



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

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

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Den europæiske grønne pagt er Europas vækststrategi, som skal sikre en klimaneutral, ren og cirkulær økonomi i 2050, hvor ressourceforvaltningen optimeres og forureningen minimeres. I handlingsplanen for den cirkulære økonomi¹ og den nye industristrategi for Europa² fastlægges køreplanen for, hvordan den europæiske industri kan opfylde målene i den grønne pagt. Handlingsplanen indeholder en forpligtelse til at revidere lovgivningen om udrangerede køretøjer med det formål at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". EU's handlingsplan "Mod nulforurening for luft, vand og jord"³ understregede også behovet for, at Kommissionen foreslår nye foranstaltninger til afhjælpning af EU's eksterne miljøaftryk i forbindelse med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer.

Det Europæiske Råd⁴ og Europa-Parlamentet⁵ har begge anerkendt betydningen af dette initiativ. I den meddelelse, der ledsager forslaget til den europæiske retsakt om kritiske råstoffer⁶, blev bilindustriens betydning med hensyn til at sikre en bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og øge EU's strategiske autonomi også understreget.

Produktion af køretøjer er en af de mest ressourceintensive industrier. Europas bilindustri tegner sig for 19 % af efterspørgslen efter stål i EU (over 7 mio. ton om året), 10 % af det samlede forbrug af plast (6 mio. ton om året), en betydelig andel af efterspørgslen efter aluminium (42 % for alt transportudstyr, ca. 2 mio. ton om året), kobber (6 % for bildele), gummi (65 % af produktionen af almindelige gummivarer) og glas (1,5 mio. ton planglas produceret i EU).

Efterhånden som bilindustrien skifter til nulemissionsmobilitet, og køretøjer i stigende grad integrerer elektronik, vil der ske en stigning i efterspørgslen efter kobber og kritiske råstoffer. De omfatter de sjældne jordarter, der anvendes i permanente magneter i elmotorer, som bilindustrien er en af de største brugere af. Bilindustrien anvender også mere avancerede og lettere materialer såsom kompositplast, højkvalitetsstål og aluminiumlegeringer.

Køretøjsproduktion kan derfor have et højt miljøaftryk. Dette skyldes primært drivhusgasemissionerne fra den energi, der er nødvendig for at udvinde og forarbejde primære råstoffer såsom kul og jernmalm (til stål), bauxit (til aluminium), kobber og olie (til plast). Desuden er den stigende anvendelse af sofistikerede materialer og kompositmaterialer forbundet med særlige udfordringer med hensyn til demontering, genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer.

I lyset heraf er formålet med dette forslag at lette omstillingen af bilindustrien til den cirkulære økonomi i alle køretøjets faser — fra design til endelig behandling af udrangerede køretøjer. Forslaget er baseret på en evaluering af den nuværende lovgivning, som består af to direktiver (direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer ("direktivet om udrangerede

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

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

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

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

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

⁶ COM/2023/165 final.

køretøjer")⁷ og direktiv 2005/64/EF om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder ("typegodkendelsesdirektivet")⁸).

Direktivet om udrangerede køretøjer blev vedtaget i 2000, og det var den første harmoniserede EU-ramme, der havde til formål at sikre, at køretøjer, der er udtjent og betragtes som affald, behandles på en miljømæssigt forsvarlig måde. I direktivet fastsættes bestemmelser om indsamling og rensning af udrangerede køretøjer, det begrænser farlige stoffer i nye køretøjer og fastsætter mål for genbrug og genanvendelse (85 %) og for genbrug og nyttiggørelse (95 %) baseret på gennemsnitsvægten af udrangerede køretøjer pr. køretøj pr. år. Lovgivningen er ikke blevet ændret væsentligt siden vedtagelsen.

I forbindelse med revisionen af affaldsrammedirektivet i 2018 blev medlovgiverne enige om⁹, at Kommissionen senest den 31. december 2020 reviderer direktivet om udrangerede køretøjer *"og forelægger med henblik herpå en rapport for Europa-Parlamentet og for Rådet, i givet fald ledsaget af et lovgivningsmæssigt forslag"*. Det blev anført, at der i revisionen af direktivet om udrangerede køretøjer bør være fokus på muligheden for at fastsætte materialespecifikke genanvendelsesmål og problemet med udrangerede køretøjers "ukendte opholdssted".

Typegodkendelsesdirektivet, der blev vedtaget i 2005, etablerer en meget tæt forbindelse mellem bestemmelserne i direktivet om udrangerede køretøjer og designbestemmelserne om genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder i forbindelse med typegodkendelsesprocessen for køretøjstyper. Det anføres navnlig i typegodkendelsesdirektivet, at køretøjer skal fremstilles således, at mindst 85 % kan genanvendes og/eller genbruges og mindst 95 % kan genbruges og/eller nyttiggøres, og direktivet om udrangerede køretøjer indeholder de samme mål for medlemsstaterne med hensyn til køretøjers genbrugelighed, nyttiggørelsesmuligheder og genanvendelighed. Typegodkendelsesdirektivet er en del af rammen for typegodkendelse¹⁰, i henhold til hvilken nye køretøjstyper prøves og meddeles typegodkendelse, inden de bringes i omsætning på EU-markedet, forudsat at de opfylder en række tekniske krav.

Den foreslåede forordning ophæver både typegodkendelsesdirektivet og direktivet om udrangerede køretøjer og erstatter dem med en enkelt retsakt. Dens overordnede mål er at modernisere den eksisterende EU-lovgivning og forbedre det indre markeds funktion og samtidig mindske de negative miljøvirkninger forbundet med design, produktion, levetid og behandling af udrangerede køretøjer og bidrage til bæredygtigheden i bilsektoren og genanvendelsessektoren.

Dette er et initiativ under programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit).

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

For det første er den foreslåede forordning forankret i den overordnede EU-lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer, som har til formål at fremme automobilproduktets frie bevægelighed i det indre marked ved at fastsætte fælles krav med henblik på at nå miljø-,

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF af 18. september 2000 om udrangerede køretøjer.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF af 26. oktober 2005 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder.

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

¹⁰ Forordning (EU) 2018/858 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

energieffektivitets- og sikkerhedsmål. Forordning (EU) 2018/858¹¹ fastlægger den centrale proceduremæssige ramme for kravene til godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer. Den fastsætter reglerne for køretøjstypers overensstemmelse med kravene i flere retsakter, som er opført i bilagene til nævnte forordning. Den foreslåede forordning fastsætter både krav vedrørende cirkularitet i design og produktion af motorkøretøjer, og de vil blive medtaget i disse bilag, således at disse krav kontrolleres og håndhæves gennem typegodkendelsesprocessen¹².

Den foreslåede forordning supplerer og er i overensstemmelse med Kommissionens nylige lovgivningsforslag, der har til formål at forbedre det miljøvenlige design af produkter og sikre en bæredygtig affaldshåndtering.

Dette er tilfældet med forslaget til en ny forordning om batterier¹³, som omfatter bilbatterier og indeholder en omfattende ny retlig ordning, der dækker hele deres livscyklus og er udformet til at håndtere deres miljøaftryk. Den foreslåede forordning om typegodkendelse og udrangerede køretøjer indeholder ikke bestemmelser om design, produktion og bortskaffelse af batterier. Den omhandler køretøjer som helhed samt dele og komponenter hertil (undtagen batterier) på en måde, der supplerer forslaget til en batteriforordning, og sikrer, at der tages højde for køretøjers samlede miljøaftryk. Den indeholder også bestemmelser, der skal lette udtagningen af batterier fra udrangerede køretøjer for at sikre, at de genbruges eller genanvendes i henhold til batteriforordningen.

Ud over batterier fremsatte Kommissionen forslag til håndtering af miljøaftrykket fra andre ressourcekrævende sektorer (såsom byggevarer¹⁴ og tekstiler¹⁵), og den foreslåede forordning om typegodkendelse og udrangerede køretøjer supplerer dette initiativ ved at omfatte bilsektoren, for at sikre, at der gælder fælles regler for fabrikanten vedrørende design af køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, for at lette omstillingen af denne sektor til en cirkulær økonomi og styrke dens bæredygtighed.

Den foreslåede forordning er også i overensstemmelse med forslaget til en forordning om miljøvenligt design for bæredygtige produkter¹⁶, som har til formål at gøre det muligt at fastsætte bæredygtighedskrav og oplysningskrav for en lang række fysiske produkter. I modsætning til andre produkter er kravene om cirkularitet i design og produktion af motorkøretøjer som anført ovenfor i øjeblikket baseret på en specifik retlig ramme for køretøjer, og de fastsættes og håndhæves gennem "typegodkendelsesprocessen". Dette er derfor en anden retlig ramme end den ramme, der er fastsat i den kommende forordning om

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

¹² En fabrikant kan opnå certificering for en køretøjstype i ét EU-land og markedsføre den i hele EU uden yderligere prøvninger. Certificeringen udstedes af en national typegodkendende myndighed, og prøvningerne udføres af de udpegede tekniske tjenester: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_da

¹³ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om batterier og udtjente batterier, om ophævelse af direktiv 2006/66/EF og om ændring af forordning (EU) 2019/1020 (2020/0353(COD)).

¹⁴ Forslag til forordning om fastlæggelse af harmoniserede betingelser for markedsføring af byggevarer (COM(2022) 144).

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

¹⁶ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme for krav til miljøvenligt design for bæredygtige produkter og om ophævelse af direktiv 2009/125/EF (COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD)).

miljøvenligt design for bæredygtige produkter. Desuden omhandler forordningen om miljøvenligt design for bæredygtige produkter heller ikke udrangerede køretøjer, som er omfattet af den foreslåede forordning om typegodkendelse og udrangerede køretøjer.

Endelig omhandler den foreslåede forordning ikke overførsel af udrangerede køretøjer, som reguleres af forordningen om overførsel af affald¹⁷. Udrangerede køretøjer betragtes som farligt affald, og i henhold til forordningen om overførsel af affald er eksport heraf fra EU til tredjelande, der ikke er medlemmer af OECD, forbudt. De øvrige bestemmelser i forordningen om overførsel af affald finder også anvendelse på andre overførsler af udrangerede køretøjer, herunder mellem EU-medlemsstater.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Der er også synergier mellem dette forslag til forordning og andre EU-politikker, navnlig klimapolitikken. Omstillingen af bilsektoren til cirkularitet er afgørende for, at EU kan nå 2050-målene om klimaneutralitet fastsat i "den europæiske klimalov"¹⁸, der **supplerer en række andre initiativer under "Fit for 55"-pakken**¹⁹. Desuden supplerer initiativet den seneste lovgivningsmæssige udvikling, der har til formål at omdanne bilindustrien, såsom de nyligt reviderede CO₂-emissionsnormer for personbiler og varevogne²⁰, de foreslåede Euro 7-normer for emissioner fra nye motorkøretøjer²¹ og den igangværende revision af de tre direktiver i "køretøjssikkerhedspakken"²². Desuden supplerer forordningen retsaktens om kritiske råstoffer²³, idet den indfører foranstaltninger, der specifikt er udformet med henblik på at opnå en højere grad af cirkularitet for kritiske råstoffer, der anvendes i køretøjer, navnlig gennem fjernelse, genbrug og genanvendelse af dele, komponenter og materialer, der indeholder sådanne kritiske råstoffer.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Lovgivningsforslaget er baseret på artikel 114 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), der har til formål at sikre et velfungerende indre marked²⁴. Dette er

¹⁷ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overførsel af affald og om ændring af forordning (EU) nr. 1257/2013 og (EU) 2020/1056, (COM (2021) 709 final, 2021/0367 (COD)).

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

¹⁹ Mere information om pakken findes her:

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

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/851 af 19. april 2023 om ændring af forordning (EU) 2019/631 for så vidt angår styrkelse af præstationsnormerne for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner i overensstemmelse med Unionens øgede klimaambitioner (EUT L 110 af 25.4.2023).

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package_da.

²³ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme for at sikre en sikker og bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 og (EU) 2019/1020 (COM(2023)160 final, 2023/0079 (COD)).

²⁴ Det bemærkes, at dette forslag følger andre eksempler på nylige lovgivningsforslag fra Kommissionen, der har til formål at samle krav vedrørende bæredygtighed og cirkularitet i hele produkternes livscyklus i en enkelt retsakt med artikel 114 som retsgrundlag. Eksempler herpå er forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om batterier og udjente batterier, forslaget til Europa-Parlamentets

afgørende, da forslaget fastsætter klare og ensartede krav til omsætning af køretøjer i EU og indsamling og behandling af udrangerede køretøjer, hvilket er nødvendigt for at lette sektorens overgang til en cirkulær økonomi. Artikel 114 i TEUF er retsgrundlaget for den overordnede lovgivningsmæssige ramme for typegodkendelse af motorkøretøjer, herunder typegodkendelsesdirektivet, hvorimod direktivet om udrangerede køretøjer har et miljømæssigt retsgrundlag (artikel 192 i TEUF).

