material från uttjänta fordon. Avfallshanteringssektorn uttryckte dock oro över de kostnadsökningar som skulle kunna utlösas av nya åtgärder för hantering av uttjänta fordon och deras avfall.

På det hela taget stödde berörda parter starkt antagandet av ambitiösa åtgärder för att ta itu med det fortsatta problemet med ”saknade fordon”. Det fanns också stöd för strängare krav på export av begagnade fordon för att undvika att begagnade fordon som inte är trafiksäkra, genererar luftföroreningar och medför trafiksäkerhetsrisker exporteras från EU till tredjeländer.

²⁸ Ett offentligt samråd hölls under utvärderingen av direktivet. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_sv). En inledande konsekvensbedömning offentliggjordes den 15 oktober 2020 för allmänhetens återkoppling och därefter hölls ett 14 veckor långt öppet offentligt samråd mellan den 20 juli 2021 och den 26 oktober 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_sv) under konsekvensbedömningen).

Fordonstillverkarna ansåg att bildemonteringssektorn redan är självförsörjande och att det inte finns något behov av att kompensera för kostnaderna för hanteringen genom att inrätta system för utökat producentansvar. Om sådana system inrättas betonade de vikten av att fordonstillverkarna har rätt att utöva sitt ansvar individuellt. I bilmonterings-, fragmenterings- och återvinningssektorerna efterlystes ett förbättrat ekonomiskt ansvar från fordonsindustrin för att täcka ytterligare kostnader i samband med kvalitetsförbättringar med skyddsåtgärder för att skydda deras oberoende i systemen.

En majoritet av de berörda parterna, däribland icke-statliga miljöorganisationer, offentliga myndigheter och aktörer inom avfallshantering (främst små och medelstora företag), var för att utöka direktivets rättsliga tillämpningsområde till att omfatta ytterligare fordonskategorier. Tillverkare och leverantörer av fordon framförde olika åsikter och betonade att det inte skulle vara önskvärt att fullt ut utvidga tillämpningsområdet till nya fordonskategorier på kort sikt på grund av skillnaderna mellan dem.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

För att underbygga analysen av olika regleringsalternativ anlätade kommissionen externa konsulter inom ramen för ett stöddavtal²⁹.

Bevis sammanställdes från utvärderingsrapporterna om direktivet om uttjänta fordon³⁰ och den riktade utvärderingen av direktivet om 3R-typgodkännande som utfördes parallellt med konsekvensbedömningen och lades fram i bilaga 11 till konsekvensbedömningsrapporten.

Det gemensamma forskningscentrumet, Europeiska kommissionens vetenskaps- och kunskapstjänst, utarbetade en teknisk rapport om mål för återvunnet plastinnehåll i nya personbilar³¹ och en rapport om kritiska råvaror i bilindustrin³². Resultaten av dessa rapporter bidrog till den konsekvensbedömning som ligger till grund för förslaget till förordning.

Förslaget tar också hänsyn till förslagen i yttrandet från Fit for Future-plattformen³³.

Ytterligare styrkande bevis som läggs in i processen genom särskilda skrivbordsstudier och datainsamling, även integrerade i det övergripande konsekvensbedömningsarbetet.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget bygger på en konsekvensbedömning som offentliggörs tillsammans med förslaget. I linje med kommissionens riktlinjer för bättre lagstiftning avgav nämnden för lagstiftningskontroll två yttranden om utkastet till konsekvensbedömningsrapporten som fokuserade på motiveringen till åtgärderna för export av begagnade fordon, beskrivningen av effekterna av det rekommenderade alternativet, valet av vissa åtgärder för återvunnet innehåll

²⁹ Baron, Y. Kosińska-Terrade, I. Loew, C.; Köhler, A. Moch, K. Sutter, J.; Graulich, K. Adjei, F. Mehlhart, G.: *Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles by Oeko-Institut*, juni 2023.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. och Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars*, EUR 31047 EN, Europeiska unionens publikationsbyrå, Luxemburg, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (online), doi:10.2838/834615 (online), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, *Initial analysis of selected measures to better the circularity of Critical Raw Materials and other materials in person cars*, EUR 31468 EN, Europeiska unionens publikationsbyrå, Luxemburg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/sv/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

och system för utökat producentansvar samt frågor kopplade till den metod som används i rapporten. Dessa yttranden beaktades i slutrapporten om konsekvensbedömningen.

I konsekvensbedömningen identifierades fyra problemområden att ta itu med på EU-nivå:

1. Det **saknas integrering av cirkularitet i fordonsdesign och fordonstillverkning** vilket leder till ett stort beroende av primära råvaror.
2. **Kvaliteten på hanteringen av uttjänta fordon är inte optimal** jämfört med möjligheten att behålla ett mer miljömässigt och ekonomiskt värde.
3. En stor del av de **”saknade fordon”** som omfattas av direktivet om uttjänta fordon samlas inte in för att behandlas under lämpliga miljöförhållanden och **en stor mängd inte trafiksäkra och förorenande begagnade fordon exporteras från EU** varje år.
4. Det finns **en outnyttjad cirkularitetspotential för fordon som för närvarande inte omfattas av direktivet om uttjänta fordon** för att bidra till målen i den europeiska gröna given.

För att ta itu med vart och ett av dessa problem har särskilda politiska alternativ utformats och analyserats för vart och ett av följande områden:

1. **”Cirkulär design”**: Gör designen och produktionen mer cirkulär.
2. **”Använda återvunnet innehåll”**: Öka det återvunna innehållet i nya fordon.
3. **”Bättre hantering”**: Förbättra hanteringen av uttjänta fordon.
4. **”Samla in mer”**: Samla in fler uttjänta fordon i EU och förbättra kvaliteten på exporterade begagnade fordon.
5. **”Utökat producentansvar”**: Tillhandahålla rätt incitament för att öka insamlingen av uttjänta fordon och förbättra avfallshanteringen genom system för utökat producentansvar.
6. **”Täcka fler fordon”**: Utvidga lagstiftningens tillämpningsområde till att omfatta ytterligare fordonskategorier.

Åtgärderna i varje alternativ presenteras i följande tabell. I den sista kolumnen anges de åtgärder som valts som det rekommenderade alternativet efter konsekvensbedömningen.

Politiska alternativ	Antal	Åtgärder	Föredrag na Alternativ
Alternativ 1 – ”Cirkulär design”:	1A	M1 – Se till att nya 3RTA-regler föreskriver ett korrekt genomförande av cirkularitetskraven för nya fordonstyper M2 – Kommissionens befogenheter att utveckla en förfinad metod för att fastställa efterlevnaden av 3R-kraven M3 – Tillhandahållande av grundläggande demonteringsinformation till aktörer inom hantering av uttjänta fordon M4a – Försäkran om ämnen som inger betänkligheter som verifierats av 3R-typgodkännandemyndigheter M5a – Begränsningar av ämnen enligt det reviderade direktivet om uttjänta fordon	Ja Ja Ja Nej Nej
	1B	Omfattar åtgärderna M1, M2, M3 i alternativ 1A. M4b – Obligatorisk deklaration om återvunnet innehåll av plast, stål, aluminium M5b – Begränsningar av ämnen enligt Reach-förordningen och annan befintlig lagstiftning M6 – Fordonstillverkarens skyldighet att utveckla cirkularitetsstrategier	Ja Nej Ja Ja

		M7 – Konstruktionskrav för nya fordon för att underlätta demontering av komponenter	
	1C	<i>Omfattar åtgärderna M1–M3, M6, M7 i alternativ 1A och alternativ 1B.</i> M4c – Obligatorisk deklaration om återvunnet innehåll för material, utom plast, inklusive kritiska råvaror, stål, aluminium M5c – Hybridmetoden: Upprätthållande av nuvarande begränsningar enligt utsläppsgränsvärdena med nya begränsningar enligt Reach (<i>analyseras separat i bilaga 9</i>) M8 – Inrättande av ett pass för digitala cirkulära fordon	Ja Ja Ja
Alternativ 2 – <i>Använda återvunnet innehåll</i>	2A	M9a – Obligatoriska mål för återvunnet innehåll för plast som används i fordon – 6 % återvunnet plastinnehåll senast 2031, 10 % senast 2035 på fordonsparksnivå, varav 25 % av återvunnet material från slutna produktion, beräkning och kontrollregler M10a – Ger kommissionen befogenhet att fastställa ett obligatoriskt mål för återvunnet innehåll för stål, inklusive beräknings- och kontrollregler, baserat på en särskild genomförbarhetsstudie	Nej Ja
	2B	M9b – Innehåll av återvunnen plast: 25 % under 2031 för nyligen typgodkända fordon, varav 25 % från regler för produktion, beräkning och verifiering av slutna slingor M10b – Återvunnet innehåll av stål: 20 % i nyligen typgodkända fordon, beräknings- och kontrollregler	Ja Nej
	2C	M9c – Innehåll av återvunnen plast: 30 % under 2031 för nyligen typgodkända fordon, varav 25 % från regler för produktion, beräkning och verifiering av slutna slingor M10c – Återvunnet innehåll av stål: 30 % för nyligen typgodkända fordon, varav 15 % från regler för produktion, beräkning och verifiering av slutna slingor M11 – Ger kommissionen befogenhet att fastställa obligatoriska mål för återvunnet innehåll för andra material (aluminiumlegeringar, kritiska råvaror), genomförbarhetsstudie, beräknings- och kontrollregler för målnivåer	Nej Nej Ja
Alternativ 3 – <i>Bättre hantering</i>	3A	M12 – Anpassning av definitionen av materialåtervinning och anpassning av beräkningsmetoden för materialåtervinningsgrader till annan avfallsagstiftning M13a – Obligatoriskt avlägsnande av vissa delar/komponenter före fragmentering för att uppmuntra återvinning eller återanvändning av dem, ”förteckning A” M14a – Ny definition av ”återtillverkning” och nya övervakningskrav för återanvändning/återtillverkning M16a – Förbud mot deponering av restprodukter från fragmentering av bilavfall	Ja Ja Ja Ja
	3 B	<i>Inkluderar alla åtgärder i alternativ 3A (kumulativa)</i> M13b – Obligatoriskt avlägsnande av en längre förteckning över komponenter, inklusive sådana som innehåller en hög koncentration av värdefulla metaller eller kritiska råvaror, ”förteckning B” M14b – Marknadsstöd för användning av reservdelar M15b – Materialåtervinningsmål för plaster – 30 % M16b – Förbud mot blandad fragmentering av uttjänta fordon med avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning (WEEE) och förpackningsavfall	Ja Ja Ja Ja
	3C	<i>Inkluderar alla åtgärder i alternativ 3A och alternativ 3B (kumulativa)</i> M13c – Obligatorisk borttagning av ytterligare komponenter, ”förteckning C” M15c – Glas – 70 % återvinning som glasbehållare eller motsvarande M16c – Fastställande av krav på teknik efter fragmentering för att förbättra mängden och kvaliteten på metallskrot som återvinns från uttjänta fordon	Nej Nej Nej
Alternativ 4 – <i>Samla in mer</i>	4A	M17a – Medlemsstaternas rapportering om saknade fordon, fordonsregistrering, import och export av begagnade fordon, incitament att uppmuntra leverans till en godkänd behandlingsanläggning och sanktioner M18 – Skyldigheter för demonteringsföretag, återvinningsföretag att kontrollera och rapportera om uttjänta fordon, skrotningsintyg M19a – Fastställande av minimikrav för sektorsinspektioner och	Nej Ja Ja

		verkställighetsåtgärder (inklusive icke-bindande riktlinjer för kontaktorgan nr 9)	
	4B	M17b – Fastställande av böter för sektorn för uttjänta fordon om ett uttjänt fordon säljs till olagliga demonteringsföretag och till återförsäljare (och elektroniska plattformar) som hanterar demonterade (begagnade) reservdelar från anläggningar som inte är godkända M19b – Tydligare definition av uttjänta fordon för att säkerställa en bättre åtskillnad mellan begagnade fordon och uttjänta fordon (bindande CG9) M20 – Förbättra informationen i nationella fordonsregister och göra dem driftskompatibla	Ja Ja Ja
	4C	M19c – Tillhandahålla eller tillgängliggöra information om fordonsidentifiering och trafiksäkerhet för tullmyndigheterna (fordonsidentifieringsnummer) M21 – Exportkrav för begagnade fordon med koppling till trafiksäkerhet	Ja Ja
	4D	Omfattar åtgärderna M17b, M18, M19a–c, M20, M21 i alternativ 4A, alternativ 4B och alternativ 4C (kumulativa)	Ja
Alternativ 5 – <i>Program för utvidgat producentansvar</i>	5A	M22 – Krav på att medlemsstaterna ska inrätta kollektiva eller individuella system för utökat producentansvar, inklusive övervakning av efterlevnadskostnader och lägsta ekonomiska skyldigheter M23 – Producenternas rapporteringsskyldigheter	Ja Ja
	5B	<i>Omfattar åtgärderna M22, M23 i alternativ 5A (kumulativa)</i> M24 – Harmoniserad anpassning av avgifter för utökat producentansvar M25 – Överföring av avgifter/garantier för utökat producentansvar (gränsöverskridande utökat producentansvar)	Ja Ja
	5C	<i>Omfattar åtgärderna M22–M25 i alternativ 5A och alternativ 5B (kumulativa)</i> M26 – Inrättande av nationella system för återbetalning av insättningar M27 – Harmoniserade kriterier för miljöanpassad offentlig upphandling (frivillig uppgift)	Nej Nej
Alternativ 6 – <i>Täcka fler fordon</i>	6A	M28 – Tillhandahållande av information till demonteringsföretag och återvinningsföretag	Ja
	6B	<i>Omfattar åtgärden M28 i alternativ 6A (kumulativ)</i> M30a – Obligatorisk hantering av uttjänta fordon i kategori L3e–L7e, lastbilar (N2, N3), bussar (M2, M3) och släpvagnar (O) vid godkända behandlingsanläggningar M30b – Exportkrav för begagnade fordon kopplade till trafiksäkerhetsstatus för lastbilar (N2, N3), bussar (M2, M3) och släpvagnar (O) M31b – Minimikrav för utökat producentansvar för uttjänta fordon i kategori L3e–L7e, lastbilar (N2, N3) och bussar (M2, M3) och släpvagnar (O) M32 – Översynsklausul om utvidgning av tillämpningsområdet för 3RTA till nya fordon	Ja Ja Ja Ja
	6C	<i>Omfattar åtgärderna M28, M30a–b, M31b i alternativ 6A och alternativ 6B (kumulativa)</i> M31c – Fullständig tillämpning av utökat producentansvar och avancerade ekonomiska incitament M33 – Fullständig tillämpning av de nya kraven i direktivet om 3R-typgodkännande och behandling av uttjänta fordon på ytterligare fordonskategorier	Nej Nej

Effekterna av varje politiskt alternativ analyserades ingående liksom de gemensamma effekterna och synergier mellan alternativen. Effekterna på små och medelstora företag beaktas särskilt och sammanfattas i ett särskilt test av små och medelstora företag. De miljömässiga, ekonomiska och sociala effekterna har beräknats fram till 2040 och jämförts med referensscenariot. Det huvudsakliga året för jämförelse är 2035 med alla långsiktiga åtgärder som vidtagits fram till detta datum.

Det rekommenderade policypaketet innehåller en kombination av följande alternativ:

Cirkulär design. Det rekommenderade alternativet innehåller kortsiktiga skyldigheter för fordonstillverkare att tillhandahålla detaljerad och användarvänlig information om demontering och återvinning, inklusive användning och placering av kritiska råvaror i fordon och om andelen återvunnet innehåll som används i nya fordon. Åtgärder på medellång sikt omfattar en översyn av metoden för att beräkna återvinningsbarhet och återanvändningsbarhet för nya fordon under typgodkännandefasen och utveckling av ett pass för cirkulära fordon. Sammantaget förankrar dessa krav på cirkularitet i typgodkännandet av nya fordonstyper.

Återvunnet innehåll. Det rekommenderade alternativet är att fastställa en medelhög ambitionsnivå med målet för återvunnet plastinnehåll på 25 % senast 2030, varav 25 % från hantering av uttjänta fordon med slutna kretslopp. När det gäller stål ger detta alternativ kommissionen befogenhet att fastställa ett mål för återvunnet stål i nyligen godkända fordon inom tre år efter det att förordningen har trätt i kraft baserat på en genomförbarhetsstudie. Möjligheten att fastställa mål för återvunnet innehåll för andra material som aluminium och kapacitetsmekanismer kommer att bedömas i framtiden på grundval av förändringar av fordons konstruktioner och tillgången till återvinningskapacitet.

Bättre hantering. Det rekommenderade alternativet omfattar en striktare definition av återvinning, ett förbud mot deponering av restfraktioner från fragmenteringsrester i fordon och krav på medelhög ambitionsnivå för att förbättra återvinningen av viktiga komponenter från uttjänta fordon utan att lägga oproportionerliga kostnader på hanteringsaktörer. Det kommer att öka återvinningen av (kritiska) råvaror och förbättra kvaliteten på plast-, stål- och aluminiumfraktioner.

Samla in mer. Det rekommenderade alternativet är det mest ambitiösa politiska alternativet. Åtgärder som tydligare ansvarsfördelning för destruktionscertifikat, bindande kriterier för att särskilja begagnade fordon och uttjänta fordon samt nya verkställighetsbestämmelser kommer att avsevärt öka antalet uttjänta fordon som behandlas lagligt i EU. Det kommer också att förbjuda export av fordon som inte längre är trafiksäkra i enlighet med principen om att inte orsaka betydande skada.

Incitament för att öka insamlingen av uttjänta fordon och förbättra avfallshanteringen. Det rekommenderade alternativet omfattar ekonomiska incitament och organisationsincitament genom att fastställa krav på utökat producentansvar för att öka insamlingen av uttjänta fordon och kompensera kostnaderna för förbättrad hanteringskvalitet som inte kan uppvägas av värdet av material och komponenter som återvinns.

Täcka fler bilar. Det rekommenderade alternativet är en infasningsmetod för att gradvis täcka fler fordon enligt de nya EU-reglerna genom att kräva att tillverkarna tillhandahåller information om fordonens sammansättning. Den innehåller också en uppsättning minimikrav för hantering av uttjänta fordon i kategori L_{3e}–L_{7e}, lastbilar, bussar och släpvagnar. Det rekommenderade alternativet kommer att ha en betydande positiv inverkan på miljön genom att minska det miljöavtryck som är kopplat till kraven på produktion av fordon och uttjänta fordon.

De totala miljöfördelarna bedöms som en årlig minskning på 12,3 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2035 (10,8 miljoner ton 2030 till 14,0 miljoner ton 2040) vilket är avgörande för en koldioxidfri fordonsindustri. Dessa koldioxidminskningar motsvarar 2,8 miljarder euro när de monetariseras. Detta är särskilt kopplat till en bättre värdering av 5,4 miljoner ton material (plast, stål, aluminium, koppar, kritiska råvaror) som antingen skulle återvinnas med högre kvalitet eller återanvändas samt till det faktum att upp till 3,8 miljoner fler uttjänta fordon skulle samlas in och behandlas i EU. 350 ton sällsynta jordartsmetaller skulle samlas in separat för återanvändning och återvinning 2035 (och 1 500 ton 2040) vilket i hög grad skulle bidra till EU:s mål att uppnå strategisk autonomi för kritiska råvaror. Det

rekommenderade alternativet bidrar främst till målen för hållbar utveckling med hållbara innovationer (mål 9), ansvarsfull konsumtion och produktion (mål 12) och klimatåtgärder (mål 13).

De totala årliga intäkterna för det rekommenderade alternativet är 5,2 miljarder euro 2035, inklusive 2,8 miljarder euro i koldioxidminskningar i pengar mot en kostnad på 3,3 miljarder euro som ger 1,8 miljarder euro i nettointäkter.

Kostnaden för det rekommenderade alternativet beräknas uppgå till 66 euro per fordon som släpps ut på marknaden 2035. Det beräknas skapa 22 100 ytterligare arbetstillfällen varav 14 200 i små och medelstora företag, främst demonteringsföretag och återvinningsföretag.

Även om det kommer att uppstå vissa kortsiktiga kostnader för EU:s bilindustri kommer genomförandet av det rekommenderade alternativet också att generera energibesparingar, minska dess beroende av material från tredjeländer och säkerställa att övergången till elektrifiering av fordon sker på grundval av hållbara och cirkulära affärsmodeller.

Det rekommenderade alternativet kommer att generera både kostnader (som är kopplade till investeringar i ny teknik) och intäkter (som är kopplade till ökade värden för reservdelar och återvunna material) för avfallshanteringssektorn. Situationen kommer att variera mellan olika medlemsstater och aktörer på grund av skillnader i den teknik som används och arbetskostnader men det rekommenderade alternativet förväntas avsevärt stärka och modernisera EU:s demonterings-, fragmenterings- och återvinningsindustri.

Medlemsstaternas myndigheter kommer att ådra sig begränsade kostnader i samband med övervakning och verkställighet av efterlevnaden av den nya lagstiftningen. Kostnaderna kommer i första hand att förknippas med inspektionskampanjer, kontroller av export av uttjänta fordon och begagnade fordon samt anpassning av registreringssystemen. I gengäld kommer ökad digitalisering (för rapportering om intyg om förstöring, för utbyte av information från nationella fordonsregister om export av uttjänta och begagnade fordon och med kompatibilitet med systemet med en enda kontaktpunkt) att öka effektiviteten för både tillsynsmyndigheter samt företag och även minska deras börda. Den uppskattade totala kostnaden för offentliga myndigheter för att övervaka systemen för utökat producentansvar, utföra tillsynsarbete och anpassa nationella fordonsregistreringssystem är omkring 24 miljoner euro, mindre än 2 euro per fordon.

Konsumenterna kan drabbas av en ökning av nya fordonspriser på cirka 39 euro per fordon och lägre priser (med 12 euro per fordon) vid försäljning av begagnade bilar på grund av den minskade exporten. Omvänt förväntas åtgärder för att stödja återvinning och försäljning av begagnade reservdelar leda till lägre inköpspriser samt billigare reparation och underhåll för konsumenterna vilket är en fördel.

De avancerade kraven på hantering av uttjänta fordon kan innebära utmaningar för små och medelstora företag när det gäller högre kostnader för genomförande på kort och medellång sikt samt anpassning till ny hanteringsteknik. Samtidigt kommer ökade investeringar i bilåtervinningssektorn, stöd till marknaden för återanvändning av sekundära delar och enklare tillgång till information om demontering av ett fordon att främja innovation och frigöra nya möjligheter för små och medelstora företag och leda till fler arbetstillfällen inom sektorn. Skärpta krav på utökat producentansvar uppväger kostnaderna genom högre insamlingsnivåer och ökad behandlingskvalitet, vilket ytterligare minskar effekterna för små och medelstora företag.

De återkommande kostnaderna för ”en in, en ut”-metoden per fordon bedöms till 81,8 miljoner euro eller 5,45 euro per nytt fordon för det rekommenderade alternativet. Det rekommenderade alternativet utnyttjar digitaliseringspotentialen maximalt för att säkerställa

ett effektivt genomförande av nya krav i enlighet med principen ”digitalt som standard”. Utan digitalisering beräknas effekterna bli 32,2 miljoner euro eller 40 % högre.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Den föreslagna förordningen förväntas förbättra effektiviteten och harmoniseringen. Förslaget tar också hänsyn till förslagen i yttrandet från Fit for Future-plattformen³⁴. Specifikationer av förfaranden för typgodkännande av fordon för fastställande av tydliga cirkularitetskrav kommer att effektivisera den inre marknadens förfaranden för tillverkare. Ytterligare förenkling kommer att uppnås genom centralisering av restriktionerna för kemiska ämnen inom ramen för Reach, EU:s viktigaste kemikalielagstiftning. När det gäller hanteringen av uttjänta fordon kommer en anpassning av återvinningsdefinitionerna till ramdirektivet om avfall att harmonisera och underlätta den rättsliga tolkningen och göra rapporteringsuppgifterna mer jämförbara. Att fastställa specifika system för uttjänta fordon för utökat producentansvar kommer att förhindra ojämna strategier bland medlemsstaterna. Detta kommer att förbättra insynen och en rättvis fördelning av det finansiella ansvaret mellan de företag som arbetar med att behandla uttjänta fordon.

Digitaliseringen kommer också att bidra till att förbättra insamlingen av uttjänta fordon och ta itu med problemet med saknade fordon genom att införa digital rapportering i godkända behandlingsanläggningar och dela information om fordonsregistrering mellan medlemsstaterna. Sammanlänkning med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull kommer att göra det möjligt för tullmyndigheterna att genomdriva nya villkor för export av begagnade fordon. Att utnyttja digitaliseringens potential kommer att vara avgörande för att göra det möjligt för små och medelstora företag, särskilt mindre företag och ofta familjeföretag, att nå nya marknader genom att göra det möjligt för dem att ansluta sig till onlineplattformar och avlägsna marknader på både lokal och internationell nivå. Dessutom förväntas lockeffekten av att fastställa ett obligatoriskt mål för återvunnet innehåll av plast öka demonteringsföretagens konkurrenskraft eftersom de skulle bli den primära källan till försörjning av sekundära material av hög kvalitet. Särskild uppmärksamhet ägnades åt att begränsa rapporteringsskyldigheterna till vad som är absolut nödvändigt för att bedöma och övervaka genomförandet av lagstiftningen, främja digitala lösningar och lämna utrymme för skönsmåsig bedömning av hur operatörer bör rapportera till nationella myndigheter.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget har inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Genomförandet av förslaget kommer att kräva personalresurser och ekonomiska resurser för att köpa tjänster. Vissa av personalkraven förväntas uppfyllas inom ramen för kommissionens befintliga anslag även om vissa behov av ytterligare extern personal presenteras i den åtföljande finansieringsöversikten. Europeiska kemikaliemyndigheten förväntas behöva begränsade extra resurser vilket kommer att anges i ett senare lagstiftningsförslag om kemikalielagstiftning.

Förslaget innehåller flera artiklar som beskriver ytterligare arbetsflöden som måste utföras för att komplettera förordningen. Detta arbete kommer att innebära antagande av genomförandeakter/delegerade akter under de följande 1–8 åren.

³⁴ Mer information om de valda förslagen i yttrandet från Fit for Future-plattformen finns i bilagorna 1 och 5 till konsekvensbedömningsrapporten.