Forslaget omhandler en række centrale problemer i forbindelse med det indre marked. De omfatter: i) en uensartet gennemførelse af typegodkendelsesdirektivet og direktivet om udrangerede køretøjer, eftersom deres bestemmelser er genstand for fortolkning, hvilket fører til forskellige situationer for operatører afhængigt af, hvor de bringer køretøjer i omsætning og behandler udrangerede køretøjer, ii) underudviklede EU-markeder for sekundære materialer til bilindustrien, iii) hindringer for genanvendelsesmarkedernes funktion og for større stordriftsfordele, iv) det vedvarende problem med "forsvundne køretøjer" og manglende klarhed med hensyn til at skelne brugte biler fra udrangerede køretøjer i tilfælde af eksport og v) behovet for en stabil og fuldt harmoniseret lovramme, der gør det muligt at forbedre resultaterne, herunder de nødvendige investeringer, for alle erhvervsdrivende, der er involveret i produktionen af køretøjer og behandlingen af udrangerede køretøjer.

Samtidig er hovedformålet med forslaget at skabe en tættere forbindelse mellem kravene til design af køretøjer og bestemmelserne om håndtering af udrangerede køretøjer og dermed muliggøre et velfungerende indre marked. Derfor er kravene til design af køretøjer formuleret således, at de reelt er forudsætninger for en korrekt gennemførelse af bestemmelserne om håndtering af udrangerede køretøjer. Eksempler på en sådan sammenkædning af krav er genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne i forhold til målene for genbrug, nyttiggørelse og genanvendelse, kravene om stoffer i køretøjer i forhold til forpligtelsen til at fjerne dele og komponenter, der indeholder sådanne stoffer, inden fragmentering af udrangerede køretøjer, kravene om genanvendt indhold i forhold til genanvendelsesmålet for plast og design med henblik på fjernelse af dele i forhold til forpligtelsen til at fjerne dele inden fragmentering af udrangerede køretøjer.

Artikel 114 i TEUF er således det rette retsgrundlag for dette forslag, da den er grundlaget for, at miljørelaterede krav kan udgøre de centrale elementer i betingelserne for typegodkendelse, og dermed grundlaget for at bringe køretøjer i omsætning i EU og harmonisere kravene om behandling af udrangerede køretøjer. Begrundelsen eller omdrejningspunktet for forslaget er at harmonisere kravene i forbindelse med omsætning (for at være mere præcis — krav til typegodkendelse af køretøjer) og dermed sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt forsvarlig måde, og at sekundære råstoffer af høj kvalitet kan udvindes effektivt heraf. I forbindelse med dette forslag er miljømålet derfor ikke uafhængigt af, men snarere drivkraften bag harmoniseringen af designkravene vedrørende køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

For at opnå et harmoniseret og velfungerende indre marked i EU og muliggøre en gnidningsløs omstilling af bilsektoren til den cirkulære økonomi i overensstemmelse med det mål, der er fastsat i den europæiske grønne pagt, er det vigtigt at indføre et fælles regelsæt på EU-plan med klare krav og forpligtelser for medlemsstaterne og virksomhederne. Målene for arbejdet med at revidere EU-reglerne om udrangerede køretøjer kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, da de i betragtning af foranstaltningernes omfang og virkninger opnås bedst ved handling på EU-plan.

og Rådets forordning om en ramme for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design for bæredygtige produkter og forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om emballage og emballageaffald.

En harmonisering af kravene vil løse de gennemførelsesproblemer, der skyldes forskellige fortolkninger af eksisterende lovgivning. Uden en indsats på EU-plan er der risiko for en fragmentering af EU-markedet og for, at fremskridt med hensyn til den cirkulære økonomi kommer til at afhænge af virksomhedernes eller de enkelte medlemsstaters frivillige foranstaltninger.

- **Proportionalitetsprincippet**

Proportionalitetsprincippet afspejles i udformningen af alle foranstaltninger i den foreslåede forordning. Det udvider f.eks. gradvist anvendelsesområdet for den eksisterende lovgivning til at omfatte nye køretøjer med overgangsperioder for alle nye krav for at give de erhvervsdrivende tid til at tilpasse sig de nye regler.

En mere detaljeret beskrivelse af proportionalitetsvurderingen i forhold til de enkelte løsninger findes i bilag 8 til konsekvensanalysen.

- **Valg af retsakt**

Der er valgt en forordning for at skabe en harmoniseret ramme for design og produktion af køretøjer og for behandling af udrangerede køretøjer. Dette vil skabe den retssikkerhed, som operatørerne og medlemsstaternes myndigheder har brug for. Det vil forenkle de nuværende lovgivningsmæssige rammer ved at konsolidere alle krav i en enkelt retsakt og bidrage til en stærkere integration af EU's indre marked. Sammenlignet med et direktiv reducerer valget af en forordning også de administrative omkostninger i forbindelse med gennemførelsen af lovgivningen i national ret, og de nye EU-krav kan finde anvendelse tidligere. Valget af en forordning er i overensstemmelse med lovrammen for typegodkendelse, hvorefter direktiver omdannes til forordninger som en del af foranstaltningerne vedtaget på EU-plan efter "Dieselgate"-emissionskandalen.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

I evalueringerne af direktivet om udrangerede køretøjer²⁵ og typegodkendelsesdirektivet²⁶ blev den generiske karakter af deres bestemmelser påpeget som en af deres vigtigste mangler, der forhindrer omstillingen af hele bilindustriens forsyningskæde til en cirkulær økonomi. Disse mangler blev drøftet i Fit for Future-plattformens udtalelse²⁷. Som følge heraf blev følgende problemer identificeret som værende til hinder for det indre markeds funktion og for opnåelse af det miljøbeskyttelsesniveau, som EU sigter mod at opnå:

- Design og produktion af nye køretøjer bidrager ikke i tilstrækkelig grad til ambitionerne i den europæiske grønne pagt om en klimaneutral, ren og cirkulær økonomi.
- Behandlingen af udrangerede køretøjer er ikke optimal sammenlignet med potentialet for at bidrage til en klimaneutral, ren og cirkulær økonomi.
- En stor del af de køretøjer, der er omfattet af direktivet om udrangerede køretøjer, indsamles ikke til behandling under miljømæssigt forsvarlige forhold i EU, hvilket kan bidrage til forurening i tredjelande.

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

²⁶ Se bilag 11 til konsekvensanalysen.

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

- Der findes ingen harmoniseret tilgang på EU-plan til design og produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer, der i øjeblikket ikke er omfattet af direktivet om udrangerede køretøjer, hvilket resulterer i et uudnyttet potentiale for opnåelse af målene for den cirkulære økonomi i den europæiske grønne pagt.

For at løse disse problemer er der i den foreslåede forordning fokus på tre hovedaspekter: cirkularitetskrav i forbindelse med typegodkendelse af køretøjer, håndtering af udrangerede køretøjer og eksport af brugte køretøjer.

- **Høringer af interessenter**

Interessenterne blev hørt ved flere lejligheder under hele evaluerings- og konsekvensanalyseprocessen. Disse høringer dannede grundlag for den foreslåede forordning, navnlig de åbne offentlige høringer, målrettede høringer, workshopper for interessenter²⁸ og bilaterale møder.

Interessenterne og medlemsstaterne var generelt enige i de vigtigste resultater af evalueringen af direktivet om udrangerede køretøjer og behovet for at revidere EU-reglerne om udrangerede køretøjer for at tage højde for disse resultater.

Mange interessenter fra bilindustrien understregede, at de allerede var begyndt at integrere cirkularitetsprincipper i deres forretningspraksis, og at der kun var behov for minimale ændringer for at forbedre gennemførelsen af den nuværende lovgivning. De mente derfor ikke, at der var behov for at sammenlægge direktivet om udrangerede køretøjer og typegodkendelsesdirektivet. Andre fabrikanter gik ind for foranstaltninger til tilpasning af design for genanvendelse i den nye lovgivning for at sikre lige vilkår og forbedre gennemsigtheden. Demonterings- og genanvendelsessektorerne, der hovedsagelig består af SMV'er, opfordrede til en mere ambitiøs lovgivning om design for demontering/genanvendelse og om udveksling af oplysninger fra fabrikanter. Miljø-NGO'er, affaldshåndteringsmyndigheder og offentlige myndigheder støttede enstemmigt en samlet livscyklustilgang og foranstaltninger vedrørende design for cirkularitet.

Selv om der var stærk støtte til at fastsætte mål for genanvendt indhold i nye køretøjer fra genanvendelses- og demonteringssektorerne og fra civilsamfundsorganisationer, havde bilindustrien forskellige holdninger til fastsættelse af mål for plast. Industrien udtrykte bekymring over den mulige mangel på den nødvendige forsyning og slog til lyd for kemisk genanvendelse (som plastindustrien). Stålintustrien støttede ikke et mål for indholdet af genanvendt stål i nye køretøjer.

Med hensyn til behandling af udrangerede køretøjer gik interessenterne ind for foranstaltninger, der har til formål at forbedre og øge kvaliteten af materialer fra udrangerede køretøjer for at fremme genbrug af reservedele og komponenter samt genanvendelse af materialer fra udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Affaldshåndteringssektoren gav imidlertid udtryk for bekymring over de øgede omkostninger, der kan udløses af nye foranstaltninger vedrørende behandling af udrangerede køretøjer og affald herfra.

²⁸ Der blev afholdt en offentlig høring i forbindelse med evalueringen af direktivet. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_da). En indledende konsekvensanalyse blev offentliggjort den 15. oktober 2020 med henblik på offentlig feedback, og derefter blev der i forbindelse med konsekvensanalysen afholdt en 14-dages åben offentlig høring mellem den 20. juli 2021 og 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_da).

Generelt bakkede interessenterne kraftigt op om vedtagelsen af ambitiøse foranstaltninger til at tackle det fortsatte problem med "forsvundne køretøjer". Der var også støtte til strengere krav i forbindelse med eksport af brugte køretøjer for at undgå, at brugte køretøjer, der ikke er i køredygtig stand, forårsager luftforurening og udgør en trafiksikkerhedsrisiko, eksporteres fra EU til tredjelande.

Køretøjsfabrikanterne var af den opfattelse, at demonteringssektoren allerede er selv bærende, og at der ikke er behov for at yde kompensation for behandlingsomkostningerne ved at indføre ordninger for udvidet producentansvar. Hvis der indføres sådanne ordninger, understregede de, at det er vigtigt, at køretøjsfabrikanter har ret til at udøve deres ansvar individuelt. Demonterings-, fragmenterings- og genanvendelsessektorerne mente, at bilindustrien skulle udvise større finansielt ansvar ved at dække yderligere omkostninger i forbindelse med kvalitetsforbedringer med garantier for beskyttelse af deres uafhængighed i ordningerne.

Et flertal af interessenterne, herunder miljø-NGO'er, offentlige myndigheder og affaldshåndteringsvirksomheder (hovedsagelig SMV'er), gik ind for at udvide det lovgivningsmæssige anvendelsesområde for direktivet om udrangerede køretøjer til at omfatte yderligere køretøjsklasser. Bilproducenter og leverandører gav udtryk for forskellige synspunkter og understregede, at det ikke ville være ønskeligt at udvide anvendelsesområdet til nye køretøjsklasser fuldt ud på kort sigt på grund af deres forskelle.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Til støtte for analysen af forskellige reguleringsmæssige muligheder tildelte Kommissionen en støttekontrakt til eksterne eksperter²⁹.

Der blev indsamlet dokumentation fra evalueringsrapporterne om direktivet om udrangerede køretøjer³⁰ og den målrettede evaluering af typegodkendelsesdirektivet, som blev gennemført parallelt med konsekvensanalysen og fremlagt i bilag 11 til konsekvensanalysen.

Det Fælles Forskningscenter (JRC), Kommissionens tjeneste for videnskab og viden, udarbejdede en teknisk rapport om målene for indholdet af genanvendt plast i nye personbiler³¹ og en rapport om kritiske råstoffer i bilindustrien³². Resultaterne af disse rapporter indgik i den konsekvensanalyse, der ligger til grund for forslaget til forordning.