De viktigaste tekniska uppgifterna omfattar följande:

- Förbättra metoden för beräkning av materialåtervinning, återanvändning och återvinning (3R-satser).
- Förbättra riskbedömningen av de återstående undantagen för farliga ämnen (stöd från Echa).
- Beräkning och kontroll av reglerna för återvunnet material av plast, en genomförbarhetsstudie för att fastställa mål för återvunnet material för stål i fordonstillämpningar och en bredare genomförbarhetsstudie, inklusive en ekonomisk bedömning för att fastställa mål för återvunnet material för andra material och deklarationsformat (som bygger på det gemensamma forskningscentrumets expertis och metodik även om den inte nödvändigtvis utförs av det gemensamma forskningscentrumet).
- Fastställande av kraven för att det ska gå att avlägsna elfordonsbatterier och elmotorer, allmän information om avlägsnande av andra relevanta komponenter och anpassning av kraven i lagen om kritiska råvaror till batteriförordningen (som ovan, med utgångspunkt i det gemensamma forskningscentrumets expertis).
- Uppdatering av typgodkännandeformaten och underlaget till typgodkännandemyndigheterna.
- Utveckla kriterier för fordonets cirkularitetspass.
- Inrättande av gränsöverskridande mekanismer för utökat producentansvar.
- Ändra beräknings- och kontrollreglerna för kvaliteten på fordonets hanteringsprestanda (enligt ovan, på grundval av det gemensamma forskningscentrumets expertis).
- Digitalisering: Skapa driftskompatibla fordonsregister och exportkontroller i realtid via Europeiska unionens kontaktpunkt för tull baserat på giltiga trafiksäkerhetskrav först och riskbaserad bedömning som ett andra steg (nära samarbete mellan GD Miljö, GD Transport och rörlighet och GD Skatter och tullar).
- Införande av en infasningsstrategi för att utvidga tillämpningsområdet för fordonskategorier och förbereda för översyn åtta år efter ikraftträdandet.

Kommissionen kommer att kräva ytterligare personal för att utföra dessa tekniska uppgifter enligt följande:

- 0,5 heltidsekvivalenter för kontraktsanställda 2024.
- 3,0 heltidsekvivalenter för kontraktsanställda 2025.
- 4,0 heltidsekvivalenter för kontraktsanställda 2026 och 2027 plus 1 heltidsekvivalent för utstationerade nationella experter.

Sammanlagt uppskattas de totala genomförandekostnaderna, inklusive kostnaderna för kommissionens personal, till 4,346 miljoner euro baserat på de senaste löneskalorna.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Genomförandet av den föreslagna förordningen kommer att övervakas med hjälp av flera indikatorer för att spåra information, till exempel mängden återvunnet material som används i

nya fordon, återvinningsgraden för specifika material från uttjänta fordon, material/komponenter/delar som avlägsnats före fragmentering, marknadsandelen för begagnade reservdelar, antalet uttjänta fordon som samlats in och bearbetats i enlighet med kraven på uttjänta fordon och volymen av använda fordon som exporterats. Mer information om dessa indikatorer finns i konsekvensbedömningsrapporten.

En allmän översyn av en förordning planeras åtta år efter det att den träder i kraft.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Kapitel I innehåller de allmänna bestämmelserna.

I *artikel 1* fastställs syftet med denna förordning och dess tillämpningsområde anges i *artikel 2*. Huvuddelen av bestämmelserna i förordningen gäller fordon i kategorierna M1 och N1 (bilar och skåpbilar). Vissa bestämmelser om hantering av uttjänta fordon och om exportkrav gäller även vissa fordon i kategori L (fordon i kategorierna L3e, L4e, L5e, L6e och L7e), lastbilar, bussar och släpvagnar (fordon i kategorierna M2, M3, N2, N3 och O).

I *artikel 3* fastställs de definitioner som behövs för denna förordning. Flera definitioner överförs från de upphävda direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG eller från befintlig EU-lagstiftning, till exempel direktiven 1999/37/EG, 2008/98/EG och 2014/45/EU eller förordning (EU) 2018/858.

Kapitel II innehåller cirkularitetskrav för fordonskonstruktion som ska kontrolleras i ett typgodkännandeförfarande.

I *artikel 4* fastställs minimikrav för återanvändning, materialåtervinning och återvinning av fordonstyper och de procentsatser som ska uppnås för varje typ anges. Den ger kommissionen befogenhet att anta genomförandeakter som fastställer metoden för beräkning och kontroll av dessa procentsatser.

Artikel 5 begränsar användningen av bly, kadmium, kvicksilver och sexvärt krom i fordon och i bilaga III föreskrivs undantag från denna begränsning. Kommissionen kommer att anta delegerade akter för att ändra denna bilaga genom att anpassa den till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.

Enligt *artikel 6* ska varje fordonstyp innehålla minst 25 % plast som återvunnits från plastavfall efter konsumentledet och 25 % av detta material bör komma från uttjänta fordon. Den ger också kommissionen befogenhet att anta delegerade akter för att fastställa mål för återvunnet innehåll för andra material. Fastställandet av sådana potentiella mål måste underbyggas av en detaljerad bedömning.

I *artikel 7* fastställs en allmän skyldighet att utformningen av nya fordon inte får hindra borttagandet av delar och komponenter som har en viktig potential för återanvändning när fordon blir avfall. I artikeln fastställs också ett krav på att konstruera fordon på ett sätt som gör det möjligt att avlägsna och byta ut elfordonsbatterier och elmotorer från fordonstypen under både användningsfasen och avfallsfasen.

I *kapitel III* fastställs informations- och märkningskrav för tillverkare.

I *artikel 8* anges hur tillverkarna måste bevisa att deras fordonstyper uppfyller kraven i denna förordning enligt typgodkännandeförfarandet.

I *artikel 9* fastställs skyldigheten att utarbeta en cirkularitetsstrategi för varje ny fordonstyp med de aspekter som förtecknas i bilaga IV. Tillverkarna bör uppdatera strategierna vart femte år och sammanfatta resultatet av de åtgärder som vidtagits för att uppfylla sina åtaganden.

Enligt *artikel 10* ska tillverkarna i typgodkännandedokumentationen deklarerera andelen återvunnet innehåll av de angivna materialen i fordonen.

Enligt *artikel 11* ska tillverkarna tillhandahålla information om säkert avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material i fordon. Denna information måste vara kostnadsfritt tillgänglig för aktörer inom avfallshantering samt aktörer som erbjuder reparationer och underhåll.

Artikel 12 omfattar märkning av delar, komponenter och material som finns i fordon i enlighet med kodningsstandarder för material. Närmare bestämmelser om märkning av elmotorer som innehåller permanentmagneter fastställs i bilaga VI.

I *artikel 13* fastställs ett pass för fordonscirkularitet, ett digitalt verktyg som används för att förbättra tillhandahållandet av information om säkert avlägsnande och utbyte av fordonsdelar och fordonskomponenter på ett sätt som är förenligt med andra digitala informationsverktyg och plattformar som redan finns eller håller på att utvecklas inom fordonssektorn.

I *kapitel IV* fastställs regler för hantering av uttjänta fordon.

Avsnitt 1 innehåller bestämmelser om att medlemsstaterna ska utse de myndigheter som ska ansvara för att genomföra och verkställa kapitlen IV och V (*artikel 14*) och fastställa de allmänna villkoren för utfärdande av tillstånd för godkända behandlingsanläggningar (*artikel 15*).

I *avsnitt 2* fastställs krav för utökat producentansvar.

I *artikel 16* fastställs en allmän skyldighet för producenterna att ta ansvar och dess tillämpningsområde anges. Enligt *artikel 17* ska medlemsstaterna skapa ett register som ska övervaka att producenterna uppfyller dessa krav. Producenter som inte är registrerade får inte tillhandahålla fordon på marknaden i en medlemsstat. *Artikel 18* gäller producentansvarsorganisationer. I *artikel 19* fastställs villkoren för tillståndsgivning för producenter vid individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar och producentansvarsorganisationer. I *artikel 20* anges de kostnader för hantering av uttjänta fordon som bör täckas av producenternas ekonomiska bidrag. I *artikel 21* fastställs harmoniserade kriterier för anpassning av dessa avgifter. I *artikel 22* fastställs regler för kostnadsfördelningsmekanismen för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat. Den ger kommissionen befogenhet att anta delegerade akter om närmare bestämmelser om tillämpningen av kriterier för anpassning av avgifter och om mekanismen för kostnadsfördelning av gränsöverskridande utökat producentansvar.

Avsnitt 3 omfattar insamling av uttjänta fordon.

I *artikel 23* fastställs en skyldighet för producenter att inrätta och delta i insamlingssystem för uttjänta fordon och krav för dessa system. Det ålägger också medlemsstaterna att se till att dessa system fungerar väl.

I *artikel 24* fastställs en skyldighet att leverera alla uttjänta fordon till godkända behandlingsanläggningar.

I *artikel 25* anges en skyldighet för godkända behandlingsanläggningar att utfärda skrotningsintyg för alla behandlade uttjänta fordon.

I *artikel 26* anges fordonsägarnas skyldighet att leverera sina fordon till en godkänd behandlingsanläggning när de når slutet av sin livscykel och att uppvisa det efterföljande skrotningsintyget för avregistrering av fordonet.

Avsnitt 4 omfattar insamling av uttjänta fordon.

I *artikel 27* fastställs skyldigheter för godkända behandlingsanläggningar när det gäller de särskilda åtgärder som krävs för att behandla fordon på ett korrekt sätt.

I *artikel 28* fastställs de allmänna krav som gäller för fragmentering av uttjänta fordon. Det förbjuder också att uttjänta fordon, delar, komponenter och material blandas med förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektriska eller elektroniska produkter.

I *artikel 29* fastställs krav för rening av uttjänta fordon där det anges att avlägsnade vätskor och vätskor måste förvaras separat på samma sätt som delar, komponenter och material som innehåller bly, kadmium, kvicksilver och sexvärt krom. Den understryker också att avlägsnade elfordonsbatterier måste lagras och behandlas i enlighet med förordning (EU) 2023/[Batterier].

Enligt *artikel 30* är godkända behandlingsanläggningar skyldiga att avlägsna de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII före fragmentering och de villkor som medger ett undantag från detta krav fastställs.

I *artikel 31* fastställs skyldigheterna att bedöma lämpligheten för borttagna delar och komponenter för återanvändning, återtillverkning, renovering, materialåtervinning eller annan hantering och hur de bör märkas. Den innehåller också en förteckning över delar som inte bör återanvändas, återtillverkas eller renoveras.

I *artikel 32* fastställs krav för handel med använda, återtillverkade och renoverade delar och komponenter. Dessa delar och komponenter måste märkas och omfattas av en garanti.

I *artikel 33* anges att medlemsstaterna måste införa incitament för att främja återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter.

I *artikel 34* fastställs följande tre mål: Om återanvändning och återvinning av uttjänta fordon, om återanvändning och återvinning av dessa och om plaståtervinning.

Genom *artikel 35* införs ett förbud mot deponering av icke-inert avfall som inte bearbetas med hjälp av fragmenteringsteknik.

I *artikel 36* fastställs regler för beräkning av mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning i situationer där uttjänta fordon transporteras till ett annat land för hantering.

Kapitel V innehåller regler om begagnade fordon och export av dem.

Avsnitt 1 rör begagnade fordons status. Enligt *artikel 37* ska den fordonsägare som överlåter äganderätten till fordonet kunna visa att det fordon som är föremål för överlåtelsen inte är ett uttjänt fordon.

Avsnitt 2 innehåller flera bestämmelser om export av begagnade fordon.

I *artikel 38* fastställs villkor för export av begagnade fordon enligt följande: De bör inte vara uttjänta fordon enligt kriterierna i bilaga I och de måste vara trafiksäkra. Där förklaras också hur tullmyndigheterna kommer att kontrollera om och hur fordon uppfyller dessa krav.

Enligt *artikel 39* ska tullmyndigheterna automatiskt och elektroniskt kontrollera att de fordon som ska exporteras uppfyller exportkraven.

I *artikel 40* fastställs när tullmyndigheterna bör utföra kontroller av begagnade fordon som ska exporteras.

I *artikel 41* anges när tullmyndigheterna bör stoppa exporten av ett begagnat fordon genom att inte släppa det för export, *artikel 42* gäller situationer där ett begagnat fordon bör släppas för export och *artikel 43* innehåller grunder för att vägra att släppa fordonet för export.

Artikel 44 omfattar samarbete mellan myndigheter och utbyte av tullrelaterade uppgifter och *artikel 45* anger det elektroniska system som ska användas för detta ändamål.

Kapitel VI innehåller bestämmelser om efterlevnaden av bestämmelserna i förordningen.

Enligt *artikel 46* ska medlemsstaterna utföra regelbundna inspektioner av godkända behandlingsanläggningar, reparations- och underhållsansaktörer och andra anläggningar samt ekonomiska aktörer som får behandla uttjänta fordon.

Enligt *artikel 47* ska medlemsstaterna inrätta effektiva samarbetsmekanismer på nationell och internationell nivå som möjliggör utbyte av de uppgifter som krävs enligt denna förordning.

Enligt *artikel 48* ska medlemsstaterna fastställa effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för överträdelser av denna förordning.

I *artikel 49* fastställs regler för medlemsstaternas rapportering till kommissionen om uppgifter om insamling och hantering av uttjänta fordon samt om genomförandet av skyldigheterna avseende utökat producentansvar.

Kapitel VII är ett standardkapitel med artiklar om delegerade akter (*artikel 50*) och om genomförandeakter (*artikel 51*).

I *kapitel VIII* anges ändringar av förordning (EU) 2019/1020 och förordning (EU) 2018/858.

Kapitel IX är ett standardkapitel om slutbestämmelser med artiklar som omfattar kravet att utvärdera förordningen åtta år efter antagandet (*artikel 55*), om upphävande och övergångsbestämmelser (*artikel 56*) och ikraftträdande (*artikel 57*).

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, om ändring av förordningarna (EU) 2018/858 och 2019/1020 och om upphävande av direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Meddelandet från kommissionen av den 11 december 2019 *Den europeiska gröna given*³ (*den europeiska gröna given*) är Europas tillväxtstrategi som är inriktad på att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där det 2050 inte förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen. För att unionens produktpolitik ska bidra till att minska koldioxidutsläppen på global nivå måste det säkerställas att produkter som saluförs och säljs i unionen produceras av hållbara råmaterial samt tillverkas och tas om hand när de är uttjänta på ett hållbart sätt.
- (2) Bilindustrin bidrar i hög grad till unionens användning av energi och materialresurser och därmed till att generera växthusgaser. Produktionen av fordon i tredjeländer som släpps ut på unionsmarknaden bidrar till att generera globala växthusgaser, vilket i sin tur försämrar miljön i unionen. Att gå över från fossila bränslen i fordon till utsläppsfri mobilitet, i enlighet med 55 %-paketet, är en av förutsättningarna för att till 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet. Det kommer att minska utsläppen av växthusgaser från bilindustrin under fordonens användningsfas. Bilindustrin är en av de största användarna av primäraluminium, primärstål och primärplast i samband med tillverkningen av nya fordon som släpps ut på unionsmarknaden. Användningen kan

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

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

leda till en betydande miljöpåverkan, kopplad till den energi som krävs för utvinning och bearbetning av dessa material. Miljöavtrycket från tillverkningen av nya fordon skulle kunna öka i och med den pågående elektrifieringen av fordonsparken, samt på grund av ökad användning av elektronik i framtida modeller, vilket båda kräver en betydande mängd kritiska och strategiska råvaror och ädla metaller, såsom koppar och sällsynta jordartsmetaller. Resultatet av dessa förändringar är att produktionsfasen kan ha ett större miljöavtryck än fordonens användningsfas. Dessutom leder de nuvarande kraven i unionslagstiftningen om avfallshantering till otillräcklig återvinning av resurser från uttjänta fordon, och det finns stor potential att öka mängden och kvaliteten på de delar, komponenter och material som ska återanvändas, återtillverkas, renoveras eller materialåtervinnas från uttjänta fordon. För att hantera dessa miljökonsekvenser och bidra till utfasningen av fossila bränslen i sektorn är det nödvändigt att förbättra den inre marknadens funktion och stärka bilindustrins övergång till en cirkulär ekonomi. Detta är i linje med kommissionens meddelande av den 11 mars 2020 *En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin – För ett renare och mer konkurrenskraftigt Europa*⁴. I det meddelandet efterlystes en översyn av de nuvarande reglerna för att främja mer cirkulära affärsmodeller genom att koppla designfrågor till hantering i slutet av livscykeln, överväga regler för obligatoriskt materialåtervunnet innehåll för vissa material i komponenter och göra materialåtervinningen effektivare. Rådet⁵ och parlamentet⁶ betonade också behovet av nya unionsbestämmelser i dessa frågor, som ersätter de befintliga reglerna om typgodkännande av fordon när det gäller återanvändningsbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet samt uttjänta fordon.

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

⁴ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 11 mars 2020 – En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin – För ett renare och mer konkurrenskraftigt Europa (COM(2020) 98 final).

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

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

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

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

- (5) Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG⁹ reglerar typgodkännande av fordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning, så att dessa fordon kan uppfylla de målen i direktiv 2000/53/EG när de är uttjänta. Det direktivet har inte varit effektivt när det gäller att avsevärt förbättra möjligheterna till återanvändning, materialåtervinning och återvinning av nya fordon och är inte anpassat till egenskaperna hos nya fordon, som har förändrats avsevärt sedan direktivet trädde i kraft.
- (6) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858¹⁰ infördes ett omfattande system för typgodkännande och marknadstillsyn för motorfordon och släpfordon samt för system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon i syfte att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl och för att erbjuda en hög miljöprestandanivå. Det behövs en separat regleringsakt för det EU-typgodkännandeförfarande som fastställs i bilaga II till förordning (EU) 2018/858. Det är nödvändigt att fastställa bestämmelser och krav för fordonens cirkularitet i samband med EU-typgodkännande. För att säkerställa att fordonen uppfyller dessa krav är det nödvändigt att säkerställa att detta verifieras i EU-typgodkännandeförfarandet. De administrativa bestämmelserna i förordning (EU) 2018/858, inbegripet bestämmelserna om marknadskontroll, korrigerande åtgärder och sanktioner, gäller för typgodkännanden som utfärdas enligt den här förordningen
- (7) För att förbättra den inre marknads funktion och samtidigt säkerställa en hög miljöskyddsnivå är det viktigt att harmonisera villkoren för typgodkännande av fordon när det gäller möjligheter till återanvändning, materialåtervinning och återvinning samt villkoren för avfallshantering inom bilindustrin. Det finns nära kopplingar mellan tillverkningsfasen och hanteringen av uttjänta fordon, eftersom miljöriktig behandling av uttjänta fordon till stor del är beroende av hur fordonen konstrueras och tillverkas. Det effektivaste sättet att underlätta bilindustrins övergång till en cirkulär ekonomi är därför att inrätta ett enhetligt regelverk på unionsnivå som på ett integrerat och konsekvent sätt omfattar konstruktion, tillverkning och utsläppande på marknaden i unionen av fordon samt behandling av uttjänta fordon. Detta är också avgörande för utvecklingen av unionsmarknaden för returråvaror som ingår i nya fordon som släpps ut på marknaden, samt för att undvika handelshinder och snedvridning av konkurrensen, säkerställa rättslig klarhet och förbättra miljöprestanda hos alla ekonomiska aktörer som är involverade i konstruktion, tillverkning och behandling av uttjänta fordon. För att uppnå dessa mål och mot bakgrund av behovet av enhetliga regler för den inre marknaden som drivs av miljöhänsyn, och i linje med den övergripande unionslagstiftningen om typgodkännande av motorfordon, bör direktiv 2000/53/EG och direktiv 2005/64/EG ersättas med en förordning som grundar sig på artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*).
- (8) Direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG gäller endast personbilar (M1) och lätta kommersiella fordon (N1), som utgör cirka 85% av alla registrerade fordon i unionen. De återstående fordonen, nämligen två- och trehjuliga fordon, lastbilar, bussar och släpvagnar, omfattas inte av någon unionslagstiftning om ekodesign och hanteringen

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

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

av dem när de är uttjänta. För att skapa ett ramverk för cirkulära frågor för alla fordon registrerade i unionen, även deras miljömässigt sunda hantering, och för att förhindra att den inre marknaden fragmenteras, bör denna förordning inte bara gälla fordon i kategorierna M1 och N1 utan delvis även vissa fordon i kategori L (L3e–L7e), tunga fordon och släpfordon till dessa (M2, M3, N2, N3, O). Det saknas omfattande information om behandling av sådana uttjänta fordon i unionen, vilket omöjliggör användning av samma system som för fordon i kategorierna M1 och N1 när denna förordning träder i kraft. Kraven i fråga om insamling av uttjänta fordon, deras obligatoriska avlämning till auktoriserade behandlingsanläggningar samt deras sanering bör dock gälla fordon i kategori L (L3e–L7e) samt tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon (M2, M3, N2, N3, O). För att underlätta behandlingen av dessa uttjänta fordon bör tillverkarna vara skyldiga att tillhandahålla information om avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material från sådana fordon. Bestämmelserna om utökat producentansvar bör också gälla för dessa fordonskategorier och täcka kostnaderna för insamling och sanering av fordonen när de är uttjänta.

- (9) Problem vid export av begagnade fordon gäller inte bara personbilar (M1) och lätta kommersiella fordon (N1), utan även större fordon, vilket framgår av undersökningar¹¹. Dessa bestämmelser bör därför även gälla för tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon (M2, M3, N2, N3, O).
- (10) Fordon avsedda för särskilda ändamål utformas för att fylla en viss funktion och kräver montering av särskilda karosser, vilket producenten inte har fullständig kontroll över. Det är därför inte möjligt att beräkna graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning på ett korrekt sätt. För sådana fordon bör endast bestämmelserna om insamling, sanering och obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter gälla. Kostnaderna för att bedriva sådan verksamhet bör täckas av producenterna inom ramen för systemet för utökat producentansvar. Bestämmelser om ämnen i fordon bör också tillämpas på fordon avsedda för särskilda ändamål, i enlighet med direktiv 2000/53/EG. Den andra etappens producent av fordon som har typgodkänts genom etappvis typgodkännande har inte möjlighet att beräkna graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning för etappvis färdigbyggda fordon. Det är därför rimligt att kräva att endast grundfordonet måste uppfylla kraven i denna förordning.
- (11) En av de största praktiska svårigheterna i samband med tillämpningen av direktiv 2000/53/EG är att avgöra om ett fordon är ett uttjänt fordon eller inte, särskilt när det gäller gränsöverskridande transporter av fordon. Trots att riktlinjer¹² har utfärdats i denna fråga är det fortfarande svårt att avgöra om ett fordon är uttjänt eller inte. Det är därför nödvändigt att fastställa rättsligt bindande exakta kriterier som gör det möjligt att fastställa om ett fordon är uttjänt. Dessa kriterier bör användas av alla ekonomiska aktörer och fordonsägare som hanterar uttjänta fordon.
- (12) I utvärderingen av direktiv 2000/53/EG drogs slutsatsen att bestämmelserna i det direktivet om konstruktion av fordon som syftar till att underlätta isärtagning och användning av materialåtervunnet material hade en mycket begränsad inverkan på

¹¹ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

¹² Kontaktorganens riktlinjer nr 9 om transport av fordon som utgör avfall.

https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

konstruktionen och tillverkningen av nya fordon, eftersom de inte var tillräckligt detaljerade, specifika och mätbara.

- (13) För att kunna ta itu med konstruktionen av alla fordon som släpps ut på unionsmarknaden, och även i det skede när de är uttjänta, krävs harmoniserade cirkularitetskrav som ska verifieras i typgodkännandeskedet. Att konstruera och tillverka fordon på ett sätt som säkerställer att deras delar och komponenter kan återanvändas och att de material som de innehåller kan återvinnas, är avgörande för en korrekt värdering av dessa delar, komponenter och material när ett fordon är uttjänt. Därför bör fordonstillverkare och deras leverantörer integrera konstruktionsmetoder som förbättrar återanvändbarheten och materialåtervinningsbarheten i ett tidigt skede av utvecklingen av nya fordon. Nya fordonstyper bör därför fortsätta konstrueras så att de kan återanvändas eller materialåtervinnas till minst 85 % av fordonets massa, och återanvändas eller återvinnas till minst 95 % av fordonets massa, vilket redan föreskrivs i direktiv 2005/64/EG. För att säkerställa att beräkningen av graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning görs på ett enhetligt sätt och kan övervakas, bör en ny metod för beräkning och verifiering av graden av ett fordon's återanvändning, materialåtervinning och återvinning fastställas. Denna metod bör bättre återspegla den faktiska potentialen hos ett nytt fordon att materialåtervinnas, återanvändas och återvinnas i slutet av livscykeln, samtidigt som man tar hänsyn till den tekniska utvecklingen. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa en metod för detta arbete. Fram till dess att en sådan metod har fastställts bör graden av återanvändningsbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet fortsätta att beräknas i enlighet med standarden ISO 22628:2002, dvs. som i direktiv 2005/64/EG.
- (14) Fordon bör konstrueras och tillverkas på ett sådant sätt att förekomsten av ämnen som inger betänkligheter begränsas. I sitt meddelande av den 14 oktober 2020 *Kemikaliestrategi för hållbarhet – På väg mot en giftfri miljö (kemikaliestrategin för hållbarhet)*¹³ konstaterade kommissionen att ämnen som inger betänkligheter ska minimeras och ersättas så långt som möjligt och att de skadligaste ämnena ska fasas ut i fråga om användning som inte är nödvändig för samhället, särskilt i konsumentprodukter. Följaktligen bör ämnen som inger betänkligheter och som används i fordon eller delar eller komponenter i fordon, minimeras så långt det är möjligt i syfte att säkerställa att fordon, och material som materialåtervinns från fordon, inte inverkar negativt på människors hälsa eller miljön under hela sin livscykel.
- (15) Direktiv 2000/53/EG begränsar redan användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon och innehåller undantag, där sådana ämnen får användas i vissa tillämpningar. Denna förordning bör ta över dessa befintliga regler. För att säkerställa en konsekvent kemikalielagstiftning bör dock begränsningar av utsläppande på marknaden och användning av andra ämnen i fordon behandlas inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006¹⁴. På samma sätt bör

¹³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén av den 14 november 2020, Kemikaliestrategi för hållbarhet – På väg mot en giftfri miljö, COM(2020) 667 final.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och

begränsningar av användningen av ämnen som regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021¹⁵ införs på grundval av bestämmelserna i den förordningen. Därför bör denna förordning inte ge möjlighet att införa begränsningar för andra ämnen än bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon.

- (16) I direktiv 2000/53/EG föreskrivs undantag från begränsningar av användningen av bly och kadmium i batterier som används i fordon, och som tas över genom denna förordning. Användningen av ämnen i batterier regleras dock på ett heltäckande sätt i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/[Batterier]¹⁶. Sådana ämnen bör därför behandlas och begränsningar av dem och därmed sammanhängande undantag, beroende på vad som är lämpligt, bör överföras till den förordningen och bör inte regleras i den här förordningen. Innan sådana begränsningar införs i enlighet med förordning (EU) 2023/[Batterier] bör en omfattande bedömning göras enligt den förordningen för att bedöma om ett undantag fortfarande krävs och inom vilket tillämpningsområde.
- (17) I syfte att ta hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen bör befogenheten att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt fortsätta att delegeras till kommissionen med avseende på ändring av undantag från begränsningar av användning av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon inom ramen för denna förordning. En ändring eller strykning av sådana undantag bör föregås av en bedömning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av en sådan förändring - en bedömning som saknas i direktiv 2000/53/EG - med beaktande av tillgången till alternativa ämnen, samt konsekvenserna för människors hälsa och miljön under fordonens hela livscykel. För att uppnå ett effektivt beslutsfattande, en effektiv samordning och en effektiv förvaltning av de tekniska, vetenskapliga och administrativa aspekterna av att ändra denna förordning i fråga om begränsningarna av användningen av ämnen i fordon, bör Europeiska kemikaliemyndigheten bistå kommissionen vid en sådan bedömning.
- (18) För att öka cirkulariteten inom fordonssektorn bör fordon gradvis utformas och tillverkas på ett sådant sätt att materialåtervunna material används i stället för primära råvaror. Att använda materialåtervunnet material ger en mer resurseffektiv användning av material, minskar koldioxidutsläppen från produktionen och minskar de negativa miljöeffekterna i samband med användningen av primära råvaror. Ökad cirkularitet i fråga om fordon som tillverkas i tredjeländer, och som släpps ut på unionsmarknaden, kommer också att bidra till att minska växthusgasutsläppen globalt, även i unionen. Det minskar också råvaru- och energiberoendet i samband med försörjningen av primära råvaror och stärker samtidigt marknaden för returråvaror. Även om det inte finns några globala krav på användning av materialåtervunnet innehåll har många tillverkare redan börjat använda materialåtervunnet material i sina fordon. Om man fastställer mål och enhetliga bestämmelser om hur det materialåtervunna innehållet ska beräknas kommer det att skapa rättssäkerhet och bidra till att skapa rättvis konkurrens mellan tillverkarna. Kraven kommer att gälla alla tillverkare som avser att släppa ut fordon på unionsmarknaden, oavsett var de är baserade. Med tanke på de globala

kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG (EUT L 396, 30.12.2006, s. 1).

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021 av den 20 juni 2019 om långlivade organiska föreningar (EUT L 169, 25.6.2019, s. 45).

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning av den [datum] 2023 om batterier och förbrukade batterier, om ändring av direktiv 2008/98/EG och förordning (EU) 2019/1020 och om upphävande av direktiv 2006/66/EG (EUT L [...]).

värdekedjornas betydelse i bilindustrin bör förordningen göra det möjligt att anskaffa returråvaror från länder utanför unionen.

- (19) Med tanke på den låga materialåtervinningsgraden när det gäller plast, särskilt från uttjänta fordon, och de övergripande negativa effekterna av andra former av behandling av plastavfall, är det lämpligt att öka användningen av materialåtervunnen plast i fordon. Av den anledningen bör ett obligatoriskt mål införas för plast som materialåtervinns från avfall efter konsumentledet och som används i nya fordon. Varje fordonstyp bör därför innehålla 25 % plast som är materialåtervunnen från plastavfall efter konsumentledet. 25 % av detta mål för materialåtervunnet innehåll i plast bör uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon används i den berörda fordonstypen. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna skyldighet bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa metoder för beräkning och kontroll av andelen plast som återvinns från avfall efter konsumentledet och från uttjänta fordon, som finns i och som används i fordonstypen.
- (20) Bilindustrin är en av de största stålanvändarna och den nuvarande användningen av materialåtervunnet stål i nya fordon är fortfarande låg. I syfte att bidra till att minska koldioxidavtrycket i samband med produktionen av nya fordon och stödja bilindustrins övergång till klimatneutralitet bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel stål som materialåtervinns från stålavfall efter konsumentledet och som ska finnas i och användas i fordonstyper. Fastställandet av ett framtida mål bör föregås av en särskild studie från kommissionen som omfattar alla relevanta tekniska, miljömässiga och ekonomiska faktorer som är kopplade till målets genomförbarhet. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna skyldighet bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa metoder för beräkning och verifiering av andelen stål som återvinns från stålavfall efter konsumentledet som finns i och som används i fordonstypen.
- (21) Det finns potential att öka användningen av materialåtervunnet innehåll i fordon för andra material som vanligen används av fordonsindustrin, för vilka marknaderna för returråvaror är underutvecklade, koldioxidavtrycket från produktionen av primära råvaror är högt eller materialåtervinningsnivåerna är begränsade, samtidigt som sorterings- och materialåtervinningstekniken förbättras. Det är därför lämpligt att kommissionen bedömer konsekvenserna av samt hur önskvärt och genomförbart det är att fastställa mål för materialåtervunnet innehåll av neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium och bor som används i permanentmagneter samt för aluminium och aluminiumlegeringar, eller magnesium och magnesiumlegeringar. För att det ska vara möjligt att fastställa mål för specifika typer av aluminium- och magnesiumlegeringar bör studien behandla huruvida utbudet av returråvaror generellt sett kan matcha efterfrågan och särskilt undersöka avvägningen mellan att maximera stordriftsfördelar genom att ange ett minsta antal legeringsfamiljer jämfört med att maximera bibehållandet av värdet genom sortering i ett bredare spektrum av specifika legeringstyper.
- (22) I syfte att stärka underutvecklade marknader för returråvaror bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel aluminium och aluminiumlegeringar, magnesium och magnesiumlegeringar, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor som materialåtervunnits från

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

- (23) I enlighet med kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [rättsakten om kritiska råvaror]¹⁷, och med tanke på att det är nödvändigt att i den här förordningen fastställa bestämmelser om materialåtervunnet innehåll i fordon och om kritiska råvaror som används i delar och komponenter i fordon, bör dessa bestämmelser tillämpas som ett sektorsspecifikt genomförande av bestämmelserna i förordning (EU) [rättsakten om kritiska råvaror]. Detta kommer att säkerställa rationalisering och integrering av olika informations-, märknings- och avlägsnandeskyldigheter enligt förfarandena i denna förordning med skyldigheterna för andra delar, komponenter och material.
- (24) För att säkerställa att batterier materialåtervinns i enlighet med kraven i förordning (EU) 2023/[Batterier] och att elmotorer, som innehåller betydande mängder sällsynta jordartsmetaller, också kan ersättas och materialåtervinnas, är det nödvändigt att införa konstruktionskrav för nya fordonstyper, så att dessa batterier och elmotorer enkelt kan avlägsnas av auktoriserade behandlingsanläggningar eller reparations- och underhållsanläggningar under alla faser av ett fordon's livscykel. I syfte att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av denna förordning genom en översyn av förteckningen över delar och komponenter som ska konstrueras för att kunna avlägsnas från eller bytas ut i fordon. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av dessa konstruktionskrav, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter.
- (25) Enligt EU:s typgodkännandesystem som fastställs i förordning (EU) 2018/858 är tillverkaren skyldig att tillverka sina fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter i överensstämmelse med den godkända typen. För att säkerställa att tillverkarna uppfyller de cirkularitetskrav som gäller för dem i typgodkännandeskedet och som fastställs i denna förordning, och att typgodkännandemyndigheterna kan kontrollera efterlevnaden, är det nödvändigt att tillverkarna i underlaget tar med den information som krävs för typgodkännandeförfarandet. För att öka transparensen och säkerställa att den erforderliga typgodkännandeinformationen presenteras på ett sätt som är förenligt med kraven i annan lagstiftning om typgodkännandekrav för fordon, bör kommissionen ändra de regler som fastställs i kommissionens

¹⁷ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för säkerställande av trygg och hållbar försörjning av kritiska råvaror och om ändring av förordningarna (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 och (EU) 2019/1020, (COM(2023) 160 final).

genomförandeförordning (EU) 2020/683¹⁸ som standardiserar de dokument och den information som ska ingå i underlaget och därmed specificerar de administrativa kraven för typgodkännande.

- (26) För att säkerställa att tillverkare av personbilar och lätta nyttofordon vidtar åtgärder för att säkerställa att de uppfyller cirkularitetskraven enligt denna förordning, och för att uppmuntra dem att förbättra cirkulariteten hos de fordonstyper som de släpper ut på marknaden, bör de utarbeta en övergripande strategi för cirkularitet för varje ny fordonstyp och överlämna den till typgodkännandemyndigheten. Strategin bör grundas på beprövad teknik som är tillgänglig eller som håller på att utvecklas då ansökan om fordonstypgodkännande lämnas in och ska uppdateras regelbundet. Kommissionen bör regelbundet rapportera om fordonsindustrins cirkularitet på grundval av de strategier för cirkularitet som tillverkarna tillhandahåller. I syfte att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen inom fordonstillverkning och hantering av uttjänta fordon, marknadsutvecklingen inom fordonssektorn och ändringar i lagstiftningen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilagan som innehåller krav på innehållet i strategin för cirkularitet och uppdateringar av den.
- (27) För att öka insynen i bilindustrins användning av materialåtervunnet material och skapa incitament för att öka andelen materialåtervunnet material bör fordonstillverkarna åläggas att tillhandahålla teknisk dokumentation som upplyser om andelen materialåtervunnet material i nya fordonstyper som lämnas in för typgodkännande. Detta krav bör gälla för ett urval av material för vilka en ökning av andelen materialåtervunnet material i fordon skulle ge särskilt viktiga miljöfördelar. Den obligatoriska deklARATIONEN bör lämnas in till typgodkännandemyndigheten tillsammans med andra dokument som en del av ansökan om typgodkännande.
- (28) Tillgång till aktuell information och kommunikation vid rätt tidpunkt mellan fordonstillverkare och avfallshanteringsaktörer i hela fordonsindustrins värdekedja är avgörande för att maximera återanvändningen, återtillverkningen och renoveringen av delar och komponenter i ett fordon och för att säkerställa högkvalitativ materialåtervinning av uttjänta fordon. Tillverkarna bör därför ge avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer obegränsad, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till information som möjliggör säkert avlägsnande och utbyte av vissa delar, komponenter och material som finns i ett fordon. Informationen bör vägleda avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer genom de olika stegen och innehålla tydliga instruktioner om användningen av de verktyg eller den teknik som krävs för att komma åt och avlägsna elfordonsbatterier, inbegripet de verktyg eller den teknik som möjliggör säker urladdning av dem, och elmotorer. Informationen bör också bidra till att identifiera, lokalisera och avlägsna de delar, komponenter och material som bör saneras och avlägsnas från fordonet innan det fragmenteras, samt delar och komponenter som innehåller de kritiska råvaror i permanentmagneter som avses i förordning (EU) [rättsakten om kritiska råvaror]. Detta bör ske via kommunikationsplattformar som

¹⁸ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020, s. 1).

tillverkarna inrättat och informationen bör tillhandahållas kostnadsfritt, exklusive administrativa kostnader. Typgodkännandemyndigheterna bör kontrollera att tillverkarna lämnat in den begärda informationen. I syfte att regelbundet uppdatera omfattningen av den information som tillverkarna ska lämna till avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer bör befogenheten att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilaga V.

- (29) Digital kodning används i allt högre grad för att styra olika delar och komponenter i fordon, men utvärderingen av direktiv 2000/53/EG visade att sådan kodning skulle kunna hindra möjligheterna att återanvända, återtillverka eller renovera vissa delar och komponenter. Det är därför viktigt att fordonstillverkarna åläggs att tillhandahålla information som gör det möjligt för yrkesmässiga avfallshanteringsaktörer att lösa problemen med dessa digitalt kodade delar och komponenter i ett fordon, om kodningen förhindrar reparation, underhåll eller utbyte i ett annat fordon.
- (30) Tillverkarna och deras leverantörer bör använda kodningsstandarder för komponenter och material, som ursprungligen fastställdes i kommissionens beslut 2003/138/EG¹⁹, för märkning och identifiering av delar, komponenter och material av plast och elastomerer i fordon. De bör säkerställa att alla delar och komponenter i fordon är märkta i enlighet med annan tillämplig unionslagstiftning, särskilt när det gäller märkning av batterier och permanentmagneter som ingår i fordon de släpper ut på marknaden. För att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilaga VI som anger hur märkningen av delar i och komponenter till fordon bör ske.
- (31) För att underlätta hanteringen av uttjänta fordon bör fordonstillverkarna via digitala verktyg tillhandahålla korrekt, fullständig och aktuell information om säkert avlägsnande och utbyte av fordonsdelar och -komponenter. Ett fordonscirkularitetspass bör därför utvecklas och göras tillgängligt som databärare för sådan information, på ett sätt som är förenligt med andra digitala informationsverktyg och plattformar som finns eller håller på att utvecklas inom fordonssektorn om fordons miljöprestanda, och anpassas till motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023 [Batterier], Europaparlamentets och rådets förordning²⁰ [förordningen om ekodesign för hållbara produkter] och Europaparlamentets och rådets förordning [Euro 7]²¹. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i fråga om att fastställa de tekniska kraven på utformning och drift av passet och regler om lokalisering av databärare eller annan identifierare som gör det möjligt att få tillgång till fordonspasset.
- (32) För att säkerställa att producenter och andra ekonomiska aktörer omfattas av samma regler i alla medlemsstater är det nödvändigt att fastställa harmoniserade regler för

¹⁹ Kommissionens beslut av den 27 februari 2003 om fastställande av kodningsstandarder för komponenter och material i fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (EUT L 53, 28.2.2003, s. 58).

²⁰ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättande av en ram för fastställande av krav på ekodesign för hållbara produkter och om upphävande av direktiv 2009/125/EG.

²¹ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7) och om upphävande av förordning (EG) nr 715/2007 och förordning (EG) nr 595/2009.

avfallshantering av uttjänta fordon. Detta bör leda till en hög skyddsnivå för människors hälsa och miljön i hela unionen. Det skulle också leda till ytterligare harmonisering av kvaliteten på de avfallshanteringstjänster som tillhandahålls av ekonomiska aktörer och göra det lättare för marknaden för returråvaror att fungera.

- (33) För att garantera en säker och miljövänlig behandling av uttjänta fordon bör varje verksamhet eller företag som avser att utföra avfallsbehandling av dessa fordon erhålla ett tillstånd från den behöriga myndigheten. Tillstånd bör beviljas endast om verksamheten eller företaget har den tekniska, finansiella och organisatoriska kapacitet som krävs för att utföra behandlingen av uttjänta fordon på ett sätt som är förenligt med tillämplig EU-lagstiftning och nationell lagstiftning, inbegripet de särskilda behandlingskrav som fastställs i denna förordning. Dessutom bör auktoriserade behandlingsanläggningar ha behörighet att utfärda skrotningsintyg i enlighet med denna förordning.
- (34) I direktiv 2000/53/EG fastställs en grundläggande skyldighet för fordonsproducenter att täcka en del av kostnaderna för insamling av uttjänta fordon. På grundval av denna skyldighet är det, i linje med principen om att förorenaren betalar och i överensstämmelse med de allmänna minimikraven för system för utökat producentansvar som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG²², lämpligt att på unionsnivå fastställa krav på fordonstillverkarnas ansvar för hanteringen av uttjänta fordon. Producenterna bör ha utökat producentansvar när de fordon de släppt ut på marknaden nått slutet av sin livscykel. Det utökade producentansvaret bör omfatta skyldigheterna att säkerställa att de fordon som tillhandahålls av producenterna på marknaden i en medlemsstat samlas in och hanteras i enlighet med denna förordning och att avfallshanteringsaktörer som hanterar sådana fordon uppfyller de materialåtervinningsmål som fastställs i denna förordning.
- (35) För att underlätta övervakningen av att producenterna fullgör sina skyldigheter avseende utökat producentansvar bör medlemsstaterna upprätta ett register över producenterna. Registreringskraven bör harmoniseras i hela unionen för att underlätta registreringen, särskilt när producenter tillhandahåller fordon i olika medlemsstater. Registret bör också användas för rapportering till behöriga myndigheter om hur skyldigheterna avseende utökat producentansvar fullgörs. De egenskaper och aspekter på förfarandet som är kopplade till registret bör också vara förenliga med det register över producenter som inrättats genom förordning (EU) 2023/[Publikationsbyrå: Batteriförordningen], för att göra det möjligt för fordonsproducenter och batteriproducenter att använda ett och samma register.
- (36) Om producenten för första gången tillhandahåller fordon på marknaden inom en medlemsstats territorium, där denne inte är etablerad, bör producenten utse ett utsett ombud för det utvidgade producentansvaret.
- (37) Producenter bör kunna välja om de ska fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar individuellt eller kollektivt genom producentansvarsorganisationer som tar ansvar för deras räkning. Producentansvarsorganisationerna bör se till att de uppgifter som producenter lämnar till dem behandlas konfidentiellt. För att säkerställa att alla ekonomiska aktörers intressen vederbörligen beaktas och för att avfallshanteringsaktörer inte ska missgynnas i de beslut som fattas inom ramen för system för utökat producentansvar, bör det i dessa organisationers styrande organ finnas en rättvis representation av producenter och avfallshanteringsaktörer.

²² Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3).

- (38) Producenterna bör finansiera en del av kostnaderna för den insamling och behandling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i denna förordning, särskilt skyldigheter som syftar till att säkerställa högre kvalitet på returråvaror som utvinns från fordon. Den exakta kostnadsnivån för sådan verksamhet som bör täckas av producenterna bör fastställas med beaktande av intäkterna från auktoriserade behandlingsanläggningar och andra avfallshanteringsaktörer som uppstått vid försäljning av begagnade reservdelar eller komponenter, samt från returråvaror från uttjänta fordon. Därför bör de behöriga myndigheterna, i samarbete med producenter och avfallshanteringsaktörer, övervaka de genomsnittliga kostnaderna för insamling, materialåtervinning och behandling samt nivån på de ekonomiska bidrag som betalas av producenterna för att säkerställa att kostnaderna fördelas rättvist mellan alla berörda aktörer.
- (39) Producenternas ekonomiska bidrag bör också täcka kostnaderna för utbildningskampanjer, som syftar till att öka insamlingen av uttjänta fordon, inrättandet av ett anmälningssystem för utfärdande och överföring av skrotningsintyg samt insamling och rapportering av uppgifter till de behöriga myndigheterna. Alla dessa åtgärder är nödvändiga för att säkerställa en korrekt hantering av uttjänta fordon, särskilt för att spåra de fordon som producenterna ansvarar för i enlighet med denna förordning.
- (40) Producenter som väljer att individuellt fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar bör också lämna en garanti som ska användas för att täcka kostnaderna för hantering av uttjänta fordon. Sådana garantier får användas framförallt i fall där de berörda producenterna blir insolventa eller permanent upphör med sin verksamhet.
- (41) Om en producent fullgör sina skyldigheter avseende utökat producentansvar tillsammans med en producentansvarsorganisation bör de ekonomiska bidrag som betalas av producenten anpassas på grundval av harmoniserade kriterier. Sådana kriterier bör skapa ekonomiska incitament för tillverkarna att öka cirkulariteten när de konstruerar och tillverkar nya fordon, samtidigt som de beaktar mängden primära och materialåtervunna material i ett fordon, i vilken utsträckning det innehåller delar, komponenter och material som är svåra att avlägsna, ta isär, återanvända eller materialåtervinna samt den mängd farliga ämnen som fordonet innehåller. I syfte att undvika snedvridning av den inre marknaden bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att komplettera denna förordning genom att fastställa närmare bestämmelser om hur kriterierna för anpassning av de ekonomiska bidrag som betalas till producentansvarsorganisationerna bör tillämpas.
- (42) Eftersom fordon ofta blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat än i den medlemsstat där de registrerades för första gången, är det nödvändigt att införa regler om gränsöverskridande utökat producentansvar. Dessa regler bör säkerställa att producentens ansvar omfattar de insamlings- och behandlingskostnader som uppstår för avfallshanteringsaktörerna i den medlemsstat där fordonet blir ett uttjänt fordon. I detta syfte bör producenten utse en företrädare för det utökade producentansvaret i varje medlemsstat och inrätta mekanismer för gränsöverskridande samarbete med relevanta avfallshanteringsaktörer. Införandet av en sådan mekanism bidrar till att skapa lika villkor mellan de auktoriserade behandlingsanläggningarna i hela unionen, och underlättar utvecklingen av unionsomfattande strategier när det gäller individuellt producentansvar.

- (43) För att säkerställa att dessa skyldigheter uppfylls och för att undvika snedvridning av den inre marknaden, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att fastställa ytterligare närmare bestämmelser om producenternas, medlemsstaternas och avfallshanteringsaktörernas skyldigheter och utformningen av de gränsöverskridande mekanismerna.
- (44) En viktig förutsättning för en sund behandling av uttjänta fordon är att alla uttjänta fordon samlas in. Genom denna förordning bör det därför införas vissa skyldigheter i fråga om insamlingen, som i första hand ska gälla för producenterna och i andra hand för medlemsstaterna. Producenterna bör inrätta eller delta i inrättandet av insamlingssystemen, och medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att systemen verkligen inrättas och att systemen gör det möjligt att uppnå målen i denna förordning. Insamlingssystemen bör göra det möjligt för fordonsägare och andra fordonsinnehavare att utan onödigt merarbete eller kostnader lämna fordonet till en auktoriserad anläggning. Detta innebär i praktiken att sådana system på lämpligt sätt bör omfatta varje medlemsstats hela territorium. De bör också göra det möjligt att samla in alla märken av uttjänta fordon samt skrotdelar från fordonsreparationer.
- (45) Uttjänta fordon bör behandlas endast i auktoriserade behandlingsanläggningar, vilket gör att sådana anläggningar spelar en avgörande roll för insamlingen av uttjänta fordon. För att underlätta insamling och säkerställa tillräcklig tillgång till anläggningar för insamling av uttjänta fordon föreskrivs i denna förordning en möjlighet att inrätta insamlingsplatser. Sådana platser skulle endast ha till uppgift att samla in uttjänta fordon, lagra dem under lämpliga förhållanden och transportera dem till den auktoriserade behandlingsanläggningen. För driften av en sådan plats krävs ett särskilt tillstånd. Insamlingsplatserna bör vara skyldiga att leverera alla insamlade uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar.
- (46) För att insamlingen av alla uttjänta fordon ska ske effektivt, är det nödvändigt att informera allmänheten om att det finns insamlingssystem. Fordonsägare bör vara medvetna om att de i princip utan kostnad kan lämna ett uttjänt fordon, med eller utan elfordonsbatteriet, till ett insamlingsställe eller en auktoriserad behandlingsanläggning. I den informationskampanj som genomförs av producenter eller producentansvarsorganisationer bör man också redogöra för konsekvenserna för miljön och människors hälsa om uttjänta fordon samlas in och behandlas på felaktigt sätt.
- (47) Den auktoriserade behandlingsanläggningen bör utfärda ett skrotningsintyg för att dokumentera att ett uttjänt fordon har behandlats. Detta är nödvändigt för att säkerställa en ordentlig övervakning av hanteringen av uttjänta fordon. Minimikraven för detta intyg fastställs för närvarande i kommissionens beslut 2002/151/EG²³ och innehållet i det beslutet bör införas i denna förordning, med nödvändiga anpassningar. Intyget bör utfärdas i elektroniskt format och lämnas till det uttjänta fordonets sista ägare och sedan översändas av de auktoriserade behandlingsanläggningarna och den sista ägaren till de behöriga myndigheterna i medlemsstaten, eftersom uppvisandet av intyget gör det möjligt att slutligt avregistrera ett fordon. Det elektroniska anmälningssystemet bör göra det möjligt att överföra både det dokument som bekräftar insamlingen av uttjänta fordon och skrotningsintyget.

²³ Kommissionens beslut 2002/151/EG av den 19 februari 2002 om minimikrav för skrotningsintyg utfärdade i enlighet med artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (EGT L 50, 21.2.2002, s. 94).

- (48) Trots att det finns en skyldighet enligt direktiv 2000/53/EG att överföra alla uttjänta fordon för behandling till en auktoriserad behandlingsanläggning finns det ett mycket stort antal fordon som man inte vet var de befinner sig, och som kan ha behandlats olagligt eller exporterats som uttjänta fordon eller vars status inte har rapporterats korrekt till medlemsstaternas registreringsmyndigheter. Sådana fordon kallas ”saknade fordon”. Medlemsstaterna bör stärka sitt samarbete för att minska antalet saknade fordon. Erkännandet av skrotningsintyg som utfärdats i en annan medlemsstat och skyldigheten att informera myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat om att ett skrotningsintyg har utfärdats, bör göra det möjligt att på ett bättre sätt spåra var uttjänta fordon befinner sig.
- (49) För att insamlingen av uttjänta fordon ska bli så effektiv som möjligt bör fordonsägare åläggas tydliga skyldigheter. De bör leverera sitt fordon, när det når slutet av livscykeln, till insamlingsplatser eller auktoriserade behandlingsanläggningar och uppvisa skrotningsintyget för registreringsmyndigheterna i syfte att slutligen avregistrera fordonet.
- (50) För att säkerställa en enhetlig och miljövänlig behandling av uttjänta fordon i unionen är det viktigt att se till att de auktoriserade behandlingsanläggningarna tar emot och behandlar alla uttjänta fordon, delar, komponenter och material, även skrotdelar från fordonsreparationer, i enlighet med de villkor som anges i deras tillstånd och i enlighet med kraven i denna förordning, bästa tillgängliga teknik och Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU²⁴.
- (51) Med tanke på den viktiga roll som auktoriserade behandlingsanläggningar spelar när det gäller att hantera uttjänta fordon på ett sätt som inte inverkar negativt på miljön eller människors hälsa och bidrar till uppnåendet av unionens mål för den cirkulära ekonomin, är det nödvändigt att fastställa skyldigheter som är tillämpliga på sådana anläggningar och som omfattar all deras verksamhet, från mottagande och lagring av uttjänta fordon till slutbehandling.
- (52) För att deras verksamhet ska vara spårbar bör de auktoriserade behandlingsanläggningarna dokumentera den utförda behandlingen och elektroniskt lagra uppgifterna i minst tre år, och på begäran kunna lägga fram dem för relevanta nationella myndigheter.
- (53) Saneringen av uttjänta fordon är det första steget mot att förebygga skador på miljön, människors hälsa och negativ inverkan på säkerheten på arbetsplatsen. Det är därför viktigt att ett uttjänt fordon, innan det behandlas vidare, genomgår nödvändig sanering så snart som möjligt efter det att det lämnats till den auktoriserade behandlingsanläggningen. I detta skede bör spilloljor samlas in och lagras åtskilda från andra vätskor och behandlas vidare i enlighet med direktiv 2008/98/EG. Dessutom bör delar, komponenter och material som innehåller bly, kvicksilver och sexvärt krom avlägsnas från det uttjänta fordonet för att undvika negativa effekter på människor eller miljön.
- (54) För att säkerställa ett korrekt genomförande av förordning (EU) 2023/[Publikationsbyrå: Batteriförordningen] ska alla batterier som ingår i fordon avlägsnas separat från ett uttjänt fordon och lagras på en särskild plats för vidare behandling.