I forslaget tages der også hensyn til forslagene i Fit for Future-platformens udtalelse³³.

Yderligere dokumentation indgår i processen via specifikke skrivebordsundersøgelser og dataindsamling, som også er integreret i den overordnede konsekvensanalyse.

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. og F. Mathieux, Towards recycled plastic content targets in new passenger cars, EUR 31047 EN, Den Europæiske Unions Publikationskontor, Luxembourg, 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 improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars, EUR 31468 EN, Den Europæiske Unions Publikationskontor, Luxembourg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

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

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget er baseret på en konsekvensanalyse, som offentliggøres sammen med forslaget. I overensstemmelse med Kommissionens retningslinjer for bedre regulering afgav Udvalget for Forskriftskontrol to udtalelser om udkast til konsekvensanalysen med fokus på begrundelsen for foranstaltningerne vedrørende eksport af brugte køretøjer, beskrivelsen af virkningerne af den foretrukne løsning, valg af visse foranstaltninger vedrørende genanvendt indhold og ordninger for udvidet producentansvar samt spørgsmål i forbindelse med den metode, der blev fulgt i analysen. Disse udtalelser blev taget i betragtning i den endelige rapport om konsekvensanalysen.

I konsekvensanalysen blev der peget på fire problemområder, der skal løses på EU-plan:

1. Der er **mangel på integration af cirkularitet i design og produktion af køretøjer**, hvilket fører til stor afhængighed af primære råstoffer.
2. **Kvaliteten af behandlingen af udrangerede køretøjer er ikke optimal** sammenlignet med potentialet for at skabe større miljømæssig og økonomisk værdi.
3. En stor del af de **"forsvundne køretøjer"**, der er omfattet af direktivet om udrangerede køretøjer, indsamles ikke for at blive behandlet under forsvarlige miljøforhold, og **et stort antal forurenende brugte køretøjer, der ikke er i køredygtig stand, eksporteres fra EU hvert år.**
4. Der er et **uudnyttet cirkularitetspotentiale for køretøjer, der i øjeblikket ikke er omfattet af direktivet om udrangerede køretøjer**, og som kan bidrage til målene i den europæiske grønne pagt.

For at løse disse problemer er specifikke løsninger blevet udformet og analyseret for hvert af følgende områder:

1. **"Design cirkulært"**: Gør designet cirkulært og produktionen cirkulær.
2. **"Brug genanvendt indhold"**: Øg brugen af genanvendt indhold i nye køretøjer.
3. **"Behandl bedre"**: Forbedr behandlingen af udrangerede køretøjer.
4. **"Indsaml mere"**: Indsaml flere udrangerede køretøjer i EU og øg kvaliteten af eksporterede brugte køretøjer.
5. **"Udvidet producentansvar"**: Skab de rette incitamentter til at øge indsamlingen af udrangerede køretøjer og forbedr affaldsbehandlingen gennem ordninger for udvidet producentansvar.
6. **"Omfat flere køretøjer"**: Udvid lovgivningens anvendelsesområde til at omfatte yderligere køretøjsklasser.

De foranstaltninger, der er indeholdt i de enkelte løsningsmodeller, fremgår af nedenstående tabel. Den sidste kolonne angiver de foranstaltninger, der er valgt som den foretrukne løsning på baggrund af konsekvensanalysen.

Løsninger	Nr.	Foranstaltninger	Foretrukken løsning
Løsning 1	1A	F1 — Sikring af, at de nye typegodkendelsesregler sikrer korrekt gennemførelse af cirkularitetskravene for nye køretøjstyper	Ja
—		F2 — Beføjelse for Kommissionen til at udvikle en forbedret metode til at fastslå overholdelsen af typegodkendelseskravene	Ja
<i>Cirkulært design</i>		F3 — Tilvejebringelse af grundlæggende oplysninger om demontering til	Ja

		virksomheder, der behandler udrangerede køretøjer F4a — Erklæring om problematiske stoffer verificeret af de typegodkendende myndigheder F5a — Begrænsninger for stoffer i henhold til det reviderede direktiv om udrangerede køretøjer	Nej Nej
	1B	<i>Omfatter foranstaltning F1, F2 og F3 i løsning 1A.</i> F4b — Obligatorisk erklæring om genanvendt indhold for plast, stål og aluminium F5b — Begrænsninger for stoffer i henhold til REACH og anden eksisterende lovgivning F6 — Køretøjsfabrikanters forpligtelse til at udvikle strategier for cirkularitet F7 — Designkrav for nye køretøjer for at lette fjernelsen af komponenter	Ja Nej Ja Ja
	1C	<i>Omfatter foranstaltning F1-F3, F6 og F7 i løsning 1A og 1B.</i> F4C — Obligatorisk erklæring om genanvendt indhold for andre materialer end plast, herunder kritiske råstoffer, stål og aluminium F5C — Hybrid tilgang: opretholdelse af de nuværende begrænsninger i henhold til direktivet om udrangerede køretøjer med nye begrænsninger i henhold til REACH (<i>analyseret separat i bilag 9</i>) F8 — Oprettelse af et køretøjspas for digital cirkularitet	Ja Ja Ja
Løsning 2 — <i>Brug af genanvendt indhold</i>	2A	F9a — Obligatoriske mål for indholdet af genanvendt plast i køretøjer — et indhold af genanvendt plast på 6 % i 2031, 10 % i 2035 på flådeniveau, heraf 25 % genanvendt materiale fra produktion i lukkede kredsløb, beregnings- og verifikationsregler F10a — Kommissionen bemyndiges til at fastsætte et obligatorisk mål for genanvendt stål, herunder beregnings- og verifikationsregler, på grundlag af en særlig gennemførlighedsundersøgelse	Nej Ja
	2B	F9b — Genanvendt plast: 25 % i 2031, kun i nye typegodkendte køretøjer, heraf 25 % fra produktion i lukkede kredsløb, beregnings- og verifikationsregler F10b — Genanvendt stål: 20 % i nye typegodkendte køretøjer, beregnings- og verifikationsregler	Ja Nej
	2C	F9c — Genanvendt plast: 30 % i 2031, kun i nye typegodkendte køretøjer, heraf 25 % fra produktion i lukkede kredsløb, beregnings- og verifikationsregler F10c — Genanvendt stål: 30 % i nye typegodkendte køretøjer, heraf 15 % fra produktion i lukkede kredsløb, beregnings- og verifikationsregler F11 — Kommissionen bemyndiges til at fastsætte obligatoriske mål for genanvendt indhold for andre materialer (aluminiumlegeringer, kritiske råstoffer), gennemførlighedsundersøgelse, regler for beregning af målniveauer og verifikation	Nej Nej Ja
Løsning 3 — <i>Bedre behandling</i>	3A	F12 — Tilpasning af definitionen af genanvendelse og tilpasning af metoden til beregning af genanvendelsesprocenter til anden affaldslovgivning F13A — Obligatorisk fjernelse af visse dele/komponenter inden fragmentering for at tilskynde til genanvendelse eller genbrug heraf, "liste A" F14A — Ny definition af "genfremstilling" og nye overvågningskrav for genbrug/genfremstilling F16A — Forbud mod deponering af bilaffald fra fragmentering	Ja Ja Ja Ja
	3B	<i>Omfatter alle foranstaltninger i løsning 3A (kumulativ)</i> F13B — Obligatorisk fjernelse af en længere liste over komponenter, herunder komponenter, der indeholder en høj koncentration af værdifulde metaller eller kritiske råstoffer, "liste B" F14B — Markedsstøtte til brug af reservedele F15B — Genanvendelsesmål for plast — 30 % F16B — Forbud mod at blande skrot fra udrangerede køretøjer med WEEE (affald af elektrisk og elektronisk udstyr)	Ja Ja Ja Ja
	3C	<i>Omfatter alle foranstaltninger i løsning 3A og løsning 3B (kumulativ)</i> F13C — Obligatorisk fjernelse af yderligere komponenter, "liste C" F15C — Glas — 70 % genanvendelse som emballageglas eller tilsvarende F16C — Fastsættelse af krav vedrørende post-shredder-teknologier for at øge	Nej Nej

		mængden og forbedre kvaliteten af metalskrot, der nyttiggøres fra udrangerede køretøjer	Nej
Løsning 4 — Øget indsamling.	4A	F17A — Medlemsstaternes rapportering om forsvundne køretøjer, registrering af køretøjer, import og eksport af brugte køretøjer, incitament til at tilskynde til levering til et godkendt behandlingsanlæg og sanktioner F18 — Demonterings- og genanvendelsesvirksomheders forpligtelser til at kontrollere og rapportere om udrangerede køretøjer, skrotningsattester F19A — Fastsættelse af minimumskrav til sektorinspektioner og håndhævelsesforanstaltninger (herunder Correspondents' ikkebindende vejledning nr. 9)	Nej Ja Ja
	4B	F17B — Fastsættelse af bøder for sektoren for udrangerede køretøjer, hvis et udrangeret køretøj sælges til ulovlige demonteringsvirksomheder, og for forhandlere (og elektroniske platforme), der handler med demonterede (brugte) reservedele fra uautoriserede anlæg F19B — Klarere definition af udrangerede køretøjer for at sikre en bedre sondring mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer (bindende CG9) F20 — Forbedring af oplysningerne i de nationale køretøjsregistre, der skal være interoperable	Ja Ja Ja
	4C	F19C — Tilvejebringelse eller tilrådighedsstillelse af oplysninger om køretøjsidentifikation og teknisk kontrol for toldmyndighederne (køretøjsidentifikationsnummer) F21 — Eksportkrav til brugte køretøjer i forbindelse med teknisk kontrol	Ja Ja
	4D	Omfatter foranstaltning F17b, F18, F19a-c, F20 og F2 i løsning 4A, 4B og 4C (kumulativ)	Ja
Løsning 5 — Ordningen for udvidet producentansvar	5A	F22 — Krav til medlemsstaterne om at indføre kollektive eller individuelle ordninger for udvidet producentansvar, herunder overvågning af overholdelsesomkostninger og finansielle minimumsforpligtelser F23 — Producenters rapporteringsforpligtelser	Ja Ja
	5B	Omfatter foranstaltning F22 og F23 i løsning 5A (kumulativ) F24 — Harmoniseret graduering af gebyrer i ordninger for udvidet producentansvar F25 — Overførsel af gebyrer/garantier i forbindelse med udvidet producentansvar (grænseoverskridende udvidet producentansvar)	Ja Ja
	5C	Omfatter foranstaltning F22-F25 i løsning 5A og 5B (kumulativ) F26 — Oprettelse af nationale returpantssystemer F27 — Harmoniserede kriterier for grønne offentlige indkøb (frivilligt)	Nej Nej
Løsning 6 — Dækning af flere køretøjer	6A	F28 — Tilvejebringelse af oplysninger til demonterings- og genanvendelsesvirksomheder	Ja
	6B	Omfatter foranstaltning F28 i løsning 6A (kumulativ) F30A — Obligatorisk behandling af udrangerede køretøjer i klasse L _{3e} -L _{7e} , lastbiler (N ₂ , N ₃) og busser (M ₂ , M ₃) og påhængsvogne (O) på godkendte behandlingsanlæg F30B — Eksportkrav til brugte køretøjer vedrørende teknisk stand for lastbiler (N ₂ , N ₃) og busser (M ₂ , M ₃) og påhængskøretøjer (O) F31B — Mindstekrav til udvidet producentansvar for udrangerede køretøjer i klasse L _{3e} -L _{7e} , lastbiler (N ₂ , N ₃) og busser (M ₂ , M ₃) og påhængskøretøjer (O) F32 — Revisionsklausul om den lovgivningsmæssige udvidelse af anvendelsesområdet for typegodkendelseskravene til nye køretøjer	Ja Ja Ja Ja
	6C	Omfatter foranstaltning F28, F30a-b og F31b i løsning 6A og 6B (kumulativ) F31C — Fuld anvendelse af udvidet producentansvar og avancerede økonomiske incitament F33 — Fuld anvendelse af de nye krav til typegodkendelse og behandling af udrangerede køretøjer på yderligere køretøjsklasser	Nej Nej

Virkningerne af de enkelte løsninger og af de samlede virkninger af og synergier mellem løsningerne blev analyseret grundigt. Virkningerne for små og mellemstore virksomheder (SMV'er) blev taget i betragtning og sammenfattet i en SMV-specifik test. De miljømæssige, økonomiske og sociale virkninger blev beregnet frem til 2040 og sammenlignet med

referencescenariet. Det vigtigste sammenligningsår er 2035, da alle langsigtede foranstaltninger skal være trådt i kraft på denne dato.