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

- (55) För att maximera potentialen för återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter, och bevara ett högt värde för returråvaror som härrör från uttjänta fordon, bör det vara obligatoriskt att avlägsna vissa delar och komponenter från ett uttjänt fordon före fragmentering. De berörda delarna och komponenterna bör avlägsnas i en manuell isärtagningsprocess eller en halvautomatisk demonteringsprocess. För att stimulera utvecklingen av teknik för isärtagning, sortering, fragmentering och efterfragmentering bör det vara möjligt att i vissa undantagsfall avvika från kravet på obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter. Man bör kunna visa att de berörda delarna och komponenterna kan avlägsnas lika effektivt med dessa tekniker som med manuella eller halvautomatiska processer, och utan att kvaliteten på de resulterande behandlingsfraktionerna sänks. För att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilaga VII.
- (56) När de auktoriserade behandlingsanläggningarna har avlägsnat delar och komponenter från ett uttjänt fordon bör de noggrant bedöma och avgöra om dessa delar och komponenter är lämpliga för återanvändning, återtillverkning eller renovering, på grundval av objektiva kriterier kopplade till delarnas och komponenternas tekniska egenskaper och krav på fordonssäkerhet.
- (57) I förordning (EU) 2023/[Batterier] fastställs regler om batteriers hållbarhet, prestanda, säkerhet, insamling, materialåtervinning och andra livscykel, samt om information till ekonomiska aktörer om avlägsnande av batterier. Potentialen för en andra livscykel för batterier bör beaktas i denna förordning genom att elfordonsbatteriet utesluts från de väsentliga delarna eller komponenterna för att möjliggöra kostnadsfri inlämning av fordonet för behandling, utan elfordonsbatteriet.
- (58) Med tanke på återtillverknings- och renoveringspotentialen i bilindustrin och dess bidrag till den cirkulära ekonomin är det nödvändigt att skapa rättslig klarhet för sektorns ekonomiska aktörer. Det bör därför klargöras att delar och komponenter som avlägsnas från ett uttjänt fordon och som lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering inte bör betraktas som avfall. Detta är nödvändigt för att underlätta leverans, transport eller annan överföring av sådana delar och komponenter. De relevanta nationella myndigheterna bör kunna begära dokumentation från den auktoriserade behandlingsanläggning som avlägsnat den berörda delen eller komponenten och som genom en särskild bedömning bekräftar att de relevanta delarna och komponenterna är tekniskt lämpliga för återtillverkning, renovering eller återanvändning.
- (59) I sin utvärdering av direktiv 2000/53/EG konstaterade kommissionen att begagnade reservdelar och komponenter erbjuds till allmänheten av oidentifierade leverantörer och ofta kommer från olaglig verksamhet. Därför bör nya krav fastställas för handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter. Sådana delar och komponenter bör framför allt märkas med en etikett som anger identifieringsnumret för det fordon från vilket komponenten eller delen har avlägsnats, och uppgifter om den aktör som avlägsnat dem, och bör även åtföljas av en garanti.
- (60) Av trafiksäkerhets- och miljöskyddsskäl bör vissa komponenter och delar som har avlägsnats från uttjänta fordon inte återanvändas, återtillverkas eller renoveras. Sådana delar och komponenter bör varken användas för tillverkning av nya fordon eller i fordon som redan släppts ut på marknaden.

- (61) För att främja utvecklingen av och den korrekta funktionen hos marknaden för återanvändbara, renoverade och återtillverkade delar och komponenter i unionen bör medlemsstaterna uppmuntras att inrätta nödvändiga incitament på nationell nivå för att främja återanvändning, renovering och återtillverkning av delar och komponenter, oavsett om de avlägsnas under ett fordon's användning eller när det är uttjänt. Kommissionen bör underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna genom att utbyta bästa praxis om de incitament som inrättats på nationell nivå för att övervaka hur effektiva de är.
- (62) I sin utvärdering av direktiv 2000/53/EG konstaterade kommissionen att definitionen av materialåtervinning i det direktivet är för bred och inte förenlig med direktiv 2008/98/EG, eftersom den betraktar "återfyllnad" som ett materialåtervinningsförfarande. Därför bör förordningen anpassa definitionen av materialåtervinning till direktiv 2008/98/EG och utesluta återfyllnad från dess tillämpningsområde.
- (63) Materialåtervinningen av all plast från uttjänta fordon bör kontinuerligt förbättras, och det är viktigt att säkerställa ett tillräckligt utbud av materialåtervunnet material för att tillgodose efterfrågan på materialåtervunnen plast i fordon. Det är därför nödvändigt att fastställa ett särskilt materialåtervinningsmål på 30 % plast från uttjänta fordon. Detta mål skulle komplettera målen för uttjänta fordon (85 %) samt målen för återanvändning och återvinning (95 %) av uttjänta fordon per genomsnittlig vikt per fordon och år. För att underlätta för avfallshanteringsaktörerna att uppfylla dessa krav behövs en övergångsperiod på tre år. Under tiden bör de nuvarande målen för återanvändning och materialåtervinning (85 %) samt återanvändning och återvinning (95 %) av uttjänta fordon, som fastställs i direktiv 2000/53/EG och som grundar sig på definitionen av materialåtervinning i det direktivet, fortsätta gälla.
- (64) Det är viktigt att öka återvinningen av returråvaror av hög kvalitet genom att förbättra fragmenteringsprocesserna för uttjänta fordon. Uttjänta fordon, samt tillhörande delar, komponenter och material, bör därför inte bearbetas i en fragmenteringsanläggning tillsammans med förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning. Detta framförallt för att förbättra separationen av koppar från stålfraktioner.
- (65) För att ytterligare öka kvaliteten på behandlingen av uttjänta fordon bör det inte vara möjligt att deponera avfallsfraktioner som härrör från fragmenterade uttjänta fordon, som innehåller icke-inert avfall och som inte bearbetats med teknik för efterfragmentering.
- (66) Uttjänta fordon klassificeras som farligt avfall och kan inte exporteras till länder utanför OECD. Uttjänta sanerade fordon får fortfarande behandlas utanför unionen, förutsatt att de transporteras i enlighet med förordning (EU) nr 1013/2006.
- (67) Om ett uttjänt fordon transporteras från unionen till ett tredjeland bör exportören tillhandahålla styrkande handlingar som godkänts av den behöriga myndigheten i bestämmelselandet och som bekräftar att behandlingsvillkoren i stort sett är likvärdiga med kraven i denna förordning och med de hälso- och miljöskydds krav som fastställs i annan unionslagstiftning, i linje med förordning (EU) [den nya förordningen om transport av avfall].
- (68) För att säkerställa att uttjänta fordon behandlas på ett miljömässigt hållbart sätt är det viktigt att tydliggöra ett fordon's status under hela dess livslängd, särskilt i situationer där det finns ett behov av att särskilja begagnade fordon från uttjänta fordon. En

fordonsägare som avser att överlåta äganderätten till ett begagnat fordon bör särskilt åläggas att visa att fordonet inte är ett uttjänt fordon. För att bedöma statusen hos ett begagnat fordon, bör fordonsägaren, andra ekonomiska aktörer och behöriga myndigheter verifiera att vissa kriterier, som visar om det berörda fordonet är ett uttjänt fordon, är uppfyllda. För att ta hänsyn till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilaga I som fastställer kriterierna för när ett fordon är ett uttjänt fordon.

- (69) I EU-handlingsplanen *Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark*²⁵ betonade kommissionen behovet av att föreslå nya åtgärder för att ta itu med unionens externa miljöavtryck kopplat till export av uttjänta och begagnade fordon. Med tanke på att exporten av begagnade fordon medför stora miljö- och folkhälsoutmaningar, vilket dokumenterats av FN:s miljöprogram²⁶, och att unionen är världens största exportör av begagnade fordon, är det nödvändigt att fastställa särskilda krav på unionsnivå för export av begagnade fordon [från unionen]. Kraven bör baseras på objektiva kriterier enligt vilka ett begagnat fordon inte är ett uttjänt fordon och ska vara trafiksäkert i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU²⁷. Detta bör säkerställa att endast begagnade fordon som är lämpliga att framföras på unionens vägar kan exporteras till ett tredjeland, vilket minskar riskerna för att exporten av begagnade fordon från unionen bidrar till luftföroreningar eller trafikolyckor i tredjeländer. För att tullmyndigheterna ska kunna kontrollera att dessa krav uppfylls vid export bör varje person som exporterar ett begagnat fordon vara skyldig att förse dessa myndigheter med fordonets identifieringsnummer och en förklaring som bekräftar att det begagnade fordonet inte är ett uttjänt fordon och att det anses vara trafiksäkert.
- (70) Det är viktigt att inrätta en mekanism där man effektivt kan kontrollera att begagnade fordon överensstämmer med exportkraven utan att handeln mellan unionen och tredjeländer hindras. Kommissionen bör därför inrätta ett elektroniskt system som gör det möjligt för medlemsstaternas myndigheter att i realtid utbyta information om fordons identifieringsnummer och trafiksäkerhetsstatusen hos begagnade fordon som ska exporteras. Med tanke på systemets nuvarande egenskaper och funktioner som är kopplade till utbyte mellan fordonsregistreringsmyndigheter av information om fordon registrerade i unionen, har kommissionen utvecklat MOVE-HUB, som är en plattform för utbyte av meddelanden, för att kunna koppla samman medlemsstaternas nationella elektroniska register. Plattformen omfattar för närvarande sammankoppling av register över vägtransportföretagen (ERRU), körkortsregister (Resper), sammankoppling av yrkesförarregister (ProDriveNet), anmälan av fel vid vägkontroller av fordon (RSI) och sammankoppling av register över färdskrivarförarkort (TACHOnet). Därför bör MOVE-Hub:s funktioner utökas ytterligare för att möjliggöra utbyte av information om fordons identifieringsnummer och trafiksäkerhetsstatusen för begagnade fordon som ska exporteras. För att göra det möjligt för tullen att elektroniskt och automatiskt kontrollera om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller exportkraven bör det elektroniska system som drivs av MOVE-HUB kopplas samman med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, i enlighet med Europaparlamentets och rådets

²⁵ COM(2021) 400.

²⁶ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

²⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51).

förordning (EU) 2022/2399²⁸. I den förordningen föreskrivs en övergripande ram för automatiska kontroller som är tillämpliga på en specifik icke-tullrelaterad unionsformalitet. I den här förordningen bör det därför fastställas de viktigaste delar som ska kontrolleras, medan de tekniska aspekterna av genomförandet av denna kontroll fastställs i förordning (EU) 2022/2399.

- (71) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av exportkraven bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att utveckla de nödvändiga elektroniska systemen och göra dem möjliga att använda med nationella system.
- (72) Medlemsstaterna bör samarbeta med varandra för att säkerställa ett effektivt genomförande av kraven för export av begagnade fordon och för att tillhandahålla ömsesidigt bistånd. Detta bistånd bör omfatta informationsutbyte för att verifiera fordonens status före exporten, inbegripet bekräftelse av registreringsinformation i den medlemsstat där de tidigare var registrerade. För att samarbetet ska bli så omfattande som möjligt bör medlemsstaterna dessutom samarbeta med myndigheter i tredjeländer.
- (73) Det är viktigt att tullmyndigheterna kan utföra kontroller av begagnade fordon som ska exporteras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013²⁹. En betydande andel av de begagnade fordon som lämnar unionen är avsedda för länder där importkrav har fastställts eller kan komma att fastställas, exempelvis krav på fordonets ålder eller dess utsläpp. Det är viktigt att tullmyndigheterna på elektronisk väg och automatiskt, via miljön med en enda kontaktpunkt för tullen i EU, kan verifiera om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller dessa krav, när de berörda tredjeländerna officiellt informerar kommissionen om dessa krav. För att skydda miljön och trafiksäkerheten i tredjeländer bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av dessa krav.
- (74) För att förhindra att risken för att fordon exporteras utan de handlingar som krävs med uppgift om fordonets identifieringsnummer och trafiksäkerhet och för att bristande efterlevnad av exportkraven upptäcks först när fordonet har lämnat unionen, bör tillämpning av de förenklade tullförfaranden som fastställs i förordning (EU) nr 952/2013 inte tillåtas. Dessa förfaranden skulle hindra tullmyndigheterna från att utföra kontroller i realtid genom miljön med en enda kontaktpunkt för tullen i EU, vilket skulle öka risken för överträdelse av unionens regler om export av begagnade fordon.
- (75) I sin utvärdering av direktiv 2000/53/EG ansåg kommissionen att avsaknaden av krav på obligatoriska inspektioner var en brist i direktivet. Därför bör det i denna förordning fastställas minimikrav för inspektionernas frekvens och omfattning samt egenskaper hos de anläggningar som ska omfattas av inspektionerna. De auktoriserade behandlingsanläggningarnas konkurrenskraft i förhållande till de olagliga aktörerna skulle således skyddas och en fortsatt efterlevnad av tillståndsvillkoren och kraven på insamling och behandling av uttjänta fordon skulle säkerställas.
- (76) Inspektionerna bör omfatta efterlevnaden av bestämmelserna om export av begagnade fordon och om behandling av uttjänta fordon. Varje år bör inspektionerna omfatta

²⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2399 av den 23 november 2022 om inrättande av en miljö med en enda kontaktpunkt för tullen i EU och om ändring av förordning (EU) nr 952/2013 (EUT L 317, 9.12.2022, s. 1).

²⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 269, 10.10.2013, s. 1).

minst 10 % av de auktoriserade behandlingsanläggningarna och aktörerna. Reparations- och underhållsaktörer bör också inspekteras. Det bör understrykas att inspektioner som utförs i enlighet med denna förordning bör komplettera inspektioner av transporter av uttjänta fordon, som regleras utförligt i förordning [Publikationsbyrån: den nya förordningen om transport av avfall].

- (77) Medlemsstaterna bör inrätta samarbetsmekanismer på nationell och internationell nivå så att inspektionerna kan genomföras på ett effektivt sätt. Mekanismerna bör möjliggöra utbyte av uppgifter ur fordonsregister som är nödvändiga för att spåra fordonen och kontrollera om de har behandlats korrekt när de är uttjänta.
- (78) Medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga verkställighetsåtgärder för att ta itu med olaglig behandling av uttjänta fordon för att förhindra skador på miljön eller människors hälsa. Alla verksamheter eller företag som behandlar uttjänta fordon utan giltigt tillstånd, eller som bryter mot de villkor eller krav som anges i tillståndet, bör därför bli föremål för sanktioner. Medlemsstaterna bör också överväga andra åtgärder, såsom återkallande av tillstånd eller tillfällig indragning av en aktörs verksamhet, för att säkerställa en effektiv efterlevnad av denna förordning.
- (79) Medlemsstaterna bör anta bestämmelser om de sanktioner som ska gälla vid överträdelser av denna förordning och se till att de verkställs. Sanktionerna bör fastställas i synnerhet för överträdelser av bestämmelserna om export av begagnade fordon, leverans av uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar eller insamlingsplatser och handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (80) Det är nödvändigt att fastställa rapporteringsskyldigheter för att säkerställa korrekt genomförande, övervakning och utvärdering av unionslagstiftningen och för att ge marknaderna aktuell information om öppenhet och insyn. Korrekta och giltiga uppgifter är nödvändiga för att kommissionen ska kunna bedöma om de åtgärder som föreskrivs i förordningen fungerar korrekt, och vid behov föreslå ytterligare justeringar för att säkerställa en miljövänlig behandling av uttjänta fordon eller för att rationalisera genomförandet av förordningen. I syfte att begränsa rapporteringsbördan bör endast uppgifter som är oundvikliga för genomförandet av denna förordning rapporteras, och rapporteringen bör underlättas med hjälp av digitala verktyg. På grundval av dessa faktorer bör det anges vilka uppgifter som de ekonomiska aktörerna ska rapportera till de berörda myndigheterna och vilka uppgifter som medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av rapporteringskraven, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. I genomförandakterna, som bör ersätta kommissionens beslut 2005/293/EG³⁰, bör det också fastställas en metod för beräkning och verifiering av huruvida målen för återanvändning, materialåtervinning och återvinning har uppnåtts.
- (81) Medlemsstaternas behöriga myndigheter spelar en viktig roll när det gäller att kontrollera efterlevnaden av de skyldigheter som fastställs i denna förordning i fråga om insamling och hantering av uttjänta fordon, bland annat genom att dessa myndigheter bättre kan spåra var fordonen befinner sig och bekämpa olaglig hantering av uttjänta fordon. Medlemsstaterna bör därför kräva att avfallshanteringsaktörer och andra relevanta ekonomiska aktörer förser de behöriga myndigheterna med uppgifter

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

som gör det möjligt för dem att bättre övervaka hur bestämmelserna om insamling och hantering av uttjänta fordon genomförs.

- (82) De genomförandebefogenheter som tilldelas kommissionen genom den här förordningen bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011³¹.
- (83) När kommissionen antar delegerade akter enligt denna förordning är det särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning³². För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (84) Bilaga II till förordning (EU) 2019/1020, som innehåller en förteckning över harmoniserad unionslagstiftning utan bestämmelser om sanktioner, bör ändras så att direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG stryks från den förteckningen, eftersom det är nödvändigt att den nuvarande förordningen innehåller bestämmelser om sanktioner.
- (85) Det är nödvändigt att säkerställa att de typgodkännanderelaterade bestämmelserna och kraven i den här förordningen kontrolleras under förfarandet för EU-typgodkännande. Förordning (EU) 2018/858 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (86) Saknade fordon har erkänts som en av de största stötestenarna vid genomförandet av direktiv 2000/53/EG. Att det saknas ett effektivt system för informationsutbyte i realtid mellan medlemsstaterna om fordons registreringsstatus hindrar spårbarheten och har identifierats som en orsak till det stora antalet ”saknade fordon” i unionen. För att åtgärda detta bör kommissionen föreslå en översyn av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon³³. Denna översyn bör kräva att medlemsstaterna för fordon som är registrerade på deras territorium elektroniskt registrerar uppgifter som gör det möjligt att korrekt dokumentera skälen till att ett fordon slutligen avregistreras, särskilt om ett fordon har behandlats som ett uttjänt fordon i en auktoriserad behandlingsanläggning, omregistrerats i en annan medlemsstat, exporterats till ett tredjeland utanför unionen eller stulits. För att förhindra olaglig isärtagning eller export av fordon som tillfälligt avregistrerats bör fordonsägarna dessutom vara skyldiga att omgående rapportera eventuella förändringar i ägandet till den nationella fordonsregistreringsmyndigheten. Dessa ändringar kompletterar och bygger på de befintliga kraven på medlemsstaterna att elektroniskt registrera uppgifter om alla fordon som är registrerade på deras territorium.
- (87) Med tanke på behovet av att säkerställa en hög miljöskyddsnivå och ta hänsyn till vetenskapliga framsteg bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning och dess inverkan på den inre marknadens funktion och miljön. Rapporten bör innehålla en utvärdering av bestämmelserna om utformningen av nya fordon, inbegripet målen för

³¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

³² EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

³³ Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57).

återanvändning, materialåtervinning och återvinning, hanteringen av uttjänta fordon, inbegripet materialåtervinningsmålen, och om sanktioner samt en bedömning av behovet och genomförbarheten av att ytterligare utvidga tillämpningsområdet för denna förordning till vissa fordon i kategori L, tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon. Denna bedömning bör inte bara inriktas på aspekter som rör behandlingen av uttjänta fordon, utan även på om det är relevant att fastställa konstruktionskrav och vilket mervärde det kan ge.

- (88) Rapporten från kommissionen bör också innehålla en bedömning av åtgärderna för tillhandahållande av information om ämnen som inger betänkligheter i fordon och huruvida spårbarheten för sådana ämnen behöver förbättras. Det bör också bedömas om det finns ett behov av att införa åtgärder för att ta itu med de ämnen som kan påverka behandlingen av fordon när de är uttjänta i syfte att uppnå bättre anpassning till förordning (EU) [ekodesign för hållbara produkter].
- (89) Det är nödvändigt att ge ekonomiska aktörer tillräckligt med tid för att fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning, och medlemsstaterna måste få tillräckligt med tid för att upprätta den administrativa infrastruktur som behövs för att tillämpa förordningen. Tillämpningen av denna förordning bör därför senareläggas.
- (90) För att göra det möjligt för medlemsstaterna att vidta nödvändiga administrativa åtgärder för att inrätta insamlingssystem, samtidigt som kontinuiteten för ekonomiska aktörer och avfallshanteringsaktörer bibehålls, bör upphävandet av direktiv 2000/53/EG senareläggas.
- (91) Denna förordning ändrar inte de regler om begränsningar av användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon som fastställs i direktiv 2000/53/EG eller undantag från dessa begränsningar. Den innehåller dock tydligare regler om hur efterlevnaden av dessa begränsningar, liksom av andra cirkularitetskrav, ska kontrolleras under typgodkännandeförfarandet. För att säkerställa att tillverkarna har tillräckligt med tid för att följa dessa regler bör tillämpningen av dem skjutas upp. Därför bör bestämmelserna i direktiv 2000/53/EG om begränsning av användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom fortsätta att gälla till dess att dessa regler börjar tillämpas, för att säkerställa kontinuitet och för att garantera att fordon som släpps ut på unionsmarknaden inte innehåller sådana ämnen, i andra fall än de som föreskrivs i det direktivet.
- (92) Denna förordning innehåller också tydligare bestämmelser om utökat producentansvar än direktiv 2000/53/EG. Eftersom inrättandet av sådana system och nödvändiga nationella bestämmelser om godkännande av producenter och producentansvarsorganisationer kräver en viss tid bör tillämpningen av dessa bestämmelser skjutas upp. Motsvarande bestämmelser i direktiv 2000/53/EG bör fortsätta att gälla till dess att dessa bestämmelser blir tillämpliga för att säkerställa kontinuitet när det gäller producenternas finansiering av kostnaderna för insamling av uttjänta fordon.
- (93) På samma sätt innehåller denna förordning nya krav på behandling av uttjänta fordon, särskilt när det gäller avlägsnande av delar och komponenter i syfte att främja återanvändning, återtillverkning eller renovering av dem samt ökad kvalitet på materialåtervinningsprocesserna. Avfallshanteringsaktörerna behöver tid för att anpassa sig till dessa nya krav och tillämpningen av dem bör därför skjutas upp. Motsvarande bestämmelser i direktiv 2000/53/EG bör fortsätta att gälla tills dessa krav blir tillämpliga för att säkerställa kontinuitet i behandlingen av uttjänta fordon.

- (94) Skyldigheterna enligt direktiv 2000/53/EG om rapportering och de därmed sammanhängande skyldigheterna när det gäller överföring av uppgifter till kommissionen bör fortsätta att gälla under en tidsperiod för att säkerställa kontinuitet fram till dess att de nya beräkningsreglerna och rapporteringsformaten antas av kommissionen i enlighet med denna förordning.
- (95) Tillämpningen av alla bestämmelser som rör fordon i kategorierna L3e–L7e, M2, M3, N2, N3 och O bör skjutas upp för att ge aktörerna tillräckligt med tid för att uppfylla de nya kraven. Detta är särskilt viktigt när det gäller tillstånd för auktoriserade behandlingsanläggningar som kan utföra sanering och ytterligare behandling av sådana fordon.
- (96) För tydlighetens, rationalitetens och förenklingens skull bör upphävandet av direktiv 2005/65/EG skjutas upp, eftersom reglerna om typgodkännande av motorfordon i fråga om återanvändning, materialåtervinning och återvinning ingår i den här förordningen. På så vis får tillverkarna tillräckligt med tid för att säkerställa att de fordonstyper de konstruerar och utformar uppfyller cirkularitetskraven och godkännandemyndigheterna får tid att införa de nya reglerna.
- (97) Eftersom målet för denna förordning, det vill säga att bidra till att den inre marknaden fungerar, att förhindra och minska de negativa effekterna vid hantering av uttjänta fordon och säkerställa en hög skyddsnivå för människors hälsa och miljön, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare på unionsnivå, på grund av behovet av harmonisering, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1 *Innehåll*

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

Artikel 2 *Tillämpningsområde*

1. Denna förordning ska tillämpas
 - (a) på fordon och uttjänta fordon i kategorierna M1 och N1 i artikel 4.1 a i och b i i förordning (EU) 2018/858,
 - (b) från och med den [Publikationsbyrå: För in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 60 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] på fordon och uttjänta fordon i kategorierna M2, M3, N2, N3 och O i artikel 4.1 i förordning (EU) 2018/858,
 - (c) från och med den [Publikationsbyrå: För in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 60 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] på fordon och uttjänta fordon i kategorierna L3e, L4e, L5e, L6e och L7e i artikel 4.2 c–g i förordning (EU) 168/2013.
2. Denna förordning ska inte tillämpas på följande:
 - (a) Fordon avsedda för särskilda ändamål enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858.
 - (b) Andra delar av ett fordon som typgodkänts i ett etappvis typgodkännande i kategorierna N1, N2, N3, M2 eller M3 förutom grundfordonet.
 - (c) Fordon tillverkat i små serier enligt definitionen i artikel 3.30 i förordning (EU) 2018/858.
 - (d) Fordon av historiskt intresse enligt definitionen i artikel 3.7 i direktiv 2014/45/EU.
3. Trots vad som sägs i punkt 1 b ska följande bestämmelser inte tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategorierna M2, M3, N2, N3 och O:
 - (a) Artikel 4 om återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet hos fordon.
 - (b) Artikel 5 om krav för ämnen i fordon.
 - (c) Artikel 6 om minimiandel materialåtervunnet innehåll i fordon.
 - (d) Artikel 7 om konstruktion för att möjliggöra avlägsnande och utbyte av vissa delar och komponenter i fordon.

- (e) Artikel 8 om allmänna skyldigheter
 - (f) Artikel 9 om en strategi för cirkularitet.
 - (g) Artikel 10 om deklaration av materialåtervunnet innehåll i fordon.
 - (h) Artikel 12 om märkning av delar, komponenter och material i fordon.
 - (i) Artikel 13 om cirkularitetspass för fordon.
 - (j) Artikel 21 om anpassning av avgifterna.
 - (k) Artikel 22 om mekanism för kostnadsfördelning för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat.
 - (l) Artikel 28 om allmänna krav för fragmentering.
 - (m) Artikel 30 om obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning före fragmentering.
 - (n) Artikel 31 om krav på borttagna delar och komponenter.
 - (o) Artikel 32 om handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter.
 - (p) Artikel 33 om återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter.
 - (q) Artikel 34 om mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning.
 - (r) Artikel 35 om förbud mot deponering av icke-inert avfall.
 - (s) Behandling för sanering av uttjänta fordon:
4. Trots vad som sägs i punkt 1 c ska följande bestämmelser inte tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategorierna L3e, L4e, L5e, L6e and L7e:
- (a) De artiklar som förtecknas i punkt 3.
 - (b) Artikel 38 om kontroller och krav för export av begagnade fordon.
 - (c) Artikel 39 om automatiserad kontroll av uppgifterna om fordonets status.
 - (d) Artikel 40 om riskhantering och tullkontroller.
 - (e) Artikel 41 om tillfälligt upphävande.
 - (f) Artikel 42 om frigörande för export.
 - (g) Artikel 43 om nekat frigörande för transport.
 - (h) Artikel 44 om samarbete mellan myndigheter och informationsutbyte.
 - (i) Artikel 45 om elektroniska system.
5. Trots vad som sägs i punkt 2 a ska följande bestämmelser gälla för fordon avsedda för särskilda ändamål:
- (a) Artikel 5 om krav för ämnen i fordon.
 - (b) Artikel 16 om utökat producentansvar.
 - (c) Artikel 20 om producenternas ekonomiska ansvar.
 - (d) Artikel 23 om insamling av uttjänta fordon.

- (e) Artikel 24 om inlämning av uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar.
 - (f) Artikel 25 om skrotningsintyg.
 - (g) Artikel 26 om fordonsägarens skyldigheter.
 - (h) Artikel 29 om sanering av uttjänta fordon.
 - (i) Artikel 30 om obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning före fragmentering.
6. Trots vad som sägs i punkt 1 b och 1 c ska artiklarna 16, 19, 20, 27 och 46–49 tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategorierna L3, L4, L5, L6, L7, M2, M3, N2, N3 och O med följande modifieringar:
- (a) Det utökade producentansvar som avses i artikel 16 ska inbegripa en skyldighet för producenter av sådana fordon att säkerställa att fordon som de har tillhandahållit på marknaden för första gången inom en medlemsstats territorium och som blir uttjänta fordon
 - i) samlas in i enlighet med artikel 23,
 - ii) saneras i enlighet med artikel 29.
 - (b) Det tillstånd som avses i artikel 19 ska beviljas mot uppvisande av att sökanden uppfyller kriterierna i artikel 19.2 med avseende på insamling och sanering av fordon.
 - (c) De ekonomiska bidrag som producenterna ska betala i enlighet med artikel 20.1 a ska täcka kostnaderna för insamling och sanering av fordon i sådana kategorier, som inte täcks av intäkterna från avfallshanteringsaktörer i samband med försäljning av begagnade reservdelar och begagnade komponenter, av sanerade uttjänta fordon eller av returråvaror som materialåtervinns från uttjänta fordon.
 - (d) Artikel 27 ska tillämpas med undantag för punkt 3 c och d.
 - (e) Artiklarna 46–49 ska endast tillämpas när det gäller kontroll av efterlevnaden av de skyldigheter som ska tillämpas på sådana fordonskategorier.

Artikel 3 *Definitioner*

1. I denna förordning gäller följande definitioner:
- (1) *fordon*: varje fordon enligt definitionen i artikel 3.15 i förordning (EU) 2018/858 eller som förtecknas i artikel 4.2 c–g i förordning (EU) nr 168/2013.
 - (2) *uttjänt fordon*: ett fordon som är avfall enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG eller fordon som är irreparabla enligt kriterierna i del A punkterna 1 och 2 i bilaga I.
 - (3) *fordonstyp*: varje typ av fordon enligt definitionen i artikel 3.32 i förordning (EU) 2018/858 eller fordonstyp enligt definitionen i artikel 3.73 i förordning (EU) nr 168/2013.
 - (4) *återanvändbarhet*: möjligheten att återanvända delar eller komponenter från ett uttjänt fordon.

- (5) *återanvändning*: varje åtgärd genom vilken delar eller komponenter från uttjänta fordon används i samma syfte som de är utformade för.
- (6) *materialåtervinningsbarhet*: möjligheten att materialåtervinna delar, komponenter eller material från ett uttjänt fordon.
- (7) *återvinningsbarhet*: möjligheten att återvinna delar, komponenter eller material från ett uttjänt fordon.
- (8) *leverantör*: en fysisk eller juridisk person som levererar delar, komponenter eller material till en producent som använder dem för att tillverka fordon.
- (9) *plast*: en polymer i den mening som avses i artikel 3.5 i förordning (EG) nr 1907/2006, till vilken tillsatser eller andra ämnen kan ha tillsatts.
- (10) *kritiska råvaror*: kritiska råvaror enligt definitionen i artikel 2.2 i förordning (EU) [akten om kritiska råvaror].
- (11) *avfall efter konsumentledet*: avfall som genereras av produkter efter det att de har släppts ut på marknaden.
- (12) *avlägsnande*: manuell, mekanisk, kemisk, termisk eller metallurgisk hantering som resulterar i att måldelarna, komponenterna eller materialen från uttjänta fordon kan identifieras individuellt som ett separat utflöde eller en del av ett utflöde.
- (13) *elmotor*: elektrisk motor som omvandlar elektrisk ineffekt till mekanisk uteffekt för att driva ett fordon.
- (14) *elfordonsbatteri*: elfordonsbatteri enligt definitionen i artikel 3.14 i förordning (EU) 2023/[Batterier och förbrukade batterier].
- (15) *auktoriserad behandlingsanläggning*: en verksamhetsutövare eller ett företag som i enlighet med direktiv 2008/98/EG och denna förordning har tillstånd att utföra insamling och behandling av uttjänta fordon.
- (16) *behandling*: alla verksamheter efter det att uttjänta fordon har överlämnats till en anläggning för sanering, isärtagning, komprimering, sönderdelning, fragmentering, återvinning eller förberedelser för bortskaffande av fragmenteringsavfallet, och varje annat förfarande som utförs för att återvinna eller bortskaffa uttjänta fordon och deras delar, komponenter och material.
- (17) *fragmentering*: alla åtgärder för att sönderdela eller fragmentera uttjänta fordon.
- (18) *reparations- och underhållsaktör*: en fysisk eller juridisk person som inom ramen för sin närings- eller yrkesverksamhet tillhandahåller reparations- eller underhållstjänster, oberoende av eller auktoriserad av en producent.
- (19) *utsläppande på marknaden*: tillhandahållande för första gången av ett fordon på unionsmarknaden.
- (20) *tillhandahållande på marknaden*: leverans av ett fordon för distribution eller användning på marknaden inom ramen för kommersiell verksamhet, mot betalning eller kostnadsfritt.
- (21) *avfallshanteringsaktör*: en fysisk eller juridisk person som yrkesmässigt utför insamling eller behandling av uttjänta fordon.
- (22) *producent*: en producent, importör eller distributör som, oavsett försäljningsmetod, inbegripet genom distansavtal enligt definitionen i artikel 2.7 i direktiv 2011/83/EU,

yrkesmässigt för första gången tillhandahåller ett fordon för distribution eller användning inom en medlemsstats territorium.

- (23) *producentansvarsorganisation*: en juridisk person som finansiellt eller finansiellt och operativt organiserar fullgörandet av skyldigheter inom utökat producentansvar för flera producenters räkning.
- (24) *utsett ombud för utökat producentansvar*: en juridisk eller fysisk person som är etablerad i en medlemsstat där producenten för första gången tillhandahåller ett fordon på marknaden, som inte är den medlemsstat där producenten är etablerad, och som utsetts av producenten i enlighet med artikel 8a.5 tredje stycket i direktiv 2008/98/EG för att uppfylla den producentens skyldigheter enligt kapitel IV i denna förordning.
- (25) *returråvaror*: råvaror som erhållits genom materialåtervinningsprocesser och som kan ersätta primära råvaror.
- (26) *fordonsägare*: varje fysisk eller juridisk person som innehar äganderätten till ett fordon och, om inget annat anges, varje innehavare av registreringsbeviset.
- (27) *teknik efter fragmentering*: teknik och teknologi som används för att bearbeta material från uttjänta fordon, efter det att de har fragmenterats, för ytterligare återvinning.
- (28) *återtillverkning*: en process där en ny del eller komponent tillverkas av delar och komponenter som antingen avlägsnas från fordon eller uttjänta fordon och där minst en ändring görs av delen eller komponenten som påverkar dess säkerhet, prestanda, ändamål eller typ.
- (29) *renovering*: åtgärder för att förbereda, rengöra, testa och vid behov reparera en del eller komponent som avlägsnas från fordon eller uttjänta fordon i syfte att återställa den delens eller komponentens prestanda eller funktionalitet för den avsedda användningen och inom det prestandaintervall som ursprungligen avsågs vid det konstruktionsstadium som gällde vid tidpunkten för dess utsläppande på marknaden.
- (30) *förpackningsavfall*: förpackningsavfall enligt definitionen i artikel 3.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 94/62/EG³⁴ [artikel 3.20 i förordning (EU) [förordningen om förpackningar och förpackningsavfall]].
- (31) *avfall som utgörs av eller innehåller elektriska eller elektroniska produkter*: avfall som utgörs av eller innehåller elektriska eller elektroniska produkter enligt definitionen i artikel 3.1 e i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/19/EU³⁵.
- (32) *icke-inert avfall*: avfall som inte uppfyller villkoren för definitionen av inert avfall i artikel 2 e i rådets direktiv 1999/31/EG³⁶.
- (33) *begagnat fordon*: ett fordon som har registrerats i en medlemsstat eller i något annat land och som inte är ett uttjänt fordon.
- (34) *begagnat fordon som ska exporteras*: ett begagnat fordon som ska hänföras till det tullförfarande som fastställs i artikel 269 i förordning (EU) nr 952/2013.

³⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 94/62/EG av den 20 december 1994 om förpackningar och förpackningsavfall (EGT L 365, 31.12.1994, s. 10).

³⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/19/EU av den 4 juli 2012 om avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning (WEEE) (EUT L 197, 24.7.2012, s. 38).

³⁶ Rådets direktiv 1999/31/EG av den 26 april 1999 om deponering av avfall (EGT L 182, 16.7.1999, s. 1).

- (35) *ekonomiska aktörer*: producenter, insamlare, fordonsförsäkringsbolag, leverantörer, reparations- och underhållsaktörer, avfallshanteringsaktörer och andra aktörer som arbetar med utformning av fordon, handel med begagnade fordon eller hantering av uttjänta fordon.
2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1 gäller följande definitioner:
- (a) *avfall, spilloljor, avfallsinnehavare, avfallshantering, insamling, förebyggande, materialåtervinning, återvinning, återfyllning, bortskaffande och system för utökat producentansvar* som fastställs i artikel 3.1, 3.3, 3.6, 3.9, 3.10, 3.12, 3.15, 3.17, 3.17a, 3.19 och 3.21 i direktiv 2008/98/EG.
 - (b) *typgodkännande, etappvis typgodkännande, komponent, delar, reservdelar, grundfordon, fordon tillverkat i små serier, fordon avsett för särskilda ändamål, marknadskontrollmyndighet, godkännandemyndighet, producent, importör och distributör* som fastställs i artikel 3.1, 3.8, 3.19, 3.21, 3.23, 3.24, 3.28, 3.30, 3.31, 3.35, 3.36, 3.40, 3.42 och 3.43 i förordning (EU) 2018/858.
 - (c) *registrering, registreringsbevis, tillfälligt upphävande, innehavare av registreringsbevis och slutlig avregistrering* som fastställs i artikel 2 b, c, d, e och f i direktiv 1999/37/EG.
 - (d) *fordon av historiskt intresse, trafiksäkerhetsprovning och trafiksäkerhetsintyg* som fastställs i artikel 3.7, 3.9 och 3.12 i direktiv 2014/45/EU.
 - (e) *ämnen som inger betänkligheter och databärare* som fastställs i artikel 2.28 och 2.30 i förordning [ekodesign för hållbara produkter].

KAPITEL II

CIRKULARITETSKRAV

Artikel 4

Återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet av fordon

1. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den [Publikationsbyrån: *för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] enligt förordning (EU) 2018/858 ska vara konstruerade så att det
- (a) kan återanvändas eller materialåtervinnas till minst 85 % av fordonets massa,
 - (b) kan återanvändas eller återvinnas till minst 95 % av fordonets massa.
2. För varje fordonstyp som avses i punkt 1 ska tillverkarna vidta följande åtgärder:
- (a) Samla in nödvändiga data från hela leveranskedjan, särskilt typ av och massa hos de material som används vid tillverkning av fordon, för att kunna säkerställa att kraven fortfarande uppfylls.
 - (b) Spara alla övriga data om fordonen som krävs för de beräkningar som avses i led e.
 - (c) Kontrollera att den information som mottagits från leverantörerna är korrekt och fullständig.
 - (d) Hantera och dokumentera uppdelningen av materialen.

- (e) Beräkna återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet, för de syften som avses i punkt 1, i enlighet med den metod som kommissionen fastställer enligt punkt 3 eller, innan en sådan metod har antagits, i enlighet med ISO-standard 22628:2002 i kombination med de faktorer som anges i del A i bilaga II.
 - (f) Märka delar och komponenter till fordon tillverkade av polymerer och elastomerer i enlighet med artikel 12.1.
 - (g) Säkerställa att de delar och komponenter som förtecknas i del E i bilaga VII inte återanvänds vid konstruktion av nya fordon.
3. Kommissionen ska senast den [*Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 35 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] anta en genomförandeakt om fastställande av en ny metod för beräkning och verifiering av graden av återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet av ett fordon, med beaktande av de faktorer som anges i bilaga II.
- Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 51.2.

Artikel 5 *Krav för ämnen i fordon*

1. Förekomsten av ämnen som inger betänkligheter i fordon och tillhörande delar och komponenter ska minimeras så långt det är möjligt.
2. Utöver de begränsningar som anges i bilaga XVII till förordning (EG) nr 1907/2006 och, i tillämpliga fall, de begränsningar som anges i bilagorna I och II till förordning (EU) 2019/1021 och i förordning (EU) 2023/[*Publikationsbyrån: Batterier*] får varje fordonstyp som är typgodkänd från och med den [*Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] enligt förordning (EU) 2018/858 inte innehålla bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom.
3. Genom undantag från punkt 2 får fordonstyper innehålla bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom under de förhållanden och upp till de maximala koncentrationsvärden som anges i bilaga III.
4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga III i syfte att anpassa den till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen genom att
 - (a) fastställa de maximala koncentrationsvärden som kan tolereras för förekomst av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i specifika delar, komponenter och homogena material i fordon,
 - (b) undanta vissa delar, komponenter och homogena material i fordon från förbudet mot förekomst av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i punkt 2 om följande villkor är uppfyllda:
 - i) Användning av dessa ämnen kan inte undvikas.
 - ii) Det konstateras att de samhällsekonomiska fördelarna uppväger hälso- eller miljöriskerna i samband med användningen av dessa ämnen.
 - iii) Det finns inga lämpliga alternativa ämnen eller tekniska lösningar.

- (c) stryka delar, komponenter och homogena material i fordon från bilaga III, om användning av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom kan undvikas,
- (d) ange vilka delar, komponenter och homogena material i fordon som ska avlägsnas före ytterligare behandling, och kräva att de ska märkas eller göras identifierbara på annat lämpligt sätt.

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

5. På begäran av kommissionen, och senast 12 månader från en sådan begäran, ska Europeiska kemikaliemyndigheten (*kemikaliemyndigheten*) utarbeta en rapport om den tekniska och ekonomiska genomförbarheten av alternativ till de befintliga undantag som förtecknas i bilaga III och, på grundval av en sådan bedömning, ett motiverat förslag till särskild ändring av undantaget.
6. Så snart kemikaliemyndigheten har mottagit kommissionens begäran ska den på sin webbplats offentliggöra ett meddelande om att en rapport kommer att utarbetas avseende en eventuell ändring av ett undantag i bilaga III, och uppmana alla berörda parter att inkomma med synpunkter senast åtta veckor från dagen för offentliggörandet av meddelandet. Myndigheten ska på sin webbplats offentliggöra alla synpunkter som inkommit från berörda parter.
7. Senast nio månader efter det att den rapport som avses i punkt 5 har överlämnats till kommissionen ska kemikaliemyndighetens kommitté för samhällsekonomisk analys, som inrättats i enlighet med artikel 76.1 d i förordning (EG) nr 1907/2006, anta ett yttrande om rapporten och om de specifika ändringar som föreslås. Myndigheten ska utan dröjsmål överlämna detta yttrande till kommissionen.
8. Kommissionen ska anta de delegerade akter som avses i punkt 4 och ta hänsyn till de samhällsekonomiska konsekvenserna av att införa, ändra eller stryka ett undantag från begränsningen i användningen av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i fordonstyper, inbegripet möjliga alternativ och effekterna på människors hälsa och miljön under fordonens hela livscykel.

Artikel 6

Minimiandel materialåtervunnet innehåll i fordon

1. Den plast som ingår i varje fordonstyp som är typgodkänd från och med den [*Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] enligt förordning (EU) 2018/858 ska innehålla minst 25 viktprocent plast som är materialåtervunnet från plastavfall efter konsumentledet.

Minst 25 % av det mål som fastställs i det första stycket ska uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon används i den berörda fordonstypen.
2. Senast den [*Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 23 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska kommissionen anta en genomförandeakt i enlighet med artikel 51.2 för att komplettera denna förordning genom att fastställa metoden för beräkning och verifiering, vid tillämpning av punkt 1 i denna artikel, av andelen plast

som återvunnits från avfall efter konsumentledet respektive från uttjänta fordon, och som finns i och ingår i fordonstypen.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en minimiandel stål som materialåtervunnits från stålavfall efter konsumentledet och som ska finnas i och ingå i fordonstyper som ska typgodkännas i enlighet med denna förordning och förordning (EU) 2018/858.

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

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

Kommissionen får anta en genomförandeakt för att fastställa metoden för beräkning och verifiering av andelen materialåtervunnet stål från stålavfall efter konsumentledet som finns i och används i fordonstyper.

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

4. Senast den *[Publikationsbyrå: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 35 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande]* ska kommissionen bedöma om det är genomförbart att införa ett krav på minimiandelen

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

Efter bedömningen som avses i första stycket ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en minimiandel aluminium och aluminiumlegeringar, magnesium och magnesiumlegeringar, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som ska finnas i och ingå i de fordonstyper som ska typgodkännas enligt denna förordning och förordning (EU) 2018/858.

Omfattningen av den minimiandel materialåtervunnet innehåll av de material som avses i andra stycket ska baseras på den genomförbarhetsstudie som avses i första stycket, med beaktande av samtliga följande kriterier:

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

Kommissionen får anta en genomförandeakt som fastställer metoden för beräkning och verifiering av andelen material som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet i fordonstyper.

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

Artikel 7

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

1. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska konstrueras på ett sätt som inte hindrar auktoriserade behandlingsanläggningar från att avlägsnar de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII från det berörda fordonet under fordonets avfallsfas.
2. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter*

en period på 72 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] enligt förordning (EU) 2018/858 ska, vad gäller sammanfogning, fastsättning och försegling, konstrueras så att auktoriserade behandlingsanläggningar eller reparations- och underhållsaktörer på ett enkelt och icke-förstörande sätt kan avlägsna och ersätta elfordonsbatterier och elmotorer i fordonet under fordonets användningsfas och avfallsfas.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra punkt 2 genom att se över förteckningen över delar och komponenter som ska utformas så att de kan avlägsnas och ersättas i fordon, i syfte att i den punkten inkludera ytterligare delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII, med beaktande av den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.
4. Kommissionen får vid behov anta genomförandeakter för att fastställa villkoren för konstruktion, så att de delar och komponenter som avses i punkt 2 kan avlägsnas och bytas ut i syfte att säkerställa ett harmoniserat genomförande av den skyldighet som anges i punkt 2.

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

KAPITEL III

TILLVERKARNAS SKYLDIGHETER

Artikel 8 *Allmänna skyldigheter*

1. Tillverkarna ska visa att nya fordon som de har tillverkat och som släpps ut på marknaden är typgodkända i enlighet med kraven i förordning (EU) 2018/858 och i den här förordningen.
2. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artiklarna 4, 5, 6 eller 7 ska producenten tillhandahålla dokumentation som visar att dessa krav är uppfyllda och
 - (a) ta med den i det underlag som avses i artikel 24 i förordning (EU) 2018/858, och
 - (b) lämna in den till typgodkännandemyndigheten i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) 2018/858.
3. För typgodkännande av fordon som omfattas av kravet i artikel 9 ska producenten lämna in strategin för cirkularitet till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i förordning (EU) 2018/858.
4. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 10 ska producenten sammanställa den information som avses i artikel 10.1 och lämna in den, i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2018/858, till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i den förordningen.
5. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 11 ska producenten lämna in en försäkran om överensstämmelse med kravet i artikel 11.1, i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2018/858, till typgodkännandemyndigheten

tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i den förordningen.

Artikel 9

Strategi för cirkularitet

1. För varje fordonstyp som är typgodkänd enligt förordning (EU) 2018/858 från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska producenten utarbeta en strategi för cirkularitet.
2. I strategin för cirkularitet ska det redogöras för de åtgärder som tillverkarna kommer att vidta för att följa upp sina skyldigheter att säkerställa att cirkularitetskraven i kapitel II, som verifieras i typgodkännandeförfarandena och som är tillämpliga på den berörda fordonstypen, uppfylls.
3. Strategin för cirkularitet ska innehålla de delar som anges i del A i bilaga IV.
4. producenten ska lämna en kopia av strategin för cirkularitet till kommissionen senast 30 dagar efter det att typgodkännandet för den berörda fordonstypen har beviljats.
5. producenten ska övervaka och följa upp åtgärderna i strategin för cirkularitet och uppdatera strategin vart femte år i enlighet med del B i bilaga IV. Den uppdaterade strategin för cirkularitet ska lämnas in till den typgodkännandemyndighet som utfärdade typgodkännandet för fordonstypen och till kommissionen.
6. Kommissionen ska offentliggöra strategierna för cirkularitet och eventuella uppdateringar av dem, med undantag för konfidentiell information.
7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra del B i bilaga IV genom att anpassa kraven på innehållet i strategin för cirkularitet och uppdateringarna av den strategin till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen inom fordonstillverkning och hantering av uttjänta fordon, marknadsutvecklingen inom fordonssektorn och ändringar i lagstiftningen.
8. Senast den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 83 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska kommissionen sammanställa och offentliggöra en rapport om cirkulariteten inom fordonssektorn. Rapporten ska särskilt baseras på strategier för cirkularitet och uppdateringar av sådana strategier.

Artikel 10

Deklaration om materialåtervunnet innehåll i fordon

1. Tillverkarna ska ange, för varje fordonstyp som är typgodkänd från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] enligt förordning (EU) 2018/858, respektive andel materialåtervunnet innehåll av
 - (a) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, bor i permanentmagneter i elmotorer,
 - (b) aluminium och aluminiumlegeringar,
 - (c) magnesium och magnesiumlegeringar,
 - (d) stål.

Deklarationen ska avse det materialåtervunna innehållet av dessa material i fordonstypen och, för varje andel material, ange om materialet återvunnits från avfall före eller efter konsumentledet.

2. Typgodkännandemyndigheterna ska kontrollera att tillverkarna har lämnat in den erforderliga dokumentationen och att den innehåller den information som avses i punkt 1.
3. Genom undantag från punkt 1 ska kravet att deklarerat andelen materialåtervunnet innehåll av ett visst material inte gälla om ett mål har fastställts för det materialet i enlighet med artikel 6.3 eller 6.4.

Artikel 11

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

1. Från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska tillverkarna ge avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer obegränsad, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till den information som förtecknas i bilaga V, vilket möjliggör tillgång till samt säkert avlägsnande och utbyte av följande:
 - (a) Elfordonsbatterier som ingår i fordonet.
 - (b) Elmotorer som ingår i fordonet.
 - (c) Delar, komponenter och material som innehåller de vätskor som förtecknas i del B i bilaga VII och som förekommer i fordon.
 - (d) Delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII och som ingår i fordon.
 - (e) Delar och komponenter som innehåller de kritiska råvaror som avses i artikel 27.1 b i förordning (EU) [akten om kritiska råvaror] vid tidpunkten för typgodkännandet av fordonet.
 - (f) Digitalt kodade komponenter och delar i ett fordon, om kodningen förhindrar reparation, underhåll eller utbyte i ett annat fordon.
2. Tillverkarna ska säkerställa samarbete med auktoriserade behandlingsaktörer och reparations- och underhållsaktörer genom att skapa de kommunikationsplattformar som krävs för att tillhandahålla och uppdatera den information som avses i punkt 1 och den information som anges i bilaga V.

Tillverkarna ska kostnadsfritt tillhandahålla den information som avses i första stycket. Tillverkarna får ta ut avgifter från avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer för att täcka de administrativa kostnaderna för att göra den begärda informationen tillgänglig via kommunikationsplattformar.
3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga V genom att se över förteckningen över delar, komponenter och material i fordon och omfattningen av den information som tillverkarna ska tillhandahålla.