Den foretrukne politikpakke indeholder en kombination af følgende løsninger:

Design cirkulært: Den foretrukne løsning indeholder kortsigtede forpligtelser for køretøjsfabrikanter til at stille detaljerede og brugervenlige oplysninger om demontering og genanvendelse til rådighed, herunder om brugen og placeringen af kritiske råstoffer i køretøjer og om andelen af genanvendt indhold i nye køretøjer. Foranstaltningerne på mellemlang sigt omfatter en revision af metoden til beregning af nye køretøjers genanvendelighed og genbrugelighed på typegodkendelsesstadiet og udvikling af et køretøjspas for cirkularitet. Overordnet set forankrer dette cirkularitetskrav i typegodkendelsen af nye køretøjstyper.

Brug genanvendt indhold. Den foretrukne løsning er at fastsætte et mellemhøjt ambitionsniveau med et mål for indholdet af genanvendt plast på 25 % i 2030, heraf 25 % fra behandling af udrangerede køretøjer i lukkede kredsløb. For stål giver denne løsning Kommissionen beføjelse til at fastsætte et mål for indholdet af genanvendt stål i nye godkendte køretøjer senest tre år efter forordningens ikrafttræden på grundlag af en gennemførlighedsundersøgelse. Muligheden for at fastsætte mål for genanvendt indhold for andre materialer såsom aluminium og kritiske råstoffer vil blive vurderet på et senere tidspunkt på grundlag af ændringer af bildesign og tilgængeligheden af genanvendelseskapacitet.

Behandl bedre. Den foretrukne løsning omfatter en strengere definition af genanvendelse, et forbud mod deponering af affaldsfraktioner fra biler fra fragmentering og et mellemhøjt ambitionsniveau for forpligtelser til fjernelse for at forbedre nyttiggørelsen af centrale komponenter fra udrangerede køretøjer uden uforholdsmæssigt store omkostninger for behandlingsvirksomheder. Det vil øge nyttiggørelsen af (kritiske) råstoffer og forbedre kvaliteten af plast-, stål- og aluminiumfraktioner.

Indsaml mere. Den foretrukne løsning er den mest ambitiøse løsning. Foranstaltninger såsom klarere ansvarsfordeling for skrotningsattester, bindende kriterier for sondring mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer og nye håndhævelsesbestemmelser vil øge antallet af udrangerede køretøjer, der behandles lovligt i EU, betydeligt. Der vil også blive indført et forbud mod eksport af køretøjer, der ikke længere er i køredygtig stand, i overensstemmelse med princippet om "ikke at gøre væsentlig skade".

Skab incitament til at øge indsamlingen af udrangerede køretøjer og forbedr affaldsbehandlingen. Den foretrukne løsning omfatter finansielle og organisatoriske incitament gennem fastsættelse af krav om udvidet producentansvar for at øge indsamlingen af udrangerede køretøjer og kompensere for omkostningerne ved forbedret behandlingskvalitet, som ikke kan opvejes af værdien af materialer og komponenter, der nyttiggøres.

Omfat flere køretøjer. Den foretrukne løsning er en indfaset tilgang til gradvis dækning af flere køretøjer under de nye EU-regler ved at kræve, at fabrikanterne fremlægger oplysninger om sammensætningen af deres køretøjer. Der indføres ligeledes et sæt minimumskrav til behandling af udrangerede køretøjer i klasse L3e-L7e og lastbiler, busser og påhængskøretøjer. Den foretrukne løsning forventes at have en betydelig positiv indvirkning på miljøet ved at reducere det miljøaftryk, der er forbundet med kravene til produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer.

De samlede miljøfordele vurderes som en årlig reduktion på 12,3 mio. ton CO₂-ækvivalenter i 2035 (fra 10,8 mio. ton i 2030 til 14,0 mio. ton i 2040), hvilket er afgørende for dekarboniseringen af bilindustrien. Disse CO₂-besparelser udgør 2,8 mia. EUR. Dette hænger

sammen med en bedre udnyttelse af 5,4 mio. ton materialer (plast, stål, aluminium, kobber, kritiske råstoffer), som enten vil blive genanvendt på et højt kvalitetsniveau eller genbrugt, samt med, at op til 3,8 mio. yderligere udrangerede køretøjer vil blive indsamlet og behandlet i EU. 350 ton sjældne jordarter i permanente magneter vil blive indsamlet særskilt med henblik på genbrug og genanvendelse i 2035 (og 1 500 ton i 2040), hvilket i høj grad vil bidrage til EU's mål om at opnå strategisk autonomi for kritiske råstoffer. Den foretrukne løsning bidrager hovedsagelig til målene for bæredygtig udvikling af bæredygtig innovation (verdensmål 9), ansvarligt forbrug og ansvarlig produktion (verdensmål 12) og klimaindsatsen (verdensmål 13).

De samlede årlige indtægter ved den foretrukne løsning er 5,2 mia. EUR i 2035, inklusive 2,8 mia. EUR i CO₂-besparelser, mod en omkostning på 3,3 mia. EUR, hvilket giver en nettoindtægt på 1,8 mia. EUR.

Omkostningerne ved den foretrukne løsning anslås at nå op på 66 EUR pr. køretøj, der bringes i omsætning i 2035. Det skønnes at skabe yderligere 22 100 arbejdspladser, heraf 14 200 i SMV'er, hovedsagelig demonterings- og genanvendelsesvirksomheder.

Selv om der vil være visse kortsigtede omkostninger for EU's bilindustri, vil den foretrukne løsning også medføre energibesparelser, mindske EU's afhængighed af materialer fra tredjelande og sikre, at omstillingen til elektrificering af køretøjer sker på grundlag af bæredygtige og cirkulære forretningsmodeller, som alt sammen bidrager til sektorens konkurrenceevne på lang sigt.

Den foretrukne løsning vil medføre både omkostninger (i forbindelse med investeringer i nye teknologier) og indtægter (i forbindelse med øgede værdier for reservedele og genanvendte materialer) for affaldshåndteringssektoren. Selv om situationen vil variere mellem de forskellige medlemsstater og operatører på grund af forskelle i de anvendte teknologier og arbejdskraftomkostningerne, forventes de planlagte ændringer at styrke og modernisere EU's demonterings-, fragmenterings- og genanvendelsesindustri betydeligt.

Medlemsstaternes myndigheder forventes at skulle afholde begrænsede omkostninger i forbindelse med overvågning og håndhævelse af overholdelsen af den nye lovgivning. Omkostningerne vil primært være forbundet med tilsyn, kontrol med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer og behovet for at tilpasse registreringssystemer. Til gengæld vil øget digitalisering (i forbindelse med indberetning om skrotningsattesten, udveksling af oplysninger fra nationale køretøjsregistre om eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer og interoperabilitet med kvikskranke-systemet) øge håndhævelsesmyndighedernes og virksomhedernes effektivitet og derudover mindske deres byrde. De anslåede samlede omkostninger for de offentlige myndigheder i forbindelse med tilsyn med ordningerne for udvidet producentansvar, håndhævelsesaktiviteter og tilpasning af nationale registreringssystemer for motorkøretøjer er ca. 24 mio. EUR, hvilket er mindre end 2 EUR pr. køretøj.

Forbrugerne kan opleve en stigning i priserne på nye køretøjer på ca. 39 EUR pr. køretøj og et fald i priserne (på 12 EUR pr. køretøj) ved salg af brugte biler som følge af faldende eksport. Omvendt forventes foranstaltninger til støtte for nyttiggørelse og salg af brugte reservedele at resultere i lavere købspriser og lavere reparations- og vedligeholdelsesudgifter for forbrugerne, hvilket er en fordel.

De skærpede krav til behandling af udrangerede køretøjer kan udgøre en udfordring for SMV'er på grund af højere gennemførelsesomkostninger på kort og mellemlang sigt og tilpasning til nye behandlingsteknologier. Samtidig vil øgede investeringer i genanvendelsessektoren for biler, støtte til markedet for genbrug af sekundære dele og lettere

adgang til demonteringsoplysninger for et køretøj sætte skub i innovationen, lukke op for nye muligheder for SMV'er og bidrage til skabelsen af nye arbejdspladser i sektoren. For yderligere at afbøde virkningerne for SMV'er gør skærpede krav om udvidet producentansvar det muligt at kompensere for omkostningerne gennem højere indsamlingsprocenter og behandlingskvalitet.

De tilbagevendende omkostninger i forbindelse med "én ind, én ud"-tilgangen pr. køretøj vurderes til 81,8 mio. EUR eller 5,45 EUR pr. nyt køretøj ved den foretrukne løsning. I den foretrukne løsning udnyttes digitaliseringspotentialt maksimalt for at sikre en effektiv håndhævelse af nye krav i overensstemmelse med princippet om "digitalt som standard". Uden digitalisering anslås virkningerne at være 32,2 mio. EUR eller 40 % højere.

- **Måltrettet regulering og forenkling**

Den foreslåede forordning forventes at forbedre effektiviteten og harmoniseringen. I forslaget tages der hensyn til de fleste af forslagene i Fit for Future-plattformens udtalelse³⁴. Specifikationer for typegodkendelsesprocedurer for køretøjer for fastsættelse af klare cirkularitetskrav vil strømline det indre markeds procedurer for fabrikanter. Der vil blive opnået yderligere forenkling ved at centralisere begrænsningerne for kemiske stoffer i henhold til REACH, som er EU's vigtigste kemikalielovgivning. Med hensyn til håndtering af udrangerede køretøjer vil en tilpasning af genanvendelsesdefinitionerne til affaldsrammedirektivet harmonisere og lette den juridiske fortolkning og gøre rapporteringen af oplysninger mere sammenlignelig. Fastsættelse af specifikke ordninger for udvidet producentansvar i forbindelse med udrangerede køretøjer vil forhindre uensartede tilgange mellem medlemsstaterne. Dette vil forbedre gennemsigtigheden og en retfærdig fordeling af det finansielle ansvar mellem virksomheder, der er involveret i behandlingen af udrangerede køretøjer.

Digitaliseringen vil også bidrage til at forbedre indsamlingen af udrangerede køretøjer og tackle problemet med forsvundne køretøjer gennem indførelse af digital rapportering i godkendte behandlingsanlæg og udveksling af oplysninger om køretøjsregistrering mellem medlemsstaterne. Sammenkobling med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet vil gøre det muligt for toldmyndighederne at håndhæve nye betingelser for eksport af brugte køretøjer. Udnyttelse af digitaliseringens potentiale vil være afgørende for at give SMV'er, navnlig mindre og ofte familiedrevne virksomheder, mulighed for at nå nye markeder ved at sætte dem i stand til at få adgang til onlineplatforme og fjerntliggende markeder på både lokalt og internationalt plan. Desuden forventes pulleffekten af fastsættelsen af et obligatorisk mål for genanvendt indhold af plast at styrke demonteringsvirksomhedernes konkurrenceevne, da de vil blive den primære forsyningskilde for meget efterspurgt sekundære materialer af høj kvalitet. Der blev lagt særlig vægt på at begrænse rapporteringsforpligtelserne til, hvad der er strengt nødvendigt for at vurdere og overvåge gennemførelsen af lovgivningen, prioritere digitale løsninger og overlade det til de nationale myndigheder at bestemme, hvordan operatørerne skal rapportere.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

³⁴ Yderligere oplysninger om de udvalgte forslag fra F4F-udtalelsen findes i bilag 1 og 5 til konsekvensanalysen.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Gennemførelsen af forslaget vil kræve personale og finansielle ressourcer til indkøb af tjenesteydelser. En del af personalebehovet forventes dækket under de eksisterende bevillinger til Kommissionen, men visse behov for yderligere eksternt personale fremgår af den ledsagende finansieringsoversigt. Der forventes et behov for begrænsede ekstra ressourcer i Det Europæiske Kemikalieagentur, som der vil blive taget højde for i et efterfølgende lovgivningsforslag om kemikalielovgivningen.

Forslaget indeholder en række artikler med nærmere bestemmelser om yderligere arbejdsgange, der skal gennemføres for at supplere forordningen. Dette arbejde vil indebære vedtagelse af gennemførelsesretsakter/delegerede retsakter i løbet af de næste 1-8 år.