Artikel 12

Märkning av delar, komponenter och material i fordon

1. Tillverkarna och deras leverantörer ska använda nomenklaturen i de kodningsstandarder för komponenter och material som förtecknas i punkterna 1–3 i bilaga VI för märkning och identifiering av delar, komponenter och material i fordon.
2. Tillverkarna ska se till att elmotorer som innehåller permanentmagneter är försedda med en väl synlig, tydligt läsbar och outplånlig etikett med de uppgifter som anges i punkt 4 i bilaga VI.
3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga VI i syfte att anpassa den till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

Artikel 13

Cirkularitetspass för fordon

1. Från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 84 månader efter förordningens ikraftträdande*] ska varje fordon som släpps ut på marknaden ha ett cirkularitetspass för fordon, som ska anpassas till och, om möjligt, integreras i andra fordonsrelaterade miljöpass som fastställs i unionsrätten.
2. Cirkularitetspasset för fordon ska innehålla den information som avses i artikel 11 i denna förordning i digitalt format och vara kostnadsfritt tillgängligt.
3. Den producent som släpper ut fordonet på marknaden ska se till att informationen i cirkularitetspasset för fordon är korrekt, fullständig och aktuell.
4. All information i cirkularitetspasset för fordon ska uppfylla de krav som kommissionen fastställt enligt punkt 6 och ska
 - (a) baseras på öppna standarder,
 - (b) ha tagits fram i ett driftskompatibelt format,
 - (c) kunna överföras via ett öppet driftskompatibelt nätverk för datautbyte utan inlåsningsseffekt,
 - (d) vara maskinläsbar, strukturerad och sökbar.
5. Cirkularitetspasset för ett fordon som har blivit ett uttjänt fordon ska upphöra att gälla tidigast sex månader efter det att skrotningsintyget för det uttjänta fordonet utfärdades.
6. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa regler när det gäller följande:
 - (a) Metod och teknisk specifikation för det system som ska användas för att få tillgång till cirkularitetspasset för fordon.
 - (b) De tekniska konstruktions- och driftskraven för cirkularitetspasset för fordon, inbegripet regler om
 - i) interoperabiliteten mellan cirkularitetspasset för fordon och andra pass i enlighet med unionslagstiftningens krav,

- ii) lagring och behandling av information som ingår i cirkularitetspasset för fordon,
- iii) tillgången till cirkularitetspasset för fordon efter det att den producent som ansvarar för fullgörandet av de skyldigheter som anges i punkt 3 har upphört att existera eller upphört med sin verksamhet i unionen.
- (c) Införande, ändring och uppdatering av information som ingår i cirkularitetspasset för fordon utförd av andra tredje parter än producenten.
- (d) Placering av databäraren eller annan identifierare som möjliggör åtkomst till fordonets cirkularitetspass.

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

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

KAPITEL IV HANTERING AV UTTJÄNTA FORDON

AVSNITT 1 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 14 *Behörig myndighet*

1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för skyldigheterna enligt detta kapitel, särskilt för att övervaka och kontrollera att producenter och producentansvarsorganisationer fullgör sina skyldigheter enligt artiklarna 15–36.
2. Varje medlemsstat får utse en kontaktpunkt, bland de behöriga myndigheter som avses i punkt 1, för kontakter med kommissionen.
3. Medlemsstaterna ska fastställa närmare bestämmelser om de behöriga myndigheternas organisation och verksamhet, inbegripet administrativa regler och förfaranderegler för
 - (a) att producenterna registreras i enlighet med artikel 17,
 - (b) godkännande av producenter och producentansvarsorganisationer i enlighet med artikel 19,
 - (c) tillsyn av genomförandet av skyldigheterna avseende utökat producentansvar i enlighet med artiklarna 16 och 20,
 - (d) insamling av uppgifter om fordon och uttjänta fordon i enlighet med artiklarna 17.12 och 49.6,
 - (e) att information görs tillgänglig i enlighet med artikel 49.
4. Senast den [*Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 3 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska medlemsstaterna meddela kommissionen namn på och adress till

de behöriga myndigheter som utsetts i enlighet med punkt 1. Medlemsstaterna ska utan onödigt dröjsmål informera kommissionen om alla ändringar av de behöriga myndigheternas namn och adresser.

Artikel 15

Auktoriserade behandlingsanläggningar

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2010/75/EU ska alla verksamhetsutövare som har för avsikt att behandla avfall inneha ett tillstånd från den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 23 i direktiv 2008/98/EG och uppfylla de villkor som fastställs i det tillståndet.
2. För att utfärda ett sådant tillstånd som avses i punkt 1 ska den behöriga myndigheten kontrollera om verksamhetsutövaren har den tekniska, finansiella och organisatoriska kapacitet som krävs för att fullgöra de skyldigheter som anges i artikel 27.
3. I de tillstånd som avses i punkt 1 ska det anges att behandlingsanläggningarna har behörighet att utfärda ett skrotningsintyg enligt artikel 25.
4. Den behöriga myndigheten ska se till att villkoren och förfarandena för beviljande av tillstånd är fullständigt samordnade när fler än en behörig myndighet eller fler än en verksamhetsutövare som avser att utföra behandling av uttjänata fordon deltar i dessa tillståndsförfaranden.

AVSNITT 2

UTÖKA PRODUCENTANSVARET.

Artikel 16

Utökat producentansvar

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

Det utökade producentansvaret ska omfatta skyldigheten för producenter att säkerställa att

- (a) fordon som de för första gången har tillhandahållit på marknaden inom en medlemsstats territorium och som blir uttjänata fordon
 - i) samlas in i enlighet med artikel 23,
 - ii) behandlas i enlighet med artikel 27.
- (b) de avfallshanteringsaktörer som behandlar de uttjänata fordon som avses i led a uppfyller de mål som fastställs i artikel 34.

Artikel 17

Register över producenter

1. Senast den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den sista dagen i den månad som följer efter en period på 35 månader efter dagen för denna förordnings*

ikraftträdande] ska medlemsstaterna inrätta ett register över producenter i syfte att kontrollera att producenterna uppfyller kraven i detta kapitel.

Registret ska innehålla länkar till andra nationella register över producenters webbplatser för att underlätta registreringen av producenter eller utsedda ombud för utökat producentansvar i alla medlemsstater.

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

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

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

3. Ansökan om registrering ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga VIII. Medlemsstaterna får vid behov begära ytterligare information eller handlingar för att kunna använda registret över producenter på ett effektivt sätt.
4. Genom undantag från punkt 3 ska den information som avses i punkt 1 d i bilaga VIII lämnas antingen i ansökan om registrering enligt punkt 3 eller i ansökan om godkännande enligt artikel 19.
5. Om en producent har utsett en producentansvarsorganisation i enlighet med artikel 18 ska den organisationen fullgöra skyldigheterna i denna artikel i tillämpliga delar, såvida inte annat anges av den medlemsstat där fordonet för första gången tillhandahölls på marknaden.
6. De skyldigheter som anges i denna artikel får för producentens räkning fullgöras av ett utsett ombud för utökat producentansvar.
7. Medlemsstaterna får besluta att registreringsförfarandet enligt denna artikel och godkännandeförfarandet enligt artikel 19 utgör ett enda förfarande, förutsatt att ansökan om godkännande uppfyller kraven i punkterna 3–6 i denna artikel.
8. Den behöriga myndigheten ska
 - (a) på sin webbplats tillgängliggöra information om ansökningsförfarandet via ett elektroniskt databehandlingssystem,
 - (b) godkänna registreringar och tilldela ett registreringsnummer inom högst tolv veckor från den tidpunkt då all information som anges i punkterna 2 och 3 har lämnats in.
9. Den behöriga myndigheten får
 - (a) fastställa närmare bestämmelser om kraven och förfarandet för registrering, utan att lägga till materiella krav utöver dem som fastställs i punkterna 2 och 3,
 - (b) ta ut kostnadsbaserade och proportionella avgifter från producenterna för behandlingen av de ansökningar som avses i punkt 2.
10. Den behöriga myndigheten får vägra att registrera en producent eller återkalla producentens registrering om de uppgifter som avses i punkt 3 och tillhörande styrkande handlingar inte tillhandahålls eller är otillräckliga, eller om producenten inte längre uppfyller kraven i punkt 1 d i bilaga VIII.

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

11. Producenten, eller i tillämpliga fall producentens utsedda ombud för utökat producentansvar eller den producentansvarsorganisationen som utsetts för de producenter som den företräder, ska utan onödigt dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten om eventuella ändringar av informationen i registreringen och om varje definitivt upphörande av tillhandahållandet på marknaden inom medlemsstatens territorium av de fordon som avses i registreringen.
12. Producenten eller, i tillämpliga fall, producentens utsedda ombud för det utökade producentansvaret eller producentansvarsorganisationen ska rapportera till den behöriga myndighet som ansvarar för registret om fullgörandet av skyldigheterna avseende utökat producentansvar.

Artikel 18

Producentansvarsorganisation

1. Producenter får välja att fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar antingen individuellt eller anförtro detta till en producentansvarsorganisation som bemyndigats i enlighet med artikel 19 att fullgöra skyldigheterna avseende utökat producentansvar för deras räkning.
2. Producentansvarsorganisationerna ska säkerställa sekretessen för de uppgifter de förfogar över när det gäller äganderättsligt skyddad information, eller information som direkt kan kopplas till enskilda producenter eller deras utsedda ombud för det utvidgade producentansvaret.
3. Utöver den information som avses i artikel 8a.3 e i direktiv 2008/98/EG ska producentansvarsorganisationerna på sina webbplatser minst varje år, med förbehåll för affärs- och industrisekretessen, offentliggöra information om insamling av uttjänta fordon och uppnående av målen för återanvändning och materialåtervinning, återanvändning och återvinning samt plaståtervinning för de producenter som anförtrott producentansvarsorganisationen denna uppgift.
4. Producentansvarsorganisationerna ska säkerställa att producenter och avfallshanteringsaktörer är rättvist företrädade i sina styrande organ.

Artikel 19

Godkännande vid fullgörande av skyldigheter inom utökat producentansvar

1. En producent, vid individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, och utsedda producentansvarsorganisationer, vid kollektivt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, ska ansöka om godkännande från den behöriga myndigheten.
2. Godkännandet ska beviljas endast om det kan visas att kraven i artikel 8a.3 a–d i direktiv 2008/98/EG är uppfyllda och att de åtgärder som införts av producenten eller producentansvarsorganisationen är tillräckliga för att uppfylla de skyldigheter som fastställs i detta kapitel när det gäller det antal fordon som för första gången tillhandahålls på marknaden inom en medlemsstats territorium av den eller de producenter för vars räkning producentansvarsorganisationen agerar.
3. Medlemsstaterna ska i sina bestämmelser om de administrativa regler och förfaranderegler som avses i artikel 14.3 b inkludera närmare uppgifter om

tillståndsförfarandet, som kan skilja sig åt beroende på om det rör sig om individuellt eller kollektivt fullgörande av skyldigheterna avseende utökat producentansvar, och formerna för kontroll av producenternas eller producentansvarsorganisationernas efterlevnad, inbegripet den information som producenterna eller producentansvarsorganisationerna ska lämna i detta syfte.

4. Producenten eller producentansvarsorganisationerna ska utan onödigt dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar av uppgifterna i godkännandet, om eventuella ändringar som rör villkoren för godkännandet och om verksamheten upphör definitivt.
5. Det system för egenkontroll som föreskrivs i artikel 8a.3 d i direktiv 2008/98/EG ska tillämpas regelbundet, minst vart tredje år, och på begäran av den behöriga myndigheten, för att kontrollera att bestämmelserna i det ledet följs och att de villkor för godkännande som avses i punkt 2 i denna artikel fortfarande uppfylls. Producenten eller producentansvarsorganisationen ska på begäran lägga fram en egenkontrollrapport och vid behov planen för korrigerande åtgärder för den behöriga myndigheten. Utan att det påverkar befogenheterna enligt punkt 6 får den behöriga myndigheten lämna synpunkter på egenkontrollrapporten och på utkastet till plan för korrigerande åtgärder, och eventuella synpunkter ska meddelas producenten eller producentansvarsorganisationen. Producenten eller producentansvarsorganisationen ska utarbeta och genomföra planen för korrigerande åtgärder på grundval av dessa iakttagelser.
6. Den behöriga myndigheten får besluta att återkalla godkännandet om producenten eller producentansvarsorganisationen inte längre uppfyller kraven avseende organisering av insamlingen och behandlingen av uttjänta fordon, underlåter att rapportera till den behöriga myndigheten, underlåter att underrätta den behöriga myndigheten om ändringar som rör villkoren för godkännandet eller om verksamheten upphör.

Artikel 20

Producenternas ekonomiska ansvar

1. Producentens ekonomiska bidrag ska täcka följande kostnader för de fordon som producenten tillhandahåller på marknaden:
 - (a) Kostnader för insamling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 23–26 och kostnader för behandling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 27–30, 34 och 35, förutsatt att de inte täcks av intäkterna från avfallshanteringsaktörer i samband med försäljning av begagnade reservdelar och begagnade komponenter, sanerade uttjänta fordon eller returråvaror som materialåtervunnits från uttjänta fordon.
 - (b) Kostnader för genomförande av informationskampanjer som syftar till att öka insamlingen av uttjänta fordon.
 - (c) Kostnader för inrättande av ett anmälningssystem enligt artikel 25.
 - (d) Kostnader för insamling och rapportering av uppgifter till de behöriga myndigheterna.
2. Den behöriga myndigheten ska i nära samarbete med producenter, producentansvarsorganisationer och avfallshanteringsaktörer övervaka

- (a) de genomsnittliga kostnaderna för insamling, materialåtervinning och behandling samt intäkter från avfallshanteringsaktörerna,
 - (b) storleken på de ekonomiska bidrag som producenterna ska betala till de producentansvarsorganisationer som utsetts vid kollektivt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, så att kostnaderna fördelas rättvist mellan alla berörda aktörer.
3. De ekonomiska bidragen från producenter som tillhandahåller fordon för särskilda ändamål på marknaden ska endast täcka de kostnader som avses i punkt 1 a och som avser insamling och sanering av sådana fordon.
4. När det gäller individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar ska producenterna tillhandahålla en garanti för fordon som de tillhandahåller på marknaden för första gången på en medlemsstats territorium. Den garantin ska säkerställa finansiering av verksamhet i punkt 1 som avser dessa fordon.
- Garantibeloppet ska fastställas av de medlemsstater där fordonet för första gången har tillhandahållits på marknaden, med beaktande av kriterierna i artikel 21.
- Garantin kan bestå av producentens deltagande i lämpliga system för finansiering av behandlingen av uttjänta fordon, eller av en materialåtervinningsförsäkring eller ett spärrat konto.

Artikel 21 *Anpassning av avgifterna*

1. Om skyldigheterna avseende utökat producentansvar uppfylls kollektivt ska producentansvarsorganisationerna säkerställa att de ekonomiska bidrag som producenterna betalar till dem anpassas med hänsyn till följande:
- (a) Fordonets vikt.
 - (b) Typ av kraftöverföring.
 - (c) Materialåtervinningsgrad och återanvändbarhetsgrad för den fordonstyp som fordonet tillhör, på grundval av den information som lämnats till typgodkännandemyndigheten i enlighet med artikel 4.
 - (d) Den tid som behövs för att ta isär fordonet på en auktoriserad behandlingsanläggning, särskilt för delar och komponenter som måste avlägsnas före fragmentering enligt artikel 30.
 - (e) Andelen material och ämnen som förhindrar en materialåtervinningsprocess av hög kvalitet, t.ex. lim, kompositplast eller kolfiberförstärkt material.
 - (f) Andelen materialåtervunnet innehåll av de material som förtecknas i artiklarna 6 och 10 och som används i fordonet.
 - (g) Förekomsten och mängden av de ämnen som anges i artikel 5.2.
2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 med avseende på att komplettera denna förordning genom att fastställa närmare bestämmelser om hur kriterierna i punkt 1 ska tillämpas.

Artikel 22

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

1. Om ett fordon blir ett uttjänt fordon i en annan medlemsstat än den medlemsstat inom vars territorium fordonet tillhandahölls på marknaden för första gången, ska producenten av fordonet eller den producentansvarsorganisation som utsetts i enlighet med artikel 18 säkerställa att de nettokostnader för avfallshantering som avses i artikel 20 och som genererats av avfallshanteringsaktörer i andra medlemsstater täcks.
2. En producent eller en producentansvarsorganisation, som utsetts i enlighet med artikel 18, ska
 - (a) genom en skriftlig fullmakt utse ombud för det utökade producentansvaret i varje medlemsstat,
 - (b) inrätta mekanismer för gränsöverskridande samarbete med de avfallshanteringsaktörer som utför sådan avfallshantering som avses i artikel 20.
3. Den medlemsstat där fordonet blev ett uttjänt fordon ska övervaka producenternas eller, de i enlighet med artikel 18 utsedda, producentansvarsorganisationernas efterlevnad av punkterna 1 och 2. Övervakningen ska grundas på de uppgifter som producenterna eller, de i enlighet med artikel 18 utsedda, producentansvarsorganisationerna har rapporterat och verifierat till de behöriga myndigheterna om tillämpningen av punkterna 1 och 2, särskilt när det gäller beräkningen och fördelningen av kostnaderna för hanteringen av de uttjänta fordon som avses i punkt 1, med vederbörlig hänsyn till affärssekretessen och andra farhågor när det gäller konkurrenskraft.
4. Om det är nödvändigt för att säkerställa efterlevnaden av denna artikel, och undvika snedvridning av den inre marknaden, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 i denna förordning genom att fastställa närmare bestämmelser om producenternas, medlemsstaternas och avfallshanteringsaktörernas skyldigheter och utformningen av de mekanismer som avses i punkt 1.

AVSNITT 3

INSAMLING AV UTTJÄNTA FORDON

Artikel 23

Insamling av uttjänta fordon

1. Producenterna eller, de i enlighet med artikel 18 utsedda, producentansvarsorganisationerna ska inrätta eller delta i inrättandet av insamlingssystem, inklusive insamlingsplatser, för alla uttjänta fordon som tillhör fordonskategorier som de för första gången har tillhandahållit på marknaden inom en medlemsstats territorium.

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att producenterna eller, de i enlighet med artikel 18 utsedda, producentansvarsorganisationerna inrättar insamlingssystem för alla uttjänta fordon.

2. Producenterna eller, de i enlighet med artikel 18 utsedda, producentansvarsorganisationerna ska säkerställa att de insamlingssystem som avses i punkt 1
 - (a) omfattar hela medlemsstatens territorium,
 - (b) erbjuder tillräcklig tillgång till auktoriserade behandlingsanläggningar, med hänsyn till befolkningsstorlek och befolkningstäthet samt förväntad mängd uttjänta fordon, som inte endast förläggs till områden där insamling och efterföljande hantering är mest lönsam,
 - (c) säkerställer insamling av skrotdelar från fordonsreparationer,
 - (d) gör det möjligt att samla in uttjänta fordon av alla märken, oavsett ursprung,
 - (e) gör det möjligt att kostnadsfritt lämna in alla uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar i enlighet med artikel 24.2.
3. Producenterna eller, de i enlighet med artikel 18 utsedda, producentansvarsorganisationerna ska genomföra utbildningskampanjer för att främja användningen av insamlingssystemet för uttjänta fordon och informera om miljökonsekvenserna av felaktig insamling eller hantering av uttjänta fordon.
4. Medlemsstaterna får ge andra avfallshanteringsaktörer än auktoriserade behandlingsanläggningar tillstånd att inrätta insamlingsplatser för uttjänta fordon.

Den avfallshanteringsaktör som driver insamlingsplatsen ska

 - (a) säkerställa att insamlingsplatsen uppfyller de villkor för förvaring av uttjänta fordon som fastställs i del A i bilaga VII,
 - (b) ha tillstånd från de behöriga myndigheter som avses i artikel 14 att samla in uttjänta fordon och vara registrerade i respektive register,
 - (c) garantera att alla insamlade uttjänta fordon överförs till en auktoriserad behandlingsanläggning senast ett år från mottagandet av det uttjänta fordonet, och
 - (d) uppfylla alla andra tillämpliga villkor för lagring av avfall som fastställs i nationell lagstiftning.
5. Avfallshanteringsaktörerna, inbegripet auktoriserade behandlingsanläggningar, ska till fordonsägaren utfärda ett dokument i elektroniskt format som bekräftar mottagandet av ett uttjänt fordon och, genom ett elektroniskt anmälningsförfarande i enlighet med artikel 25.2, göra det tillgängligt för de berörda myndigheterna i medlemsstaten, inbegripet de behöriga myndigheter som utsetts enligt artikel 14.

Artikel 24

Inlämning av uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar

1. Alla uttjänta fordon ska levereras för behandling till auktoriserade behandlingsanläggningar.
2. Inlämning av ett uttjänt fordon till en auktoriserad behandlingsanläggning ska vara kostnadsfri för fordonets sista ägare, såvida inte det uttjänta fordonet saknar väsentliga fordonsdelar eller komponenter, med undantag för elfordonsbatteriet, eller innehåller avfall som har tillförts det uttjänta fordonet.

Artikel 25
Skrotningsintyg

1. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska utfärda ett skrotningsintyg för varje behandlat uttjänt fordon till den sista ägaren av det uttjänta fordonet. Skrotningsintyget ska innehålla de uppgifter som anges i bilaga IX.
2. Skrotningsintyget ska utfärdas i elektroniskt format och, genom ett elektroniskt anmälningsförfarande, göras tillgängligt för de berörda myndigheterna i medlemsstaten, inbegripet de behöriga myndigheter som utsetts i enlighet med artikel 14.
3. Om det uttjänta fordonet, för vilket ett skrotningsintyg har utfärdats i en medlemsstat, är registrerat i en annan medlemsstat, ska fordonsregistreringsmyndigheterna i den medlemsstat där skrotningsintyget utfärdades underrätta de berörda fordonsregistreringsmyndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat om att ett skrotningsintyg har utfärdats för fordonet i fråga.
4. De behöriga myndigheterna i en medlemsstat ska avregistrera ett uttjänt fordon först efter att ha mottagit skrotningsintyget för det fordonet.
5. Skrotningsintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas i alla andra medlemsstater.

Artikel 26
Fordonsägarens skyldigheter

Ägaren till ett uttjänt fordon ska

- (a) leverera det uttjänta fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning eller, i de fall som avses i artikel 23.4, till en insamlingsplats, utan onödigt dröjsmål efter att ha mottagit information om att fordonet uppfyller ett eller flera av kriterier för att anses vara irreparabelt som anges i del A punkterna 1 och 2 i bilaga I,
- (b) uppvisa ett skrotningsintyg för den berörda registreringsmyndigheten.

AVSNITT 4
BEHANDLING AV UTTJÄNTA FORDON

Artikel 27
Skyldigheter för auktoriserade behandlingsanläggningar

1. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska säkerställa att alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material samt avfall från reparationer av fordon tas emot och behandlas i enlighet med villkoren i deras tillstånd och i enlighet med denna förordning.
2. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska säkerställa att all behandling av uttjänta fordon minst uppfyller kraven i artiklarna 28, 29, 30, 31, 34 och 35 i samt bilaga VII till denna förordning och använder bästa tillgängliga teknik enligt definitionen i artikel 3.10 i direktiv 2010/75/EU.
3. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska

- (a) lagra, även tillfälligt, alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material i enlighet med minimikraven i del A i bilaga VII,
- (b) sanera alla uttjänta fordon i enlighet med artikel 29 och minimikraven i del B i bilaga VII,
- (c) avlägsna de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII från uttjänta fordon innan de fragmenteras eller komprimeras genom manuell isärtagning eller (halv-) automatiserad demontering på ett icke-förstörande sätt för komponenter som kan återanvändas, återtillverkas eller renoveras,
- (d) behandla alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material i enlighet med den avfallshierarki och de allmänna krav som anges i artikel 4 i direktiv 2008/98/EG och artiklarna 32, 34, 35 och 36 i denna förordning,

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

- 4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att ändra bilaga VII genom att anpassa minimikraven för behandling av uttjänta fordon till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.
- 5. Medlemsstaterna ska uppmuntra auktoriserade behandlingsanläggningar att införa certifierade miljöledningssystem i enlighet med förordning (EG) nr 1221/2009.

Artikel 28

Allmänna krav för fragmentering

- 1. Från och med den [*Publikationsbyrån: för in datum = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska auktoriserade behandlingsanläggningar och andra avfallshanteringsaktörer kräva att uttjänta fordon som levereras till dem för fragmentering åtföljs av följande:
 - (a) Dokumentation som inbegriper fordonsidentifieringsnummer (VIN) för det berörda uttjänta fordonet.
 - (b) En kopia av det skrotningsintyg som utfärdats för det berörda uttjänta fordonet.
- 2. Auktoriserade behandlingsanläggningar och avfallshanteringsaktörer som tar emot uttjänta fordon som inte uppfyller kraven i punkt 1 ska
 - (a) rapportera den bristande efterlevnaden till den behöriga myndigheten,
 - (b) inte använda sådana uttjänta fordon i sin fragmenteringsverksamhet, såvida inte den behöriga myndigheten tillåter sådan verksamhet.
- 3. Avfallshanteringsaktörer som utför fragmentering av uttjänta fordon får inte blanda uttjänta fordon, tillhörande delar, komponenter och material med förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning.

Artikel 29
Sanering av uttjänta fordon

1. Så snart som möjligt efter det att ett uttjänt fordon har lämnats in till den auktoriserade behandlingsanläggningen ska anläggningen sanera det före ytterligare behandling, i enlighet med minimikraven i del B i bilaga VII.
2. De vätskor som förtecknas i del B i bilaga VII ska samlas in och lagras separat i enlighet med kraven i del A i bilaga VII. Spilloljor bör samlas in och lagras åtskilda från andra vätskor och behandlas i enlighet med direktiv 2008/98/EG.
3. De delar, komponenter och material som innehåller de ämnen som avses i artikel 5.2 ska avlägsnas från de uttjänta fordonen och hanteras i enlighet med artikel 17 i direktiv 2008/98/EG.
4. Batterierna ska avlägsnas separat från uttjänta fordon och lagras i ett särskilt område för ytterligare behandling i enlighet med artikel 70.3 i förordning (EU) 2023/[Publikationsbyrån: Batteriförordningen].
5. De delar, komponenter och material som har sanerats ska hanteras och märkas i enlighet med artiklarna 18 och 19 i direktiv 2008/98/EG.
6. Den auktoriserade behandlingsanläggningen ska dokumentera saneringen av uttjänta fordon genom att registrera de uppgifter som anges i del B punkt 3 i bilaga VII.