De vigtigste tekniske opgaver:

- forbedre metoden til beregning af genanvendeligheds-, genbrugeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne
- forbedre risikovurderingen af de resterende undtagelser for farlige stoffer (støtte fra ECHA)
- beregne og verificere reglerne for genanvendt indhold af plast, en gennemførlighedsundersøgelse med henblik på fastsættelse af mål for genanvendt indhold af stål i bilindustrien og en bredere gennemførlighedsundersøgelse, herunder en økonomisk vurdering af fastsættelsen af mål for genanvendt indhold for andre materialer og erklæringsformater (baseret på JRC's ekspertise og metodologi, selv om de ikke nødvendigvis udføres af JRC)
- fastsætte krav til fjernelse af elkøretøjsbatterier og elmotorer, generelle oplysninger om fjernelse af andre relevante komponenter og tilpasning af kravene i forordningen om kritiske råstoffer til batteriforordningen (som ovenfor baseret på JRC's ekspertise)
- ajourføre typegodkendelsesformaterne og informationsmappen til de typegodkendende myndigheder
- udvikle kriterier for køretøjspasset for cirkularitet
- etablere grænseoverskridende mekanismer for udvidet producentansvar
- ændre reglerne for beregning og verifikation af kvaliteten af behandlingen af køretøjer (som ovenfor baseret på JRC's ekspertise)
- digitalisering: oprette interoperable køretøjsregistre og eksportkontrol i realtid via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet, i første omgang baseret på gyldige krav til teknisk kontrol og en risikobaseret vurdering som det næste skridt (tæt samarbejde mellem GD ENV, GD MOVE og GD TAXUD)
- anvende en indfaset tilgang til udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte yderligere køretøjsskasser og forberedelse til revision otte år efter forordningens ikrafttræden.

Kommissionen får behov for yderligere personale til at udføre disse tekniske opgaver som følger:

- 0,5 FTE (KA-stilling) i 2024
- 3 FTE'er (KA-stillinger) i 2025
- 4 FTE'er (KA-stillinger) i 2026 og 2027 og 1 FTE (UNE-stilling).

De samlede gennemførelsesomkostninger, herunder omkostningerne til Kommissionens personale, anslås til i alt 4,346 mio. EUR baseret på de seneste lønskalaer.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Gennemførelsen af den foreslåede forordning vil blive overvåget ved hjælp af flere indikatorer til sporing af oplysninger såsom mængden af genanvendte materialer i nye køretøjer, genanvendelsesprocenter for specifikke materialer fra udrangerede køretøjer, materialer/komponenter/dele fjernet inden fragmentering, markedsandelen for brugte reservedele, antallet af udrangerede køretøjer indsamlet og behandlet i overensstemmelse med kravene vedrørende udrangerede køretøjer og antallet af eksporterede brugte køretøjer. Yderligere oplysninger om disse indikatorer findes i konsekvensanalysen.

Der er planlagt en generel revision af en forordning otte år efter dens ikrafttræden.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Kapitel I indeholder de almindelige bestemmelser.

I *artikel 1* fastlægges genstanden for denne forordning og i *artikel 2* dens anvendelsesområde. Størstedelen af bestemmelserne finder anvendelse på køretøjer i klasse M₁ og N₁ (personbiler og varevogne). Visse bestemmelser om håndtering af udrangerede køretøjer og om eksportkrav finder også anvendelse på visse køretøjer i klasse L (køretøjer i klasse L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} og L_{7e}) og på lastbiler, busser og påhængskøretøjer (køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ og O).

I *artikel 3* fastsættes de definitioner, der er nødvendige med henblik på denne forordning. En række definitioner er overført fra de ophævede direktiver 2000/53/EF og 2005/64/EF eller fra eksisterende EU-lovgivning, f.eks. direktiv 1999/37/EF, 2008/98/EF og 2014/45/EU eller forordning (EU) 2018/858.

Kapitel II indeholder krav om cirkularitet i design af køretøjer, som skal verificeres i en typegodkendelsesproces.

I *artikel 4* fastsættes mindstekrav til køretøjstyper med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder med angivelse af de procentsatser, der skal opnås for hver type. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter metoden til beregning og verifikation af disse procentsatser.

Artikel 5 begrænser brugen af bly, cadmium, kviksølv og hexavalent chrom i køretøjer, og bilag III indeholder undtagelser fra denne begrænsning. Kommissionen vil vedtage delegerede retsakter om ændring af dette bilag for at tilpasse det til den tekniske og videnskabelige udvikling.

I henhold til *artikel 6* skal hver køretøjstype indeholde mindst 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet, og 25 % af dette materiale skal komme fra genanvendte udrangerede køretøjer. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter, der fastsætter mål for genanvendt indhold for andre materialer. Fastsættelsen af sådanne potentielle mål skal understøttes af en detaljeret vurdering.

I *artikel 7* fastsættes en generel forpligtelse til, at design af nye køretøjer ikke må være til hinder for fjernelsen af dele og komponenter, der har et stort potentiale for genbrug, når køretøjer bliver til affald. Der fastsættes også et krav om, at køretøjer skal designes på en

måde, der gør det muligt at fjerne og udskifte elkøretøjsbatterier og elmotorer i køretøjstypen i både brugsfasen og affaldsfasen.

I *kapitel III* fastsættes informations- og mærkningskrav for fabrikanter.

I *artikel 8* fastsættes det, hvordan fabrikanterne skal bevise, at deres køretøjstyper opfylder kravene i denne forordning under typegodkendelsesprocessen.

I *artikel 9* fastsættes forpligtelsen til at udarbejde en strategi for cirkularitet for hver ny køretøjstype, der omfatter de aspekter, som er nævnt i bilag IV. Fabrikanterne skal ajourføre strategierne hvert femte år og opsummere resultaterne af de foranstaltninger, der er truffet for at opfylde deres forpligtelser.

Artikel 10 forpligter fabrikanterne til at oplyse andelen af genanvendt indhold af angivne materialer i køretøjer i typegodkendelsesdokumentationen.

Artikel 11 forpligter fabrikanterne til at give oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i køretøjer. Disse oplysninger skal være gratis tilgængelige for affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder.

Artikel 12 omhandler mærkning af dele, komponenter og materialer i køretøjer i overensstemmelse med kodningsstandarder for materialer. Der fastsættes nærmere bestemmelser om mærkning af elmotorer, som indeholder permanente magneter, i bilag VI.

Artikel 13 indfører et køretøjspas for cirkularitet, et digitalt værktøj, der anvendes til at forbedre tilvejebringelsen af oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, som allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren.

Kapitel IV indeholder regler for håndtering af udrangerede køretøjer.

Afdeling 1 indeholder bestemmelser, der forpligter medlemsstaterne til at udpege de myndigheder, der er ansvarlige for at gennemføre og håndhæve kapitel IV og V (*artikel 14*) og for at fastsætte de generelle betingelser for udstedelse af tilladelser til godkendte behandlingsanlæg (*artikel 15*).

Afdeling 2 indeholder krav vedrørende udvidet producentansvar.

I *artikel 16* fastsættes et generelt producentansvar med angivelse af dets anvendelsesområde. I *artikel 17* pålægges medlemsstaterne at oprette et register, som skal benyttes til at overvåge, at producenterne opfylder disse krav. Producenter, der ikke er registreret, må ikke gøre køretøjer tilgængelige på markedet på en medlemsstats område. *Artikel 18* vedrører producentansvarsorganisationer. I *artikel 19* fastsættes betingelserne for godkendelse af producenter i tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar og af producentansvarsorganisationer. I *artikel 20* angives de omkostninger i forbindelse med håndtering af udrangerede køretøjer, der skal dækkes af finansielle bidrag fra producenterne. I *artikel 21* fastsættes harmoniserede kriterier for graduering af disse gebyrer. I *artikel 22* fastsættes bestemmelser om omkostningsfordelingsmekanismen for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med nærmere bestemmelser om anvendelsen af kriterier for graduering af gebyrer og for omkostningsfordelingsmekanismen i ordninger for grænseoverskridende udvidet producentansvar.

Afdeling 3 vedrører indsamling af udrangerede køretøjer.

Artikel 23 pålægger producenterne at oprette og deltage i ordninger for indsamling af udrangerede køretøjer og fastsætter kravene til disse ordninger. Medlemsstaterne forpligtes også til at sikre, at disse systemer fungerer korrekt.

I *artikel 24* fastsættes en forpligtelse til at aflevere alle udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg.

I *artikel 25* præciseres det, at godkendte behandlingsanlæg skal udstede skrotningsattester for alle behandlede udrangerede køretøjer.

I *Artikel 26* anføres køretøjssejeres forpligtelser til at aflevere deres udrangerede køretøjer til et godkendt behandlingsanlæg og til at fremlægge skrotningsattesten med henblik på afregistrering af køretøjet.

Artikel 4 vedrører behandling af udrangerede køretøjer

I *artikel 27* fastsættes godkendte behandlingsanlægs forpligtelser med hensyn til de specifikke foranstaltninger, der er nødvendige for at behandle køretøjer korrekt.

I *artikel 28* fastsættes de generelle krav til fragmentering af udrangerede køretøjer. Artiklen indfører også et forbud mod at blande udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf med emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr.

I *artikel 29* fastsættes krav til rensning af udrangerede køretøjer, og det bestemmes, at fjernede væsker skal oplagres separat i lighed med dele, komponenter og materialer, der indeholder bly, cadmium, kviksølv og hexavalent chrom. Det understreges også, at udtagne elkøretøjsbatterier skal oplagres og behandles i overensstemmelse med forordning (EU) 2023/[batterier].

Artikel 30 forpligter godkendte behandlingsanlæg til at fjerne de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, før fragmentering, og fastsætter betingelserne for en undtagelse fra dette krav.

I *artikel 31* fastsættes forpligtelserne vedrørende fjernede dele og komponenter til at vurdere deres egnethed til genbrug, genfremstilling, istandsættelse, genanvendelse eller andre behandlinger, og hvordan de skal mærkes. Artiklen indeholder også en liste over dele, der ikke bør genbruges, genfremstilles eller istandsættes.

I *artikel 32* fastsættes krav til handel med brugte, genfremstillede og istandsatte dele og komponenter. Disse dele og komponenter skal være behørigt mærket og dækket af en garanti.

I henhold til *artikel 33* skal medlemsstaterne indføre incitamentter til at fremme genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter.

I *artikel 34* fastsættes tre mål om genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer, om genbrug og nyttiggørelse heraf og om genanvendelse af plast.

Artikel 35 indfører et forbud mod deponering af ikkeinert affald, der ikke behandles ved hjælp af post-shredder-teknologi.

I *artikel 36* fastsættes bestemmelser om beregning af mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse i situationer, hvor udrangerede køretøjer sendes til et andet land med henblik på behandling.

Kapitel V indeholder bestemmelser om brugte køretøjer og eksport heraf.

Afdeling 1 vedrører brugte køretøjers tekniske stand. I henhold til *artikel 37* skal den køretøjsejer, der overdrager ejendomsretten til køretøjet, kunne dokumentere, at det køretøj, der er genstand for overdragelsen, ikke er et udrangeret køretøj.

Afdeling 2 indeholder en række bestemmelser om eksport af brugte køretøjer.

I *artikel 38* fastsættes betingelserne for eksport af brugte køretøjer. De må ikke være udrangerede køretøjer i henhold til kriterierne i bilag I, og de skal være i køredygtig stand. Det anføres ligeledes, hvordan toldmyndighederne vil verificere, om og hvordan køretøjer opfylder disse krav.

Artikel 39 forpligter toldmyndighederne til automatisk og elektronisk at verificere, at de køretøjer, der skal eksporteres, opfylder eksportkravene.

I *artikel 40* fastsættes det, hvornår toldmyndighederne skal foretage kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres.

I *artikel 41* fastsættes det, hvornår toldmyndighederne bør suspendere eksporten af et brugt køretøj fra frigivelse til eksport, *artikel 42* vedrører situationer, hvor et brugt køretøj bør frigives til eksport, og i *artikel 43* anføres grunde til at nægte at frigive køretøjet til eksport.

Artikel 44 omhandler samarbejde mellem myndighederne og udveksling af toldrelaterede oplysninger, og i *artikel 45* anføres det elektroniske system, der skal anvendes til dette formål.

Kapitel VI indeholder bestemmelser om håndhævelse af reglerne i forordningen.

Artikel 46 forpligter medlemsstaterne til at foretage regelmæssige inspektioner af godkendte behandlingsanlæg, reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder og andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan behandle udrangerede køretøjer.

Artikel 47 forpligter medlemsstaterne til at etablere effektive samarbejdsmechanismer på nationalt og internationalt plan, der gør det muligt at udveksle de data, der er nødvendige i henhold til denne forordning.