Artikel 30
Obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning före fragmentering

1. Från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska auktoriserade behandlingsanläggningar, efter det att de saneringsåtgärder som avses i artikel 29 har genomförts, säkerställa att de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VII avlägsnas från ett uttjänt fordon före fragmentering.
2. Punkt 1 ska inte tillämpas om en auktoriserad behandlingsanläggning kan påvisa att den teknik som används efter fragmenteringen separerar material från delar och komponenter som förtecknas i del C posterna 13–19 i bilaga VII lika effektivt som med manuella isärtningsprocesser eller halvautomatiska demonteringsprocesser.
Vid tillämpning av första stycket ska den auktoriserade behandlingsanläggningen tillhandahålla den information som förtecknas i del G i bilaga VII.
3. Utöver de skyldigheter som anges i artikel 35 i direktiv 2008/98/EG ska de auktoriserade behandlingsanläggningarna föra register över uttjänta fordon som bearbetas utan att delar, komponenter och material först avlägsnas i enlighet med punkt 2, inbegripet behandlingsanläggningarnas namn och adress samt fordonsidentifieringsnumret (VIN) för de berörda uttjänta fordonen.

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

Artikel 31
Krav på borttagna delar och komponenter

1. Alla delar och komponenter som har avlägsnats från ett uttjänt fordon i enlighet med artikel 30.1 ska bedömas för att avgöra om de är lämpliga för
 - (a) återanvändning, i enlighet med del D punkt 1 a i bilaga VII,
 - (b) återtillverkning eller renovering, i enlighet med del D punkt 1 b i bilaga VII,
 - (c) Materialåtervinning, eller
 - (d) annan behandling, med beaktande av de särskilda behandlingskraven i del F i bilaga VII.

De delar och komponenter som lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering ska inte betraktas som avfall.

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

Dokumentation som bekräftar den bedömning som gjorts ska på begäran göras tillgänglig för de relevanta nationella myndigheterna, även när delarna och komponenterna transporteras för återanvändning, återtillverkning eller renovering.

2. De borttagna delarna och komponenterna som lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering ska
 - (e) märkas i enlighet med del D punkt 1 a i bilaga VII,
 - (f) åtföljas av en garanti, i de fall delarna och komponenterna överförs till eller används av en annan person.
3. Delar och komponenter som förtecknas i del E i bilaga VII ska inte återanvändas.

Artikel 32
Handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter

Från och med den [Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska varje person som handlar med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter vid försäljningsstället

- (a) säkerställa att delarna och komponenterna är märkta i enlighet med del D punkt 2 i bilaga VII,
- (b) tillhandahålla en garanti för begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter.

Artikel 33
Återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter

1. Från och med den [Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska medlemsstaterna införa de incitament som krävs för att främja återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter, oavsett om de avlägsnats under ett fordons användningsfas eller när det är uttjänt.

De incitament som avses i första stycket kan omfatta följande:

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

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

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

Artikel 34

Mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning

- 1. Från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i kalenderåret efter en period på 36 månader efter dagen för förordningens ikraftträdande*] ska medlemsstaterna säkerställa att avfallshanteringsaktörerna har uppnått följande mål:
 - (a) Den sammanlagda återanvändningen och återvinningen ska uppgå till minst 95 % av genomsnittsvikten per fordon, exklusive batterier, och år.
 - (b) Den sammanlagda återanvändningen och materialåtervinningen ska uppgå till minst 85 % av den genomsnittliga vikten per fordon, exklusive batterier, och år.
- 2. Från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i kalenderåret efter en period på 60 månader efter dagen för förordningens ikraftträdande*] ska medlemsstaterna säkerställa att avfallshanteringsaktörerna uppnår ett årligt mål för materialåtervinning av plast på minst 30 % av den totala vikten av plast i fordon som levereras till avfallshanteringsaktörerna.

Artikel 35

Förbud mot deponering av icke-inert avfall

Från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] får fraktioner som härrör från fragmenterade uttjänta fordon som innehåller icke-inert avfall och som inte bearbetas med teknik för efterfragmentering inte tas emot i en deponi.

Artikel 36

Transporter av uttjänta fordon

- 1. Uttjänta fordon får behandlas utanför unionen, förutsatt att de uttjänta fordonen transporteras i enlighet med förordning (EG) nr 1013/2006.
- 2. Transporter av uttjänta fordon från unionen till ett tredjeland i enlighet med punkt 1 ska endast medräknas vid fullgörandet av de skyldigheter och mål som anges i artikel 34, om exportören av uttjänta fordon tillhandahåller dokumentation som godkänts av den behöriga mottagarmyndigheten som visar att behandlingen ägde

rum under förhållanden som i stort sett motsvarar kraven i denna förordning och kraven på skydd av människors hälsa och miljön i annan unionslagstiftning.

KAPITEL V

BEGAGNADE FORDON OCH EXPORT AV DESSA

AVSNITT 1

BEGAGNADE FORDONS STATUS

Artikel 37

Skillnaden mellan begagnade fordon och uttjänta fordon

För att överlåta äganderätten till ett begagnat fordon ska fordonsägaren, för varje fysisk eller juridisk person som är intresserad av att förvärva äganderätten till det berörda fordonet eller för de behöriga myndigheterna, kunna visa att fordonet inte är ett uttjänt fordon. Vid bedömningen av ett begagnat fordons status ska fordonsägaren, andra ekonomiska aktörer och behöriga myndigheter kontrollera om kriterierna i bilaga I är uppfyllda för att kunna fastställa om det begagnade fordonet är ett uttjänt fordon.

AVSNITT 2

EXPORT AV BEGAGNADE FORDON

Artikel 38

Kontroller och krav för export av begagnade fordon

1. Från och med den [*Publikationsbyrån: för in datumet = första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska begagnade bilar som ska exporteras omfattas av de kontroller och krav som fastställs i detta avsnitt.
2. Detta avsnitt påverkar inte tillämpningen av andra bestämmelser i denna förordning eller andra unionsrättsakter som reglerar frigörande av varor för export, särskilt förordning (EU) nr 952/2013 och dess artiklar 46, 47, 267 och 269.
3. Begagnade fordon får endast exporteras om de
 - (a) inte är uttjänta fordon enligt de kriterier som förtecknas i bilaga I,
 - (b) anses trafiksäkra i den medlemsstat där fordonen senast var registrerat, i enlighet med artikel 5.1 a och b samt artikel 8 i direktiv 2014/45/EU.
4. Följande uppgifter ska lämnas eller göras tillgängliga för tullmyndigheterna för varje begagnat fordon som ska exporteras:
 - (a) Det begagnade fordonets fordonsidentifieringsnummer (VIN) och identifiering av den medlemsstat där fordonet senast var registrerat.
 - (b) Ett intyg som bekräftar att det begagnade fordonet uppfyller kraven i punkt 3.
5. För att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna i detta avsnitt om tillåtelse att frigöra ett begagnat fordon för export gäller följande:

- (a) Tullmyndigheterna ska, fram till att den sammankoppling som avses i artikel 45.4 tas i drift, utbyta information och samarbeta med behöriga myndigheter i enlighet med artikel 44 och vid behov ta hänsyn till detta informationsutbyte och samarbete för att tillåta att ett begagnat fordon frisläpps för export.
 - (b) När den sammankoppling som avses i artikel 45.4 tas i drift ska artiklarna 39, 40.2 och 40.3 samt 42.3 tillämpas, och anmälningar och andra utbyten enligt artiklarna 41–43 ska ske med hjälp av dessa elektroniska system.
6. Ett begagnat fordon som ska exporteras får inte
- (a) hänföras till ett tullförfarande på grundval av en förenklad deklaration enligt artikel 166 i förordning (EU) nr 952/2013,
 - (b) deklareras med en registrering i deklarantens bokföring enligt artikel 182 i förordning (EU) nr 952/2013,
 - (c) deklareras med en egenbedömning enligt artikel 185 i förordning (EU) nr 952/2013.
7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 i denna förordning för att ändra de kriterier som förtecknas i bilaga I för att fastställa huruvida ett begagnat fordon är ett uttjänt fordon.

Artikel 39

Automatiserad verifiering av uppgifterna om fordonets status

1. Innan tullen frigör begagnade fordon för export ska den elektroniskt och på ett automatiserat sätt via de elektroniska system som avses i artikel 45 kontrollera att fordonet, på grundval av fordonsidentifieringsnumret och informationen om den medlemsstat där fordonet senast var registrerat, kan anses vara trafiksäkert i enlighet med artikel 38.3 b.
2. Om den information som tillhandahållits eller gjorts tillgänglig för tullen inte motsvarar uppgifterna om fordonets trafiksäkerhet i de nationella fordonsregistren och de nationella elektroniska systemen i enlighet med punkt 1, får tullmyndigheterna inte frigöra fordonet för export och myndigheten ska informera den berörda ekonomiska aktören om detta genom dessa system.

Artikel 40

Riskhantering och tullkontroller

1. För att säkerställa efterlevnaden av bestämmelserna i artikel 38 ska tullmyndigheterna utföra kontroller, i enlighet med artiklarna 46 och 47 i förordning (EU) nr 952/2013, av begagnade fordon som ska exporteras. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 39 ska sådana kontroller i första hand baseras på riskanalys i enlighet med artikel 46.2 i förordning (EU) nr 952/2013.
2. Utöver den riskhantering som avses i punkt 1 ska tullen, när den sammankoppling som avses i artikel 45 tas i drift, använda de elektroniska system som avses i artikel 45.1 för att avgöra om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller särskilda villkor som gäller miljöskydd eller trafiksäkerhet i enlighet med punkt 3 i denna artikel.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 50 för att komplettera denna förordning genom att fastställa de villkor för överensstämmelse som avses i punkt 2, inbegripet särskilda miljöskydds- och trafiksäkerhetsvillkor för import av begagnade fordon av det importerande tredjelandet, när det tredjelandet har anmält sådana villkor till kommissionen. Dessa villkor ska kunna kontrolleras mot den information som finns tillgänglig i de elektroniska system som avses i artikel 45.1.

Artikel 41

Tillfälligt upphävande

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

Artikel 42

Frigörande för export

1. Om frigörandet för export av det begagnade fordonet tillfälligt har upphävts i enlighet med artikel 41, ska det begagnade fordonet frigöras för export om alla övriga krav och formaliteter i samband med ett sådant frigörande är uppfyllda och om något av följande villkor är uppfyllt:
 - (a) Om de behöriga myndigheterna inte, senast fyra arbetsdagar från det att det tillfälliga upphävandet inleddes, har begärt att tullmyndigheterna ska bibehålla det tillfälliga upphävandet.
 - (b) Om de behöriga myndigheterna har underrättat tullmyndigheterna om sitt godkännande för frigörande för export i enlighet med detta avsnitt.
2. Frigörande för export ska inte betraktas som bevis på efterlevnad av unionsrätten, och särskilt inte som bevis på efterlevnad av denna förordning eller förordning (EU) nr 952/2013.
3. Efter varje frisläppande för export av ett begagnat fordon ska tullmyndigheterna anmäla det frigörandet för export till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där fordonet i fråga var registrerat vid tidpunkten för exporten.

Artikel 43

Nekat frigörande för export

1. Om den behöriga myndigheten konstaterar att ett begagnat fordon, för vilket ett tillfälligt upphävande har anmälts i enlighet med artikel 41, inte uppfyller kraven i

detta avsnitt, ska den omedelbart begära att tullmyndigheterna inte frigör det för export och underrättar dem om detta.

2. Efter anmälan från den behöriga myndigheten enligt punkt 1 ska tullmyndigheterna inte frigöra det begagnade fordonet för export.

Artikel 44

Samarbete mellan myndigheter och informationsutbyte

1. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta avsnitt genom informationsutbyte på bilateral nivå, särskilt i syfte att verifiera ett fordonets status, inbegripet kontrollen av dess registreringsstatus i den medlemsstat där det tidigare var registrerat.
2. När så är lämpligt ska medlemsstaternas behöriga myndigheter också samarbeta med administrativa myndigheter i tredjeländer. Detta samarbete kan omfatta utbyte av relevant information, genomförande av gemensamma inspektioner och andra former av ömsesidigt bistånd som anses nödvändigt för att säkerställa att tillämpliga lagar och andra författningar som reglerar export av begagnade fordon efterlevs.
3. Tullmyndigheterna och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samarbeta i enlighet med artikel 47.2 i förordning (EU) nr 952/2013 och utbyta sådan information som är nödvändig för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna förordning, även på elektronisk väg. Tullmyndigheterna får i enlighet med artikel 12.1 och artikel 16.1 i förordning (EU) nr 952/2013 meddela den behöriga myndigheten i den medlemsstat där verksamhetsutövaren eller handlaren är etablerad sådan konfidentiell information som tullmyndigheterna erhållit vid utövandet av sin verksamhet eller som har lämnats till tullmyndigheterna på konfidentiell grund.
4. Om de behöriga myndigheterna har mottagit information i enlighet med punkterna 1–3 i denna artikel får de lämna informationen till behöriga myndigheter från andra medlemsstater.
5. Riskrelaterad information ska utbytas enligt följande:
 - (a) Mellan tullmyndigheter enligt artikel 46.5 i förordning (EU) nr 952/2013.
 - (b) Mellan tullmyndigheter och kommissionen enligt artikel 47.2 i förordning (EU) nr 952/2013.
 - (c) Mellan tullmyndigheter och behöriga myndigheter, inbegripet behöriga myndigheter från andra medlemsstater, i enlighet med artikel 47.2 i förordning (EU) nr 952/2013.

Artikel 45

Elektroniska system

1. Det elektroniska MOVE-HUB-systemet som tagits fram av kommissionen ska användas för utbyte av fordonsidentifieringsnummer och information om fordonets status när det gäller registrering och trafiksäkerhet mellan medlemsstaternas nationella fordonsregister och elektroniska system för trafiksäkerhet samt för sammankoppling med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, när så krävs för de kontroller och krav som fastställs i detta avsnitt.
2. Det elektroniska MOVE-HUB-system som avses i punkt 1 ska ha minst följande funktioner:

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

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

KAPITEL VI

KONTROLL AV EFTERLEVNAD

Artikel 46 *Inspektioner*

1. För att kontrollera efterlevnaden av denna förordning ska medlemsstaterna inspektera följande:
- (a) Auktoriserade behandlingsanläggningar.
 - (b) Reparations- och reparationsaktörer.

- (c) Andra anläggningar och ekonomiska aktörer som kan komma att behandla uttjänta fordon.
2. Inspektionerna ska omfatta minst 10 % av de aktörer som förtecknas i punkt 1 a och c varje kalenderår.
 3. Medlemsstaterna ska också genomföra inspektioner av export av begagnade fordon för att kontrollera efterlevnaden av artikel 38.

Artikel 47

Samarbete på nationell nivå och mellan medlemsstater för att kontrollera efterlevnaden

1. Medlemsstaterna ska, när det gäller alla relevanta behöriga myndigheter som deltar i kontrollen av efterlevnaden av denna förordning, inrätta effektiva mekanismer som gör det möjligt för dessa myndigheter att samarbeta och samordna arbetet på nationell nivå när det gäller utarbetande och genomförande av politik och verksamhet för efterlevnadskontroll i samband med övervakning av fordonsregistrering, avregistrering, tillfälligt upphävande och slutlig avregistrering samt förebyggande av olaglig behandling av uttjänta fordon.
2. Medlemsstaterna ska samarbeta, bilateralt eller multilateralt, för att främja förebyggande och upptäckt av olaglig behandling av uttjänta fordon. De ska utbyta relevant information om fordonsregistrering, slutlig avregistrering samt tillfälligt upphävande och upphävande av registreringen genom det elektroniska system för utbyte som avses i artikel 45. De ska också utbyta relevant information om auktoriserade behandlingsanläggningar och reparations- och underhållsaktörer som inte är auktoriserade behandlingsanläggningar, och om andra anläggningar och ekonomiska aktörer som kan utföra verksamhet som rör behandling av uttjänta fordon. De ska utbyta erfarenhet och kunskap om åtgärder för kontroll av efterlevnad inom etablerade strukturer.

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

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

Artikel 48

Sanktioner

Senast den [Publikationsbyrån: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande] ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelser av artiklarna 15.1, 16, 19.1, 22.1, 22.2, 23, 24, 25.1, 25.2, 26–32 samt 34, 35, 37 och 38 i denna förordning, och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler och åtgärder utan dröjsmål samt utan dröjsmål eventuella ändringar som berör dem.

Artikel 49
Rapportering till kommissionen

1. Från och med den [*Publikationsbyrå: för in datumet = den första dagen i den månad som följer efter en period på 36 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska medlemsstaterna för varje kalenderår, i aggregerad form och i det format som fastställts av kommissionen i enlighet med punkt 5, offentliggöra följande uppgifter, vilka ska baseras på information och uppgifter som mottagits från producenter, producentansvarsorganisationer och avfallshanteringsaktörer:
- (a) Antalet fordon som är registrerade i medlemsstaten.
 - (b) Antalet fordon som tillhandahållits på marknaden för första gången på medlemsstatens territorium.
 - (c) Antal och vikten av uttjänta fordon som samlats in och sanerats i medlemsstaten.
 - (d) Antal och vikten av uttjänta fordon som materialåtervunnits inom medlemsstatens territorium.
 - (e) Antal och vikten av uttjänta fordon som exporterats eller transporterats för vidare behandling till en annan medlemsstat eller ett tredjeland.
 - (f) Antalet utfärdade skrotningsintyg.
 - (g) Den totala mängden och vikten av delar, komponenter och material som avlägsnats från uttjänta fordon i syfte att
 - i) återanvändas,
 - ii) återtillverkas eller renoveras,
 - iii) Materialåtervinning.
 - iv) återvinnas, inklusive energiåtervinnas,
 - v) Bortskaffande.
 - (h) Mängden och vikten av uttjänta fordon som behandlas på ett annat sätt än vad som anges i led d.
 - (i) Mängden och vikten av uttjänta fordon som används för återfyllnad.
 - (j) Procentsatserna för de mål som fastställs i artikel 34 som uppnåtts av alla avfallshanteringsaktörer som är verksamma i medlemsstaten.
 - (k) Tillämpningen det undantag som anges i artikel 30.2 och hur det övervakades av den rapporterande medlemsstaten.
 - (l) Uppgifter om producentansvarsorganisationerna, inbegripet namnen på de juridiska personer som de företräder.
 - (m) Information om genomförandet av artikel 21.

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

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

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

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

Kommissionen ska granska medlemsstaternas rapporter och vid behov utarbeta rapporter om den mottagna informationen för att underlätta utbytet av information om bästa praxis som tillämpas i medlemsstaterna.

4. För att övervaka genomförandet av denna förordning ska kommissionen samla in och se över den information som görs tillgänglig i enlighet med denna artikel.
5. Kommissionen ska anta genomförandeakter där följande fastställs:
 - (a) Metoden och reglerna för beräkning, verifiering och rapportering av uppgifter i enlighet med punkt 1, inbegripet
 - i) metoden för att fastställa mängden och vikten av de delar, komponenter och material som avlägsnats för de ändamål som avses i punkt 1 g, h och i,
 - ii) metoden för att fastställa vikten av materialåtervunnet avfall, inbegripet fastställande av beräkningspunkter och mätpunkter och, vid behov, möjligheter att tillämpa genomsnittliga förlusttal,
 - iii) metoden för beräkning och verifiering av uppnåendet av de mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning som avses i artikel 34.
 - (b) Formatet för den rapportering till kommissionen som avses i punkt 1 samt formatet för kvalitetskontrollrapporten.

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

6. Producenter, producentansvarsorganisationer, avfallshanteringsaktörer och andra relevanta ekonomiska aktörer ska förse de behöriga myndigheterna med korrekta och

tillförlitliga uppgifter som gör det möjligt för medlemsstaterna att fullgöra sina rapporteringsskyldigheter enligt denna artikel.

KAPITEL VII

DELEGERING AV BEFOGENHETER OCH KOMMITTÉFÖRFARANDE

Artikel 50

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.4, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, 21.2, 22.4, 27.4, 38.7 och 40.3 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med [*Publikationsbyrå: för in datumet = dagen för denna förordnings ikraftträdande*]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 5.4, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, 21.2, 22.4, 27.4, 38.7 och 40.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antagits i enlighet med artiklarna 5.4, 6.3, 6.4, 7.3, 9.7, 11.3, 12.3, 21.2, 22.4, 27.4, 38.7 och 40.3 ska endast träda i kraft om varken Europaparlamentet eller rådet inom en period på två månader från delgivningsdagen har invänt mot den delegerade akten eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av denna period har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 51

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 39 i direktiv 2008/98/EG. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

KAPITEL VIII ÄNDRINGAR

Artikel 53

Ändringar av förordning (EU) 2019/1020

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

Artikel 54

Ändringar av förordning (EU) 2018/858

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

KAPITEL IX SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 55

Översyn

1. Senast den 31 december 203* [*Publikationsbyrån: för in datumet = den sista dagen av året efter en period på 95 månader efter dagen för denna förordnings ikraftträdande*] ska kommissionen se över och utarbeta en rapport om tillämpningen av denna förordning och dess inverkan på miljön, människors hälsa och den inre marknadens funktion och överlämna den till Europaparlamentet och rådet.
2. Med hänsyn tagen till den tekniska utvecklingen och de praktiska erfarenheter som har gjorts i medlemsstaterna och till en eventuell översyn av förordning (EG) nr 1907/2006 ska kommissionen i sin rapport inkludera en utvärdering av följande aspekter av denna förordning:
 - (a) Behovet av att utvidga den här förordningens tillämpningsområde, i synnerhet bestämmelserna i kapitel II och III samt kapitel IV avsnitt II, till fordon i kategori L3e, L4e, L5e, L6e och L7e enligt vad som anges i artikel 4.2 c–g i förordning (EU) nr 168/2013 och fordon i kategori M2, M3, N2, N3 och O enligt vad som anges i artikel 4.1 i förordning (EU) 2018/858.
 - (b) Åtgärder avseende tillhandahållande av information om förekomsten av potentiellt skadliga ämnen i fordon och behovet av att införa ytterligare bestämmelser rörande ämnen som inger betänkligheter som kan påverka materialåtervinning av hög kvalitet av uttjänta fordon.
 - (c) De åtgärder för hantering av uttjänta fordon som fastställs i kapitel IV, inbegripet de målnivåer som fastställs i artikel 34 och behovet av att se över dem.
 - (d) Överträdelser samt effektiviteten, proportionaliteten och den avskräckande effekten avseende de sanktioner som fastställs i artikel 48.
 - (e) Behovet av att ändra artikel 5 i denna förordning.

Artikel 56

Upphävande samt övergångsbestämmelser

1. Direktiv 2000/53/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = första dagen i månaden efter en period på 12 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].
Följande bestämmelser i förordning (EG) 2000/53/EG ska emellertid fortsätta att tillämpas:
 - (a) Artikel 4.2 till och med den [Publikationsbyrån: för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 71 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].
 - (b) Artiklarna 5.4 andra stycket, 6.3 andra stycket, 7.1, 8.3 och 8.4 till och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = sista dagen i månaden efter en period på 35 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].
 - (c) Artikel 7.2 b till och med den 31 december 20** [Publikationsbyrån: för in året = sista dagen i månaden efter en period på 35 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].
 - (d) Artikel 9.1a första och tredje stycket, 1b och 1d till och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = sista dagen i månaden efter en period på 35 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].
 - (e) Artikel 9.1a andra stycket till och med den [Publikationsbyrån: för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 59 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].
2. Direktiv 2005/64/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med den [Publikationsbyrån: för in datumet = sista dagen i månaden efter en period på 71 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].
Artikel 6.3 i direktivet ska emellertid upphöra att gälla med verkan från och med den [Publikationskontoret: för in datum = sista dagen i månaden efter en period på 35 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].
3. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till den här förordningen och läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga XI.

Artikel 57

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den [Publikationskontoret: för in datumet = första dagen i månaden efter en period på 12 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].
Artikel 54 ska emellertid tillämpas från och med den [Publikationskontoret: för in datum = första dagen i månaden efter en period på 72 månader som följer på ikraftträdandet av denna förordning].

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

1.2. Berörda politikområden

1.3. Förslaget eller initiativet avser

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

1.4.4. Prestationsindikatorer

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

1.5.5. Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

1.6. Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten

1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås

2.2.2. Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna

2.2.3. Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

- 3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN**
- 3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten**
- 3.2. Förslagens beräknade inverkan på anslagen**
 - 3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen*
 - 3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag*
 - 3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen*
 - 3.2.3.1. Beräknat personalbehov*
 - 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen*
 - 3.2.5. Bidrag från tredje part*
- 3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna**

GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets titel

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, om ändring av förordningarna (EU) 2018/858 och 2019/1020 och om upphävande av direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG.

1.2. Berörda politikområden

Politikområden: 03 Inre marknaden
09 Miljö

Aktiviteter: 09 02 02 – Program för miljö och klimatpolitik (Life) – Cirkulär ekonomi och livskvalitet
03 02 01 01 – Drift och utveckling av den inre marknaden för varor och tjänster

1.3. Förslaget eller initiativet avser

- ☒ en ny åtgärd
- ☐ en ny åtgärd till följd av ett pilotprojekt/en förberedande åtgärd⁷¹
- ☒ en förlängning av en befintlig åtgärd
- ☒ en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

1.4. Mål

1.4.1. Allmänt/allmänna mål:

Förbättra funktionen för EU:s inre marknad genom att minska den negativa miljöpåverkan som är kopplad till konstruktion, produktion av fordon, deras livslängd och hantering av uttjänta fordon samt bidra till hållbarheten i fordons- och materialåtervinningsektorer.

1.4.2. Specifikt/specifika mål:

Konstruktion och produktion

- Underlätta och öka avlägsnandet, återanvändningen, återtillverkningen och återvinningen av material, delar och komponenter i fordon.
- Öka användningen av återvunnet material i tillverkningen av fordon och därigenom stimulera återvinning, minska det strategiska beroendet av råvaror och stödja utfasningen av fossila bränslen i fordonsindustrin.
- Öka cirkulariteten för lastbilar, bussar, släpvagnar och vissa fordon i kategori L som för närvarande inte omfattas av lagstiftningen om uttjänta fordon och 3R-typgodkännande.