I henhold til *artikel 48* skal medlemsstaterne indføre sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning, for overtrædelse af denne forordning.

I *artikel 49* fastsættes regler om medlemsstaternes rapportering til Kommissionen om data vedrørende indsamling og behandling af udrangerede køretøjer samt om gennemførelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar.

Kapitel VII er et standardkapitel med artikler om delegerede retsakter (*artikel 50*) og om gennemførelsesretsakter (*artikel 51*).

Kapitel VIII indeholder ændringer af forordning (EU) 2019/1020 og forordning (EU) 2018/858.

Kapitel IX er et standardkapitel, der indeholder afsluttende bestemmelser med artikler om kravet om at evaluere forordningen otte år efter vedtagelsen (*artikel 55*), om ophævelse og overgangsbestemmelser (*artikel 56*) og ikrafttræden (*artikel 57*).

Forslag til

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 114,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 om den europæiske grønne pagt³ ("den europæiske grønne pagt") fastsættes en ny vækststrategi, der sigter mod at omstille Unionen til et bæredygtigt, retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser, og hvor den økonomiske vækst er afkoblet fra ressourceanvendelsen. For at Unionens produktpolitikker kan bidrage til at sænke CO₂-udledningerne på globalt plan, skal det sikres, at produkter, der markedsføres og sælges i Unionen, tilvejebringes, produceres og behandles i bortskaftelsesfasen på en bæredygtig måde.
- (2) Bilindustrien er en vigtig bidrager til Unionens anvendelse af energi- og materialeressourcer og dermed til produktionen af drivhusgasser. Produktionen af køretøjer i tredjelande, der bringes i omsætning i Unionen, bidrager til produktionen af globale drivhusgasser, hvilket igen har en negativ indvirkning på miljøet i Unionen. En omstilling fra anvendelsen af fossile brændsler i køretøjer til nulemissionsmobilitet som fastsat i Fit for 55-pakken er en af forudsætningerne for at nå målet om klimaneutralitet i 2050. Det vil reducere emissionerne af drivhusgasser fra bilindustrien i forbindelse med køretøjernes brugsfase. Bilindustrien er en af de største brugere af primær aluminium, stål og plast i forbindelse med fremstillingen af nye køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen. Dette kan udgøre en betydelig

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

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

miljøpåvirkning i forbindelse med den energi, der kræves til udvinding og forarbejdning af disse materialer. Miljøaftrykket forbundet med fremstillingen af nye køretøjer kan blive forøget som følge af den igangværende elektrificering af flåden og en mere udbredt anvendelse af elektronik i fremtidige modeller, der kræver en betydelig mængde kritiske og strategiske råstoffer og ædle metaller såsom kobber og sjældne jordarter. Resultatet af disse ændringer er, at produktionsfasen kan have et større miljøaftryk end køretøjernes brugsfase. Desuden fører de nuværende krav i EU-lovgivningen om affaldshåndtering til en suboptimal nyttiggørelse af ressourcer fra udrangerede køretøjer, og der er et stort potentiale for at øge mængden og kvaliteten af dele, komponenter og materialer fra udrangerede køretøjer, der skal genbruges, genfremstilles, istandsættes eller genanvendes. For at afbøde disse miljøvirkninger og bidrage til dekarboniseringen af sektoren er det nødvendigt at forbedre det indre markeds funktion og forbedre bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 11. marts 2020 om "En ny handlingsplan for den cirkulære økonomi — For et renere og mere konkurrencedygtigt Europa"⁴, hvori der blev opfordret til en revision af de nuværende regler med henblik på at "fremme mere cirkulære forretningsmodeller ved at binde designbeslutninger sammen med udrangeringen af køretøjer, overveje at indføre en pligt til at genanvende visse materialer i visse komponenter og forbedre genanvendelseseffektiviteten". Rådet⁵ og Europa-Parlamentet⁶ har også understreget behovet for nye EU-regler om disse spørgsmål, der erstatter de eksisterende regler om typegodkendelse af køretøjer for så vidt angår genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om udrangerede køretøjer.

- (3) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF⁷ fastsættes harmoniserede krav til behandling af udrangerede køretøjer og mål for genbrug og genanvendelse og for genbrug og nyttiggørelse af køretøjer. Det fastsætter forpligtelser vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer samt forpligtelser for aktører, og det begrænser navnlig brugen af tungmetaller i køretøjer. Det indfører også grundlæggende regler om udvidet producentansvar, der pålægger bilproducenterne at dække en del af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer.
- (4) I Kommissionens evaluering af direktiv 2000/53/EF⁸ blev det fremhævet, at det har været effektivt med hensyn til at opfylde mange af de oprindelige mål, navnlig fjernelsen af cadmium, bly, kviksølv og hexavalent chrom fra køretøjer, en forøgelse af indsamlingsstederne for udrangerede køretøjer og opfyldelsen af nyttiggørelses- og genanvendelsesmålene. Evalueringen viste imidlertid, at direktivet ikke i tilstrækkelig grad adresserede vigtige spørgsmål i forbindelse med indsamling af udrangerede køretøjer og ikke længere sikrede en høj kvalitet i behandlingen af disse køretøjer.

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

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

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

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

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

- (5) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF⁹ regulerer typegodkendelsen af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, således at disse køretøjer kan opfylde de mål, der er fastsat i direktiv 2000/53/EF, når de er udrangeret. Dette direktiv har ikke været effektivt med hensyn til i væsentlig grad at forbedre nye køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder og er ikke tilpasset karakteristikaene ved nye køretøjer, som har ændret sig betydeligt siden direktivets ikrafttræden.
- (6) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858¹⁰ blev der indført et omfattende typegodkendelses- og markedsovervågningsystem for motorkøretøjer, påhængskøretøjer samt for systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med henblik på at sikre et velfungerende indre marked og garantere et højt miljøbeskyttelsesniveau. Der er behov for en særskilt retsakt, som vedrører den EU-typegodkendelsesprocedure, der er fastlagt i bilag II til forordning (EU) 2018/858. Det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser og krav vedrørende cirkularitet for køretøjer i forbindelse med EU-typegodkendelsesprocessen. For at sikre, at køretøjerne opfylder disse krav, er det nødvendigt at sikre, at de verificeres i EU-typegodkendelsesprocessen. De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelserne om markedsovervågning, korrigerende foranstaltninger og sanktioner, finder anvendelse på typegodkendelser, der udstedes i henhold til denne forordning. De administrative bestemmelser i forordning (EU) 2018/858, herunder bestemmelserne om markedsovervågning, korrigerende foranstaltninger og sanktioner, finder anvendelse på typegodkendelser, der er udstedt i overensstemmelse med kravene i denne forordning.
- (7) For at forbedre det indre markeds funktion og samtidig sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau er det vigtigt at harmonisere betingelserne for typegodkendelse af køretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder samt betingelserne for affaldshåndtering i bilsektoren. Der er tætte forbindelser mellem produktionsfasen og behandlingen af udrangerede køretøjer, da en miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer i vid udstrækning afhænger af, hvordan køretøjerne designs og fremstilles. Den mest effektive tilgang til at lette bilsektorens omstilling til en cirkulær økonomi er derfor at etablere en ensartet lovgivningsmæssig ramme på EU-plan, der på en integreret og konsekvent måde dækker design, fremstilling og omsætning i Unionen af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. Dette er også afgørende for udviklingen af EU-markedet for sekundære råstoffer, som indgår i nye køretøjer, der bringes i omsætning, samt for at undgå handelshindringer og konkurrenceforvridning, sikre juridisk klarhed og forbedre miljøpræstationerne for alle de erhvervsdrivende, der er involveret i design og produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer. For at nå disse mål og af hensyn til nødvendigheden af at have ensartede regler for det indre marked baseret på miljøhensyn og i overensstemmelse med den overordnede EU-lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer bør direktiv 2000/53/EF og direktiv 2005/64/EF erstattes af en forordning baseret på artikel 114 i Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/64/EF af 26. oktober 2005 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder og om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF (EUT L 310 af 25.11.2005, s. 10).

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

- (8) Direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF finder kun anvendelse på personbiler (M₁) og lette erhvervskøretøjer (N₁), som udgør ca. 85 % af alle køretøjer, der er registreret i Unionen. De resterende køretøjer, nemlig to- og trehjulede køretøjer, lastbiler, busser og påhængskøretøjer, er ikke omfattet af EU-ret om miljøvenligt design og håndteringen heraf, når de er udrangeret. For at sikre en cirkulær ramme for alle køretøjer, der er registreret i Unionen, herunder en miljømæssigt forsvarlig behandling heraf, og for at forhindre fragmentering af det indre marked bør denne forordning derfor ikke kun finde anvendelse på køretøjer i klasse M₁ og N₁, men delvist også på visse køretøjer i klasse L (L_{3e}-L_{7e}), tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M₂, M₃, N₂, N₃ og O). Der mangler omfattende oplysninger om behandlingen af sådanne køretøjer i Unionen, når de er udrangeret, hvilket er til hinder for at anvende den samme ordning på disse køretøjer som den, der gælder for køretøjer i klasse M₁ og N₁, når denne forordning træder i kraft. Kravene vedrørende indsamling af udrangerede køretøjer, deres obligatoriske aflevering til godkendte behandlingsanlæg samt rensning af disse bør imidlertid gælde for køretøjer i klasse L (L_{3e}-L_{7e}) og for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M₂, M₃, N₂, N₃ og O). For at lette behandlingen af disse udrangerede køretøjer bør fabrikkerne forpligtes til at give oplysninger om fjernelse og udskiftning af dele, komponenter og materialer i sådanne køretøjer. Desuden bør bestemmelserne om udvidet producentansvar finde anvendelse på disse køretøjsklasser og dække omkostningerne ved indsamling og rensning, når de er udrangeret.
- (9) Problemer med eksport af brugte køretøjer vedrører ikke kun personbiler (M₁) og lette erhvervskøretøjer (N₁), men også større køretøjer, som undersøgelser¹¹ viser. Disse bestemmelser bør derfor også gælde for tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil (M₂, M₃, N₂, N₃ og O).
- (10) Køretøjer til særlig anvendelse er konstrueret til at udføre en bestemt funktion og kræver en særlig karrosseriindretning, som ikke er fuldstændigt under fabrikantens kontrol. Derfor kan genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne ikke beregnes korrekt. For disse køretøjer bør kun bestemmelserne om indsamling, rensning og obligatorisk fjernelse af dele og komponenter finde anvendelse. Omkostningerne ved at udføre disse aktiviteter bør dækkes af producenterne inden for rammerne af ordningen for udvidet producentansvar. Bestemmelserne om stoffer i køretøjer bør også gælde for køretøjer til særlig anvendelse, som det er tilfældet i henhold til direktiv 2000/53/EF. Fabrikanten i anden etape af køretøjer, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse, vil ikke være i stand til at beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for færdiggjorte komplette køretøjer. Det er derfor kun hensigtsmæssigt at kræve, at basiskøretøjet er i overensstemmelse med denne forordning.
- (11) En af de største praktiske udfordringer i forbindelse med anvendelsen af direktiv 2000/53/EF vedrører bestemmelsen af, om et køretøj er blevet et udrangeret køretøj, navnlig i tilfælde af grænseoverskridende overførsel af køretøjer. Selv om der er udstedt en vejledning¹² om dette spørgsmål, er en sådan vurdering fortsat problematisk. Det er derfor nødvendigt at fastsætte juridisk bindende præcise kriterier, der gør det muligt at bestemme, om et køretøj er et udrangeret køretøj. Disse kriterier

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

¹² Correspondents' vejledning nr. 9 om overførsel af udrangerede køretøjer.

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

- bør anvendes af alle erhvervsdrivende og køretøjsejere, der håndterer udrangerede køretøjer.
- (12) Evalueringen af direktiv 2000/53/EF konkluderede, at bestemmelserne i dette direktiv om design af køretøjer, som skulle lette demonteringen heraf og udbredelsen af genanvendte materialer, havde en meget begrænset indvirkning på design og produktion af nye køretøjer, da de ikke var tilstrækkelig detaljerede, specifikke og målbare.
- (13) Fokus på design af alle køretøjer, der bringes i omsætning på EU-markedet, og på bortskaffelsesfasen kræver, at der indføres harmoniserede cirkularitetskrav, der verificeres i typegodkendelsesfasen. Design og produktion af køretøjer for at sikre, at dele og komponenter heraf er genbrugelige, og at de materialer, de indeholder, er genanvendelige, er afgørende for at undgå, at disse dele, komponenter og materialer ikke kan udnyttes behørigt, når et køretøj er udrangeret. Køretøjsfabrikanterne og deres leverandører bør derfor integrere designstrategier, der forbedrer genbrugeligheden og genanvendeligheden, i en tidlig fase af udviklingen af nye køretøjer. Nye køretøjstyper bør derfor fortsat fremstilles således, at mindst 85 masseprocent kan genanvendes eller genbruges og mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres, som allerede fastsat i direktiv 2005/64/EF. For at sikre, at beregningen af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne foretages på en ensartet måde og kan overvåges, bør der fastlægges en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj. Denne metode bør i højere grad afspejle et nyt køretøjs faktiske potentiale for at blive genanvendt, genbrugt og nyttiggjort, når det er udrangeret, under hensyntagen til de løbende teknologiske fremskridt. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere en sådan metode. Indtil en sådan metode er fastlagt, bør genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne fortsat beregnes på grundlag af ISO-standard 22628:2002 i overensstemmelse med direktiv 2005/64/EF.
- (14) Køretøjer bør designes og fremstilles på en sådan måde, at forekomsten af problematiske stoffer begrænses. I sin meddelelse af 14. oktober 2020 om "En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje — På vej mod et giftfrit miljø" ("kemikaliestrategien med bæredygtighed for øje")¹³ anførte Kommissionen, at problematiske stoffer skal anvendes mindst muligt og i størst muligt omfang substitueres, og at der skal foretages en udfasning af de mest skadelige stoffer til ikkevæsentlige samfundsmæssige anvendelsesformål, navnlig i forbrugerprodukter. Derfor bør problematiske stoffer som bestanddele i materialer, der anvendes i køretøjer eller i dele eller komponenter i køretøjer, minimeres med det formål at sikre, at køretøjer samt materialer, der genanvendes fra køretøjer, ikke er til skade for menneskers sundhed eller miljøet i hele deres livscyklus.
- (15) Direktiv 2000/53/EF begrænser allerede brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer og fastsætter undtagelser for anvendelsen af sådanne stoffer til visse formål. Denne forordning bør overtage disse eksisterende regler. For at sikre sammenhæng i lovgivningen om kemikalier bør begrænsninger vedrørende markedsføring og anvendelse af andre stoffer i køretøjer imidlertid behandles i

¹³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 14. november 2020 — En kemikaliestrategi med bæredygtighed for øje — På vej mod et giftfrit miljø (COM(2020) 667 final).

henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006¹⁴. Tilsvarende bør der indføres begrænsninger for anvendelsen af stoffer, der er reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021¹⁵, på grundlag af bestemmelserne i nævnte forordning. Denne forordning bør derfor ikke give mulighed for at indføre begrænsninger for andre stoffer end bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer.

- (16) Direktiv 2000/53/EF indeholder undtagelser fra begrænsningerne for brugen af bly og cadmium i batterier, der anvendes i køretøjer, som overføres til denne forordning. Anvendelsen af stoffer i batterier er imidlertid fuldt reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2023/[batterier]¹⁶. Sådanne stoffer bør derfor behandles, og deres begrænsninger og relaterede undtagelser bør i givet fald overføres til nævnte forordning og bør ikke reguleres i denne forordning. Inden indførelsen af sådanne begrænsninger i henhold til forordning (EU) 2023/[batterier] bør der foretages en omfattende vurdering i henhold til nævnte forordning for at vurdere, om der stadig er behov for en undtagelse, og i hvilket omfang.
- (17) For at tage hensyn til de videnskabelige og tekniske fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde fortsat have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af undtagelser fra begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer i henhold til denne forordning. Inden ændring eller ophævelse af sådanne undtagelser bør der foretages en vurdering af de socioøkonomiske virkninger af en sådan ændring, som ikke findes i direktiv 2000/53/EF, herunder under hensyntagen til tilgængeligheden af alternative stoffer og indvirkningen på menneskers sundhed og miljøet i hele køretøjernes livscyklus. For at sikre en effektiv beslutningstagning, koordinering og forvaltning af de tekniske, videnskabelige og administrative aspekter af en ændring af denne forordning for så vidt angår begrænsninger for anvendelsen af stoffer i køretøjer bør Det Europæiske Kemikalieagentur bistå Kommissionen med en sådan vurdering.
- (18) For at øge cirkulariteten i bilindustrien bør køretøjer gradvis designes og fremstilles på en sådan måde, at genanvendte materialer indgår i stedet for primære råstoffer. Brugen af genanvendte materialer giver mulighed for en mere ressourceeffektiv anvendelse af materialer, dekarboniserer produktionen og mindsker de negative miljøvirkninger i forbindelse med anvendelsen af primære råstoffer. Øget cirkularitet for køretøjer, der fremstilles i tredjelande, og som bringes i omsætning i Unionen, vil også bidrage til at reducere drivhusgasemissionerne globalt, herunder i Unionen. Den mindsker også afhængigheden af råstoffer og energi i forbindelse med forsyningen af primære råstoffer og styrker samtidig markedet for sekundære råstoffer. Selv om der ikke er nogen krav om brug af genanvendt indhold på globalt plan, har mange fabrikanter allerede ladet genanvendte materialer indgå i deres køretøjer. Fastsættelse af mål og ensartede bestemmelser om beregning af genanvendt indhold vil skabe retssikkerhed

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH), om oprettelse af et europæisk kemikalieagentur og om ændring af direktiv 1999/45/EF og ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 793/93 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1488/94 samt Rådets direktiv 76/769/EØF og Kommissionens direktiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF (EFT L 396 af 30.12.2006, s. 1).

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1021 af 20. juni 2019 om persistente organiske miljøgifte (EUT L 169 af 25.6.2019, s. 45).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning af [dato] 2023 om batterier og udtjente batterier, om ændring af direktiv 2008/98/EF og forordning (EU) 2019/1020 og om ophævelse af direktiv 2006/66/EF (EUT L af [...]).

og bidrage til at skabe fair konkurrence mellem fabrikanterne. Kravene vil gælde for alle fabrikanter, der agter at bringe køretøjer i omsætning på EU-markedet, uanset hvor de er etableret. I erkendelse af betydningen af globale værdikæder i bilsektoren bør forordningen give mulighed for at købe de sekundære råstoffer fra lande uden for Unionen.

- (19) I betragtning af den lave genanvendelsesprocent for plast, navnlig fra udrangerede køretøjer, og de samlede negative virkninger af andre former for behandling af plastaffald er det hensigtsmæssigt at udbrede anvendelsen af genanvendt plast i køretøjer. Med henblik herpå bør der medtages et obligatorisk mål for plast genanvendt fra forbrugsaffald i nye køretøjer. Derfor bør hver køretøjstype indeholde 25 % genanvendt plast fra plastaffald fra forbrugsleddet. 25 % af dette mål for genanvendt indhold af plast bør nås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer i den pågældende køretøjstype. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.
- (20) Bilindustrien er en af de største brugere af stål, og den nuværende anvendelse af genanvendt stål i nye køretøjer er fortsat lav. For at bidrage til at reducere det CO₂-fodaftryk, der er forbundet med produktionen af nye køretøjer, og støtte bilindustriens overgang til klimaneutralitet bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af en minimumsandel af stål genanvendt fra stålaffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper. Forud for fastsættelsen af et fremtidigt mål bør Kommissionen foretage en særlig undersøgelse, der omfatter alle relevante tekniske, miljømæssige og økonomiske faktorer i forbindelse med gennemførligheden af et sådant mål. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af stål nyttiggjort fra stålaffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstypen.
- (21) Der er potentiale til at øge brugen af genanvendt indhold i køretøjer for andre materialer, der normalt anvendes af bilindustrien, og hvor markederne for sekundære råstoffer er underudviklede, fodaftrykket forbundet med produktionen af primære råstoffer, er højt, eller genanvendelsesniveauerne er lave, selv om sorterings- og genanvendelsesteknologierne forbedres. Det er derfor hensigtsmæssigt, at Kommissionen vurderer det ønskelige i og gennemførligheden og virkningerne af at fastsætte mål for genanvendt indhold af neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium og bor, der anvendes i permanente magneter, samt for aluminium og legeringer heraf og magnesium og legeringer heraf. Med henblik på gennemførligheden af at fastsætte mål for specifikke typer aluminiums- og magnesiumlegeringer bør der i undersøgelsen ses på matchningen af efterspørgslen med sekundære legeringer generelt og navnlig på afvejningen mellem maksimeringen af stordriftsfordele ved at specificere et minimumsantal legeringstyper og maksimeringen af værdibevarelsen ved at sortere i en bredere vifte af specifikke legeringstyper.
- (22) For at sætte skub i de underudviklede markeder for sekundære råstoffer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår

fastsættelse af en minimumsandel af aluminium og legeringer heraf, magnesium og legeringer heraf, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium eller bor genanvendt fra forbrugsaffald, som skal være til stede og indgå i køretøjstyperne. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forpligtelse bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastlægge en metode til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper. Metoden er nødvendig for at præcisere definitionerne af skrot efter forbrugsleddet og skrot før forbrugsleddet. Dette er relevant for at tilskynde til forbedring af kvaliteten og værdibevarelse, navnlig for fraktioner efter forbrugerleddet. For at fremme dekarbonisering gennem brug af mere genanvendt indhold er det nødvendigt at fastsætte klare definitioner for at tilskynde til genanvendelse af skrot efter forbrugsleddet og samtidig minimere brugen af skrot før forbrugsleddet, som normalt har samme CO₂-fodaftryk som det primære råmateriale.

- (23) I overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]¹⁷, og da det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om genanvendt indhold i køretøjer og om kritiske råstoffer, der anvendes i dele og komponenter i køretøjer, i denne forordning, bør disse bestemmelser finde anvendelse som den sektorspecifikke gennemførelse af bestemmelserne i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette vil sikre strømning og integration af forskellige forpligtelser vedrørende information, mærkning og fjernelse i henhold til procedurene i denne forordning med forpligtelserne vedrørende andre dele, komponenter og materialer.
- (24) For at sikre, at batterier genanvendes i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2023/[batterier], og at elmotorer, som indeholder store mængder sjældne jordarter, også kan udskiftes og genanvendes, er det nødvendigt at indføre designkrav for nye køretøjstyper, så det sikres, at disse batterier og elmotorer let kan fjernes af godkendte behandlingsanlæg eller reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder i alle faser af et køretøjs livscyklus. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af denne forordning ved at revidere listen over dele og komponenter, der skal designes med henblik på fjernelse og udskiftning i køretøjer. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette konstruktionskrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.
- (25) Det typegodkendelsessystem, der er fastsat i forordning (EU) 2018/858, forpligter fabrikanter til at konstruere deres køretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder i overensstemmelse med den godkendte køretøjstype. For at sikre, at fabrikanterne overholder de cirkularitetskrav, der gælder for dem i typegodkendelsesfasen, og som er fastsat i denne forordning, og at de typegodkendende myndigheder kan verificere, at de er opfyldt, skal fabrikanterne medtage de oplysninger, der er nødvendige for typegodkendelsesproceduren, i informationsmappen. For at øge gennemsigtigheden og sikre, at de krævede typegodkendelsesoplysninger præsenteres på en måde, der er i overensstemmelse med kravene i anden lovgivning vedrørende typegodkendelseskrav for køretøjer, bør Kommissionen ændre de regler, der er fastsat i Kommissionens

¹⁷ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastlæggelse af en ramme for at sikre en sikker og bæredygtig forsyning med kritiske råstoffer og om ændring af forordning (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 og (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

gennemførelsesforordning (EU) 2020/683¹⁸, som standardiserer de dokumenter og oplysninger, der skal indgå i informationsmappen, og således præciserer de administrative krav til typegodkendelse.