Hantering av uttjänta fordon

⁷¹ Enligt artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

- Förbättra hanteringen av uttjänta fordon genom att öka mängden och kvaliteten på material som återanvänds, återtillverkas och återvinns så att miljöavtrycket i samband med uttjänta fordon minskar.
- Öka insamlingen av uttjänta fordon i EU och säkerställa trafiksäkerheten för begagnade fordon som exporteras från EU så att antalet ”saknade fordon” och deras miljöavtryck minskas.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

- Bättre anpassning av fordonens produktions- respektive avfallsfaser
- Stimulerar återvinning, minskar strategiska beroenden av råvaror och energi
- Stöder utfasningen av fossila bränslen i bilindustrin.
- Minskar det miljöavtryck som är kopplat till fordonsåtervinningen.
- Minskar EU:s externa föroreningsavtryck och trafiksäkerhetsrisker i samband med export av fordon som inte är trafiksäkra.
- Ökar cirkulariteten och säkerställer en korrekt hantering av fordon som för närvarande inte omfattas av tillämpningsområdet.

1.4.4. Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

- Förbättrad materialåtervinning och återanvändning av fordon
- Mer strömlinjeformad demonteringsinformation för hanteringsaktörer
- Lägre reparationskostnader tack vare begagnade reservdelar
- Förbättrad insamling av fordon, minskad export av begagnade fordon av låg kvalitet och uttjänta fordon
- Minskat antal fordon som hanteras olagligt och informellt
- Ökade mängder delar och komponenter som återanvänds och materialåtervinns
- Ökade mängder material som återvinns, återvinns med högre kvalitet och mer kritiska och strategiska material som återvinns minskar beroendet.
- Minskat energiberoende vid metall- och plastproduktion
- Lägre mängder deponi
- Högre nivåer av materialåtervunnen plast och eventuellt andra material i nya fordon
- Betydande minskningar av växthusgaser till följd av förbättrad resurseffektivitet
- Minskade luftföroreningar och trafikolyckor i importerande länder på grund av högkvalitativa och trafikvärldiga fordon
- Lägre reparationskostnader för fordonsägare
- Ökade intäkter på grund av förbättrad insamling och hantering
- Förbättrade marknader för sekundära råvaror, särskilt plast
- Minskad luftförorening genom ökad plaståtervinning
- En betydande ökning av sysselsättningen.
- Minskade externa miljöeffekter av felaktigt hanterat avfall
- Mer legitima inkomster och ökade skatteintäkter

– Förbättrad återanvändning och materialåtervinning av fordon som för närvarande inte omfattas

1.5. Grunder för förslaget eller initiativet

1.5.1. *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

De detaljerade kraven skulle behöva antas genom genomförandeakter/delegerade akter inom en tidshorisont på 1–8 år. En rad åtgärder när det gäller mandat, delegerade beslut eller genomförandebeslut samt konsekvensbedömningsrapporter kommer att härröra från denna föreslagna förordning.

Åtgärderna kommer att omfatta konsekvent definition och förbättrad kontroll med krav på materialåtervinningsbarhet, återanvändbarhet, flyttbarhet och cirkularitetsinformation samt deklarationer om återvunnet innehåll. För insamling och hantering krävs att det fastställs ytterligare specifikationer för insamling och hantering, inklusive beräkningsregler för mål för återanvändning och materialåtervinning och elektroniskt informationsutbyte mellan medlemsstaterna för att möjliggöra driftskompatibla register och effektiviserade tullkontroller. Ytterligare harmoniseringselement rör fastställande av enhetliga kriterier för anpassning av avgifter för utökat producentansvar och gränsöverskridande utökat producentansvar.

Mer i detalj (tidslinje för slutförande av uppgiften i månader efter ikraftträdandet):

- Förbättra metoden för fastställande av 3R-satserna (36 månader).
- Förbättrad riskbedömning av återstående undantag för farliga ämnen med stöd av Echa (24 månader), överföring av undantag för batterirelaterade ämnen till batteriförordningen, allmän översyn och anpassning till Reach/omnibusförordningen (96 månader).
- Beräknings- och kontrollregler för återvunnet plastinnehåll (24 månader), genomförbarhetsstudie för fastställande av mål för återvunnet innehåll för stål (36 månader) och andra material (36 månader), deklarationsformat för andra material, inklusive kritiska råvaror (60 månader).
- Specifikation av krav på möjlighet till avlägsnande för elfordonsbatterier och elmotorer samt allmän information om avlägsnande av andra relevanta komponenter, inklusive ändring av selektiv behandling Bilaga VII (36 månader), uppdatering av informationskrav (72 månader).
- Specifikation av kraven i cirkularitetsstrategin och harmoniserad rapportering (36 månader).
- Märkningskrav för plastdelar (uppdaterad efter 72 månader), elfordonsbatterier och elmotorer i enlighet med kraven i batteriförordningen och akten om kritiska råvaror (36 månader).
- Ändring av rapporteringsskyldigheter för export- och beräkningsregler för behandlingsresultat (24 månader).
- Uppdatering av den befintliga rapporteringen och dess format om behandlingsresultat för närvarande baserat på kommissionens beslut 2005/293

(genomfört av Eurostat), särskilt om batterier och elmotorer som tagits bort (36 månader).

– Uppdatering av typgodkännandeformat och underlag som ska tillhandahållas typgodkännandemyndigheterna (mellan 24 och 48 månader med användning av befintlig befogenhet).

– Utveckling av kriterier för pass för fordonscirkularitet (84 månader).

– Harmoniserad avgift för utökat producentansvar (60 månader) och kriterier för gränsöverskridande samarbete om producentansvar (36 månader).

– Kriterier för export av begagnade fordon, trafiksäkerhetskrav och driftskompatibilitet för information om fordonsregistrering (48 månader).

– It-utveckling av systemet med en enda kontaktpunkt och stöd från GD Skatter och tullar för överföring av information till tullmyndigheter enligt MOVEHUB (84 månader) – Utvärdering av hur marknaden för reservdelar fungerar (96 månader, översynsklausul).

– Införingsmetod för utvidgning och förberedelse för översyn av fordonskategorin (96 månader).

1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med "mervärdet av en åtgärd på unionsnivå" i denna punkt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Skäl till åtgärder på europeisk nivå (på förhand):

Att modernisera det nuvarande direktivet om uttjänta fordon som antogs för mer än 20 år sedan är nödvändigt för att säkerställa att producent, importörer och ekonomiska aktörer uppmuntras att uppnå målen i den gröna given och kan bidra till handlingsplanen för den cirkulära ekonomin.

Utvärderingarna av dessa direktiv har visat att det behövdes avsevärda förbättringar för att främja övergången inom fordonssektorn till en cirkulär ekonomi och därigenom minska det miljöavtryck som är kopplat till produktion och hantering av uttjänta fordon och stärka hållbarheten för fordons- och återvinningsindustrin i Europa.

Eftersom fordonssektorn genomgår en omfattande omvandling i och med övergången till elfordon innebär detta att den största andelen av fordonens miljöavtryck kommer att övergå från användningsfasen till produktions- och återvinningsfasen och att det kommer att krävas betydande försörjning av kritiska råvaror.

Förväntat mervärde för unionen (i efterhand):

Denna åtgärd minskar den ökade sårbarheten i EU-industrins leveranskedjor, särskilt för kritiska råvaror som är avgörande för EU:s strategiska oberoende. Samtidigt underlättar förbättrad insamlings- och hanteringskvalitet förbättrad användning av återvunnet material till stöd för övergången till en koldioxidneutral ekonomi med upp till 14 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år 2040.

Mervärdet av en EU-strategi i form av en enda förordning är att den säkerställer överensstämmelse i det krav som fastställs vid utformning och tillverkning av fordon inom ramen för typgodkännandet med kraven vid insamlings- och avfallsfaserna. Förbättrad synkronisering behövs för att säkerställa att både delar, komponenter och material från återanvändning, återtillverkning och återvinning håller ekonomisk och miljömässig kvalitet.

1.5.3. Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder

Denna förordning följer exemplet med batteriförordningen som utgör en övergripande ram för att förbättra batteriers cirkularitet. Flera bestämmelser kompletterar hållbarhetskraven för elfordonsbatterier som utgör den största framtida delsektorn enligt batteriförordningen. I denna sektorsspecifika avfallslagstiftning, som ska ingå fullt ut i ramverket för typgodkännande, specificeras de detaljerade behoven av förbättrad utformning, produktion och återvinning av kritiska och strategiska råvaror som tas upp i den nyligen antagna rättsakten om kritiska råvaror, särskilt för permanenta magnetiska material i elmotorer till fordon.

1.5.4. Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument

Europeiska kommissionen föreslår en omfattande återhämtningsplan baserad på en förstärkt långsiktig budget för nästa fleråriga budgetram och ett nytt återhämtningsinstrument, Next Generation EU.

Den europeiska gröna given kommer att utgöra grunden för EU:s återhämtningsstrategi. Detta inbegriper målet med renare transport och logistik, inklusive e-mobilitet, som är den främsta drivkraften för en exponentiell ökning av efterfrågan på batterier, elmotorer och många andra kapacitetsmekanismer och strategiska råvaror, inklusive deras inbyggda produktionsenergi.

Målen för denna förordning stöds av den fleråriga budgetramen och Next Generation EU som båda lägger stor vikt vid finansiering och investeringar för att stödja den europeiska ekonomins övergång till klimatneutrala och cirkulära modeller. Detta inbegriper investeringar för att modernisera avfallshanteringen, öka materialåtervinningskapaciteten för vissa avfallsflöden och främja materialåtervinning och innovation av hög kvalitet.

Cirkulär ekonomi ingår också i matrisen för Horisont Europa-programmet om forskning, särskilt dess partnerskap om cirkularitet och är en av pelarna i programmet för miljö och klimatåtgärder (Life) 2021–2027. Dessa kommer att vara avgörande för att säkerställa EU:s hållbara konkurrenskraft på detta område samt för att främja dess ekonomi, tillväxt och välbefinnande. Det förväntas att EU kommer att fortsätta att främja forskningen inom detta och relaterade områden i nästa fleråriga budgetram.

1.5.5. Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning

För att effektivisera och förbättra konsekvensen i bedömningen av ämnesbegränsningar skulle Echas (riskbedömningar av ämnen) och det gemensamma

forskningscentrumets sakkunskap (utveckling av metoder och förfaranden) vara de lämpligaste för att säkerställa enhetlighet i genomförandet av den föreslagna strategin när det gäller relaterade ärenden som den europeiska pelaren för sociala rättigheter, batterier och kritiska råvaror som kräver liknande sakkunskap.

När det gäller det gemensamma forskningscentrumet skulle arbetet kunna bygga på tidigare forskning från det gemensamma forskningscentrumet om konsekvensbedömning av mål för återvunnet innehåll och kontrollregler för återvinningsgraden för batterier och det gemensamma forskningscentrumets pågående verksamhet för den europeiska pelaren för sociala rättigheter samt det gemensamma forskningscentrumets verksamhet för GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag om framtida politiska åtgärder för kritiska råvaror (0,837 miljoner euro). Det gemensamma forskningscentrumet kommer att överväga hur man bäst kan samordna och stödja arbetet i samarbete med GD Miljö och GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag.

För utvecklingen av it-systemet och datautbytet för tullkontroller är personal- och resursbehoven inom GD Skatter och tullar och GD Transport och rörlighet kopplade till digitaliseringen av information om fordonsregistrering i MOVEHUB och återspeglar ambitionen att begränsa exporten av icke trafiksäkra fordon av låg kvalitet till tredjeländer för att ta itu med det ihållande problemet med okänd vistelseort för fordon. På lång sikt stöder denna it-utveckling ytterligare digitalisering av information om fordonsregistrering under övervägande inför den pågående översynen av GD Transport och rörlighets direktiv om den fråga som planeras att antas senare 2023.

För cirkularitetsstrategin, kriterierna för passet för cirkulära fordon och krav som rör utökat producentansvar har externa uppdragstagare bäst förutsättningar att tillhandahålla nödvändigt tekniskt stöd (0,500 miljoner euro av GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag). Samma räknas som stödstudier för krav på hantering, hur marknaderna för reservdelar fungerar, förberedelse för översyn av undantag för ämnen (0,075 miljoner euro) och den planerade infasningsmetoden för utvidgning av tillämpningsområdet (0,575 miljoner euro av GD Miljö för 2024–2027).

1.6. Förslagets eller initiativets beräknade varaktighet och beräknade inverkan på budgeten

☐ **Begränsad varaktighet**

- ☐ verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ inverkan på budgeten från och med YYYY till och med YYYY för åtaganden och från och med YYYY till och med YYYY för betalningar.

☒ **obegränsad varaktighet**

- Genomförande med en startperiod 2025–2028,

- följt av fullskalig verksamhet och fullständigt genomförande omkring 2032.

1.7. Planerad(e) genomförandemetod(er)⁷²

☒ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

- ☒ av dess avdelningar, inbegripet dess personal vid unionens delegationer,
- ☐ via genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Indirekt förvaltning** genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett
- ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden
- ☐ organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- ☐ offentligrättsliga organ
- ☐ privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- ☐ organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten.
- *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Anmärkningar

Direkt förvaltning av GD Miljö, GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag, GD Transport och rörlighet, GD Skatter och tullar och administrativa arrangemang med det gemensamma forskningscentrumet.

⁷²

Närmare uppgifter om metoder för budgetgenomförandet och hänvisningar till budgetförordningen finns på webbplatsen Budgpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. FÖRVALTNING

2.1. Regler om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Initiativet omfattar upphandling, administrativa överenskommelser med det gemensamma forskningscentrumet och inverkan på kommissionens personalavdelning.

2.2. Förvaltnings- och kontrollsystem

2.2.1. *Motivering av den genomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Ej tillämpligt

2.2.2. *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Ej tillämpligt

2.2.3. *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Ej tillämpligt

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade), t.ex. från strategi för bedrägeribekämpning.

Ej tillämpligt

3. FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE INVERKAN PÅ BUDGETEN

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

- Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. ⁷³	från Eftaländer ⁷⁴	från kandidatländer och potentiella kandidater ⁷⁵	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
1	03.02.01.01 Drift och utveckling av den inre marknaden för varor och tjänster	Diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ
3	09.02.02 – Cirkulär ekonomi och livskvalitet	Diff.	JA	NEJ	NEJ	NEJ
7	20.02.01.01 Kontraktsanställda	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7	20.02.01.03 Nationella tjänstemän som tillfälligt tjänstgör vid institutionen	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nya budgetposter som föreslås

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgift	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff.	från Eftaländer	från kandidatländer och potentiella kandidater	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
	Ej tillämpligt					

⁷³ Diff. = Differentierade anslag/Icke-diff. = Icke-differentierade anslag.

⁷⁴ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

⁷⁵ Kandidatländer och, i tillämpliga fall, potentiella kandidatländer från västra Balkan.

3.2. Förslagets beräknade inverkan på anslagen

3.2.1. Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver användning av driftsanslag, enligt förklaringen nedan:

miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	1	Inre marknaden, innovation och digitalisering
---	----------	---

GD: Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTALT 2024–2027
Driftskostnader, stödstudier	Åtaganden	(1a)	–	0,250	–	0,250	0,500
	Betalningar	(2a)	–	0,250	–	0,250	0,500
TOTALA anslag för GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag	Åtaganden	=1a+1b+3	–	0,250	–	0,250	0,500
	Betalningar	= 2a + 2b + 3	–	0,250	–	0,250	0,500

GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag har uppskattat att utvecklingen av den uppdaterade metoden för nivåerna av återanvändning, materialåtervinning och återvinning, kriterierna för avlägsnande för batterier och elmotorer och det elektroniska informationsutbytet för det föreslagna fordonscirkularitetspasset kräver (0,250, 0,250 miljoner euro).

Vissa ytterligare resurser kommer att behövas under perioden 2028–2033 för att gå vidare med arbetet efter utgången av den nuvarande fleråriga budgetramen 2027: För GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag planeras ett totalt belopp för perioden från och med 2028 till och med det fullständiga genomförandet omkring 2032 på 0,150 miljoner euro för tekniska studier.

Det belopp som rapporteras ovan skulle också behövas för att finansiera den relevanta andelen av de administrativa arrangemangen som ska diskuteras mellan GD Miljö och GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag och det gemensamma forskningscentrumet samt bestämmelser för upphandling av studier och data som rör GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och

medelstora företag (uppdaterad metod för 3R-satserna, kriterierna för avlägsnande för batterier och elmotorer och det elektroniska informationsutbytet för det föreslagna passet för fordonscirkularitet. Betydande synergieffekter skulle beaktas med det pågående politiska stödet från det gemensamma forskningscentrumet genom akten om kritiska råvaror.

miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	3	Naturresurser och miljö
---	----------	-------------------------

GD: Miljö	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL T 2024– 2027
Driftskostnader GD Miljö, stödstudier	Åtaganden	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Betalningar	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Delegering till GD Skatter och tullar, utveckling av tullen för en enda kontaktpunkt	Åtaganden	(1b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
	Betalningar	(2b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
Delegering till GD Transport och rörlighet, it-stöd	Åtaganden	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Betalningar	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Administrativ överenskommelse med det gemensamma forskningscentrumet	Åtaganden	(1a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
	Betalningar	(2a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
TOTALA anslag för GD Miljö	Åtaganden	= 1a + 1b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Betalningar	= 2a + 2b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

GD Miljö har uppskattat behovet av tekniska stödstudier (från 2024 till 2031) för återvunnet innehåll av plast och kemiska återvinningsmöjligheter (0,100 miljoner euro), studien för att fastställa målnivåer för återvunnet innehåll av stål (0,100 miljoner euro), den bredare genomförbarhetsstudien för återvunnet innehåll av kritiska råvaror, aluminium och magnesium (0,100 miljoner euro 2027), kriterier för anpassning av avgifter för utökat producentansvar (0,050 miljoner euro), kvalitetskrav för PST-teknik (0,050 miljoner euro), gränsöverskridande samarbetsmekanism för utökat producentansvar (0,100 miljoner euro), förberedelser för översyn av undantag för begränsning av ämnen (0,075 miljoner euro) och regler för beräkning och kontroll av återvinningsresultat på totalt (0,575 miljoner euro) för perioden 2024–2027.

Det gemensamma forskningscentrumet kommer sannolikt att spela en viktig roll när det gäller att stödja kommissionen med en del av det tekniska arbete som krävs enligt ovan för att utveckla specifikationer för återvunnet innehåll, möjlighet att avlägsna batterier och elmotorer samt beräknings- och kontrollregler för hanteringen. Ett eventuellt administrativt arrangemang kan täcka de uppskattade behoven (0,837 miljoner euro

för 2024–2027) samtidigt som man maximerar synergieffekterna med relaterade uppgifter enligt akten om kritiska råvaror, förordningen om ekodesign för hållbara produkter, uppförandekoden och PPWR-förslagen.

Meddelegering tillämpas från GD Miljö till GD Skatter och tullar och GD Transport och rörlighet för att digitalisera information om fordonsregistrering genom att utöka it-systemen för att skapa interoperabilitet för fordonsregisters digitalisering och som ett andra steg för att inrätta exportkontroller i realtid genom att koppla den till systemet med en enda kontaktpunkt för tullen för perioden 2024–2027.

Vissa ytterligare resurser kommer att behövas under perioden 2028–2033 för att gå vidare med arbetet efter utgången av den nuvarande fleråriga budgetramen 2027:

- (c) För GD Miljö planeras ett totalt belopp för perioden 2028 fram till dess att de tekniska studierna har genomförts fullt ut omkring 2032 på 0,550 miljoner euro.
- (d) För GD Skatter och tullar planeras ett totalt belopp för perioden från och med 2028 till och med det fullständiga genomförandet omkring 2032 på 0,500 miljoner euro för it-utbyggnad.
- (e) Resurser till JRC i form av eventuella ytterligare administrativa arrangemang med ett totalt belopp på 0,335 miljoner euro för 2028–2032.

TOTALA anslag inom ramen för RUBRIKERN 1–6 i den fleråriga budgetramen (referensbelopp)	Åtaganden	=4+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Betalningar	=5+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen		7	Administrativa utgifter				
DG Miljö, GD Skatter och tullar			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTALT 2024–2027
Personalresurser, GD Miljö	Åtaganden	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Betalningar	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Personal, GD Skatter och tullar	Åtaganden	(1a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
	Betalningar	(2a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
TOTALA anslag inom ramen för RUBRIK 7 i den fleråriga budgetramen för GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag, GD Skatter och tullar	Åtaganden	=1a+1b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Betalningar	= 2a + 2b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Motivera personalbehovet i avsnitt 3.2.3 nedan.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTALT 2024– 2027
TOTALA anslag inom ramen för RUBRIKERN 1–7 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Betalningar	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Beräknad output som finansieras med driftsanslag

Åtaganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Ange mål och output ↓			År n		År n+1		År n+2		År n+3		För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)						TOTALT	
	OUTPUT																	
	Typ ⁷⁶	Genomsnittliga kostnader	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SÄRSKILT MÅL nr 1 ⁷⁷ ...																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 1																		
SPECIFIKT MÅL nr 2...																		
- Output																		
Delsumma för specifikt mål nr 2																		
TOTALT																		

⁷⁶ Resultat är produkter och tjänster som ska tillhandahållas (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

⁷⁷ Enligt beskrivningen i punkt 1.4.2. "Specifikt/specifika mål...".

3.2.3. Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

3.2.3.1. Beräknade behov av administrativa anslag inom kommissionen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser används enligt förklaringen nedan:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTALT 2024–2027
20 01 02 01 (huvudkontor och kommissionens representationskontor) GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag: TA					
20 01 02 01 (huvudkontor och kommissionens representationskontor) GD Miljö: TA					
20 01 02 03 (Delegationer)					
01 01 01 01 (Indirekta forskningsåtgärder)					
01 01 01 11 (Direkta forskningsåtgärder)					
Andra budgetposter (ange vilka)					
20 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier från det ”globala anslaget”) GD Miljö	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier från det globala anslaget) GD Skatter och tullar	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
- vid delegationer					
01 01 01 02 (Kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)					
01 01 01 12 (Kontraktsanställda, vikarier och nationella experter som arbetar med direkta forskningsåtgärder)					
Andra budgetposter (ange vilka)					
TOTALT	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet vilka redan har avdelats för förvaltningen av åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, samt vid behov ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Inga ytterligare tjänster för tillfälligt anställda behövs för den allmänna ledningen. Förväntad övervakning av alla förhandlingsuppgifter under 2024 och för förberedelse, utarbetande och antagande av sekundärlagstiftning i enlighet med de föreslagna tidsfristerna kommer att omfattas av befintliga tillfälligt anställda.
Extern personal	Ytterligare tekniska uppgifter som leds av GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag kommer att omfattas av befintlig personal, kompletterad med GD Miljös stöd och det gemensamma forskningscentrumets tekniska expertis (om det överenskommits): – Förbättra metoden för att fastställa 3R-satserna. – Förbättrad riskbedömning av de återstående undantagen för farliga ämnen med stöd av Echa, överföring av undantag för batterirelaterade ämnen till batteriförordningen,

	allmän översyn och anpassning till Reach/omnibusförordningen. – Specifikation av kraven på möjlighet till avlägsnande för elfordonsbatterier och elmotorer samt allmän information om avlägsnande av andra relevanta komponenter (inklusive ändring av selektiv hantering bilaga IV, uppdatering av informationskrav (stöd av det gemensamma forskningscentrumet). – Specifikation av kraven i cirkularitetsstrategin. – Märkningskrav för plastdelar (uppdateras efter 72 månader), elfordonsbatterier och elmotorer i enlighet med kraven i batteriförordningen och akten om kritiska råvaror (36 månader). – Uppdatering av typgodkännandeformat och underlag som ska tillhandahållas typgodkännandemyndigheterna. – Utveckling av kriterier för pass för fordonscirkularitet. För GD Miljö kommer ytterligare uppgifter att behöva täckas av ytterligare kontraktsanställda och nationella experter. För GD Miljö bör detta vara 1,0 heltidsekvivalenter nationella experter från och med 2024, kompletterat med 0,5 heltidsekvivalenter kontraktsanställda för 2024, 2,0 heltidsekvivalenter kontraktsanställda 2025 och 2,5 heltidsekvivalenter kontraktsanställda för både 2026 och 2027 för att utföra det tekniska arbetet med stöd av det gemensamma forskningscentrumet om det överenskommits, inklusive följande: - Beräknings- och kontrollregler för återvunnet plastinnehåll, genomförbarhetsstudie för fastställande av mål för återvunnet innehåll för stål, bredare teknisk och ekonomisk genomförbarhetsstudie för kritiska råvaror och andra material, deklarationsformat för andra material, inklusive kapacitetsmekanismer (stöd från GD Inre marknaden, industri, entreprenörskap samt små och medelstora företag och det gemensamma forskningscentrumet). - Ändring av rapporteringsskyldigheter för export- och beräkningsregler för hanteringsresultat (stöd av det gemensamma forskningscentrumet). - Kvalitetskrav för hanteringsansvariga och PST. - Harmoniserad avgift för utökat producentansvar och kriterier för gränsöverskridande samarbete om utökat producentansvar. - Kriterier för export av begagnade fordon. - Utvärdering av hur marknaden för reservdelar fungerar (96 månader, översynsklausul) - Infasningsmetod för utvidgning av tillämpningen och förberedelse för översyn av fordonskategorin (96 månader) För GD Skatter och tullar 1,0 heltidsekvivalenter kontraktsanställda för 2025 och 1,5 heltidsekvivalenter för kontraktsanställda planeras till 2026 och 2027 och GD Transport och rörlighets uppgifter kommer att täckas av befintlig personal med tekniskt stöd från GD Miljö (som täcks av personal från GD Miljö som förtecknas ovan): - Genomförande av trafiksäkerhetskravet och driftskompatibiliteten för information om fordonsregistrering.
--	--

	- – It-utveckling av systemet med en enda kontaktpunkt och stöd från GD Skatter och tullar för överföring av information till tullmyndigheter inom ramen för MOVEHUB.
--	---

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- ☒ kan finansieras helt och hållet under relevant rubrik i den fleråriga budgetramen.
- ☐ kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen.
- ☐ kräver en översyn av den fleråriga budgetramen.

3.2.5. Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- ☒ medfinansieras inte av tredje part
- ☐ innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År N ⁷⁸	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)			Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen								
TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering								

⁷⁸

År N är det år då genomförandet av förslaget/initiativet inleds. Ersätt "n" med det förväntade första genomförandeåret (till exempel 2021). Detsamma för följande år.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet har ingen finansiell inverkan på intäkterna.
- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ Påverkan på egna medel
 - ☐ Påverkan på andra inkomster
 - ange om inkomsterna hänför sig till utgiftsposter

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa under hur lång tid resursanvändningen påverkas (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

--

Övriga anmärkningar (t.ex. den metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

--