- (26) For at sikre, at fabrikanten af personbiler og lette erhvervskøretøjer træffer foranstaltninger til at sikre, at de opfylder cirkularitetskravene i denne forordning, og for at tilskynde dem til at forbedre cirkulariteten af de køretøjstyper, de bringer i omsætning, bør de udarbejde en omfattende strategi for cirkularitet for hver ny type og forelægge den for den typegodkendende myndighed. Denne strategi bør baseres på afprøvede teknologier, som er til rådighed eller under udvikling på tidspunktet for ansøgning om køretøjsgodkendelsen, og ajourføres regelmæssigt. Kommissionen bør regelmæssigt aflægge rapport om cirkulariteten i bilindustrien på grundlag af de strategier for cirkularitet, som fabrikantene har fremlagt. For at tage hensyn til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer, markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilaget med krav til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringer heraf.
- (27) For at øge gennemsigtigheden i bilindustriens brug af genanvendte materialer og skabe incitamenter til at øge indholdet af genanvendte materialer bør køretøjsfabrikantene forpligtes til at fremlægge teknisk dokumentation for procentdelen af genanvendte materialer i nye køretøjstyper, der indgives til typegodkendelse. Dette krav bør gælde for et udvalg af materialer, for hvilke en forøgelse af indholdet af genanvendte materialer i køretøjer vil medføre særlig store miljømæssige fordele. Den obligatoriske erklæring bør indgives til den typegodkendende myndighed sammen med andre dokumenter som led i ansøgningen om typegodkendelse.
- (28) Adgang til ajourførte oplysninger og rettidig kommunikation mellem køretøjsfabrikanten og affaldshåndteringsvirksomheder i hele bilindustriens værdikæde er afgørende for at maksimere genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i et køretøj og for at sikre genanvendelse af udrangerede køretøjer på et højt kvalitetsniveau. Fabrikantene bør derfor give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til oplysninger med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af visse dele, komponenter og materialer i et køretøj. Oplysningerne bør vejlede affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder gennem trinene og give klare instrukser om brugen af de værktøjer eller teknologier, der er nødvendige for at få adgang til og fjerne elkøretøjsbatterier, herunder værktøjer eller teknologier til sikker afladning heraf, og elmotorer. Disse oplysninger bør også bidrage til at identificere, lokalisere og fjerne de dele, komponenter og materialer, der bør renses og fjernes fra køretøjet inden fragmentering, samt dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer i permanente magneter, som er omhandlet i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer]. Dette bør ske via kommunikationsplatforme oprettet af producenterne, og

¹⁸ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/683 af 15. april 2020 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets gennemførelsesforordning (EU) 2018/858 for så vidt angår de administrative krav i forbindelse med godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 163 af 26.5.2020, s. 1).

oplysningerne bør gives gratis, eksklusive administrative omkostninger. De typegodkendende myndigheder bør verificere, at fabrikkerne har indsendt de krævede oplysninger. Med henblik på regelmæssig ajourføring af omfanget af de oplysninger, som fabrikkerne skal give affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår ændring af bilag V.

- (29) Selv om digital kodning i stigende grad anvendes til at kontrollere forskellige dele og komponenter i køretøjet, viste evalueringen af direktiv 2000/53/EF, at en sådan kodning kunne begrænse mulighederne for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af visse dele og komponenter. Det er derfor afgørende, at køretøjsfabrikanterne anmodes om at give oplysninger, der gør det muligt for professionelle affaldshåndteringsvirksomheder at løse de problemer, der er forbundet med disse digitalt kodede dele og komponenter i et køretøj, hvis en sådan kodning forhindrer reparation, vedligeholdelse eller udskiftning i et andet køretøj.
- (30) Fabrikkerne og deres leverandører bør anvende de kodningsstandarder for komponenter og materialer, som oprindeligt blev fastsat i Kommissionens beslutning 2003/138/EF¹⁹, til mærkning og identifikation af plast- og elastomerdele, -komponenter og -materialer i køretøjer. De bør sikre, at alle dele og komponenter i køretøjer er mærket i overensstemmelse med anden gældende EU-lovgivning, navnlig vedrørende mærkning af batterier og permanente magneter i køretøjer, som de bringer i omsætning. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VI, der præciserer, hvordan dele og komponenter til køretøjer bør mærkes.
- (31) For at lette behandlingen af udrangerede køretøjer bør køretøjsfabrikanterne ved hjælp af digitale værktøjer give nøjagtige, fuldstændige og ajourførte oplysninger om sikker fjernelse og udskiftning af køretøjsdele og -komponenter. Der bør derfor udvikles et køretøjspas for cirkularitet, som stilles til rådighed som databærer for sådanne oplysninger på en måde, der er i overensstemmelse med andre digitale informationsværktøjer og -platforme, der allerede findes eller er under videreudvikling i bilsektoren, om køretøjers miljøpræstationer, og som er i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023 [batterier], Europa-Parlamentets og Rådets forordning [miljøvenligt design]²⁰ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning [Euro 7]²¹. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte kravene til passets tekniske design og anvendelse og regler om placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til passet, på køretøjet.

¹⁹ Kommissionens beslutning 2003/138/EF af 27. februar 2003 om fastsættelse af kodningsstandarder for komponenter og materialer til køretøjer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 53 af 28.2.2003, s. 58).

²⁰ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammene for fastlæggelse af krav til miljøvenligt design af bæredygtige produkter og om ophævelse af direktiv 2009/125/EF

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets forslag til en forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009

- (32) For at sikre, at producenter og andre erhvervsdrivende er underlagt de samme regler i medlemsstaterne, er det nødvendigt at fastsætte harmoniserede regler for affaldshåndtering af udrangerede køretøjer. Dette bør føre til et højt niveau for beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet i hele Unionen. Det vil også føre til yderligere harmonisering af kvaliteten af de affaldshåndteringsydelse, der leveres af erhvervsdrivende, og gøre det lettere for markederne for sekundære råstoffer at fungere.
- (33) For at garantere en sikker og miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer bør alle anlæg eller virksomheder, som påtænker at udføre affaldsbehandling af disse køretøjer, indhente tilladelse fra den kompetente myndighed. Godkendelsen bør kun gives, hvis anlægget eller virksomheden har den tekniske, finansielle og organisatoriske kapacitet, der er nødvendig for behandlingen af udrangerede køretøjer på en måde, der er i overensstemmelse med gældende EU-ret og national ret, herunder de særlige krav til behandling, der er fastsat i denne forordning. Desuden bør godkendte behandlingsanlæg have kompetence til at udstede skrotningsattester i overensstemmelse med denne forordning.
- (34) Direktiv 2000/53/EF pålægger bilproducenterne en grundlæggende forpligtelse til at dække en del af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer. På grundlag af denne forpligtelse og i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, og de generelle minimumskrav til ordninger for udvidet producentansvar, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF²², bør der på EU-plan fastsættes krav vedrørende køretøjsfabrikanternes ansvar i forbindelse med håndtering af udrangerede køretøjer. Producenterne bør have et udvidet producentansvar for de køretøjer, de har bragt i omsætning, når de er udrangeret. Det udvidede producentansvar bør omfatte forpligtelserne til at sikre, at de køretøjer, som producenterne gør tilgængelige på markedet i en medlemsstat, indsamles og behandles i overensstemmelse med denne forordning, og at affaldshåndteringsvirksomheder, der behandler sådanne køretøjer, opfylder de genanvendelsesmål, der er fastsat i denne forordning.
- (35) For at lette overvågningen af, om producenternes opfylder deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar, bør medlemsstaterne oprette et producentregister. Registreringskravene bør harmoniseres i hele Unionen for at lette registreringen, navnlig hvis producenterne gør køretøjer tilgængelige i forskellige medlemsstater. Registret bør også anvendes til rapportering til de kompetente myndigheder om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar. De funktioner og proceduremæssige aspekter, der er forbundet med dette register, bør også være i overensstemmelse med det producentregister, der er oprettet ved forordning (EU) 2023/[Publikationskontoret: batterier], således at bilproducenter og batteriproducenter kan anvende et og samme register.
- (36) Hvis producenten for første gang gør køretøjer tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, hvor producenten ikke er etableret, bør producenten udpege en repræsentant for det udvidede producentansvar.
- (37) Producenterne bør kunne vælge, om de vil udøve deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt eller kollektivt gennem producentansvarsorganisationer, der påtager sig ansvaret på deres vegne. Producentansvarsorganisationer bør sikre fortroligheden af de data, som producenterne

²² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EUT L 312 af 22.11.2008, s. 3).

indsender til dem. For at sikre, at der tages behørigt hensyn til alle erhvervsdrivendes interesser, og for at undgå, at affaldshåndteringsvirksomheder stilles ringere i de beslutninger, der træffes i forbindelse med ordninger for udvidet producentansvar, bør der sikres en retfærdig repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i sådanne organisationers styrende organer.

- (38) Producenterne bør dække den del af omkostningerne til indsamling og behandling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i denne forordning, navnlig forpligtelser, der har til formål at sikre en højere kvalitet af sekundære råstoffer fra køretøjer. Det nøjagtige omkostningsniveau i forbindelse med sådanne operationer, som producenterne bør dække, bør fastsættes under hensyntagen til de indtægter, som godkendte behandlingsanlæg og andre affaldshåndteringsvirksomheder har opnået ved salg af brugte reservedele eller komponenter og sekundære råstoffer fra udrangerede køretøjer. Med henblik herpå bør de kompetente myndigheder i samarbejde med producenter og affaldshåndteringsvirksomheder overvåge de gennemsnitlige omkostninger ved indsamling, genanvendelse og behandling samt størrelsen af producenternes finansielle bidrag for at sikre en retfærdig fordeling af omkostningerne mellem alle interesserede aktører.
- (39) Producenternes finansielle bidrag bør også dække omkostningerne forbundet med oplysningskampagner, der skal øge indsamlingen af udrangerede køretøjer, etablering af anmeldelsessystemet for udstedelse og fremsendelse af skrotningsattester og indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder. Alle disse foranstaltninger er nødvendige for at sikre en korrekt håndtering af udrangerede køretøjer, navnlig for at spore de køretøjer, som producenterne er ansvarlige for i henhold til denne forordning.
- (40) Producenter, der vælger at opfylde deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt, bør også stille en garanti, der skal anvendes til at dække omkostningerne ved håndtering af udrangerede køretøjer. Sådanne garantier kan navnlig anvendes i tilfælde af de pågældende producenters endelige ophør af aktiviteter eller insolvens.
- (41) Hvis en producent udøver sine forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar sammen med en producentansvarsorganisation, bør de finansielle bidrag, som producenten betaler, tilpasses på grundlag af harmoniserede kriterier. Sådanne kriterier bør skabe økonomiske incitamenter for fabrikkerne til at øge cirkulariteten i design og produktion af nye køretøjer under hensyntagen til mængden af primære og genanvendte materialer i et køretøj, i hvilket omfang det indeholder dele, komponenter og materialer, der er vanskelige at fjerne, demontere, genbruge eller genanvende, samt mængden af farlige stoffer i køretøjet. For at undgå forvridning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår supplerende af denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne for graduering af de finansielle bidrag til producentansvarsorganisationer bør anvendes.
- (42) Da køretøjer ofte bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat end i den medlemsstat, hvor de blev registreret for første gang, er det nødvendigt at indføre regler om grænseoverskridende udvidet producentansvar. Disse regler bør sikre, at producentens ansvar dækker affaldshåndteringsvirksomhedernes indsamlings- og behandlingsomkostninger i den medlemsstat, hvor køretøjet bliver et udrangeret køretøj, i tilstrækkelig grad. Med henblik herpå bør producenten udpege en

repræsentant for det udvidede producentansvar i hver medlemsstat og etablere mekanismer for grænseoverskridende samarbejde med relevante affaldshåndteringsvirksomheder. Indførelsen af en sådan mekanisme bidrager til at skabe lige vilkår for de godkendte behandlingsanlæg i hele Unionen og fremmer udviklingen af EU-dækkende tilgange i forbindelse med individuelt producentansvar.

- (43) For at sikre, at disse forpligtelser overholdes, og undgå forvriddning af det indre marked bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelse af nærmere regler om producenterne, medlemsstaternes og affaldshåndteringsvirksomhedernes forpligtelser og elementerne i de grænseoverskridende mekanismer.
- (44) En vigtig forudsætning for en forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer er, at alle udrangerede køretøjer indsamles. Denne forordning bør derfor pålægge primært producenterne og sekundært medlemsstaterne visse forpligtelser i forbindelse med indsamlingen. Producenterne bør oprette eller deltage i oprettelsen af indsamlingssystemerne, og medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at systemerne er indført, og at disse systemer gør det muligt at opfylde målene i denne forordning. Indsamlingssystemerne bør gøre det muligt for køretøjs ejere og andre indehavere af køretøjer at aflevere køretøjet til et godkendt anlæg uden unødvendige procedurer eller omkostninger. Dette betyder i praksis, at sådanne systemer bør dække de enkelte medlemsstaters område behørigt. De bør også gøre det muligt at indsamle alle mærker af udrangerede køretøjer samt affaldsdele fra reparation af køretøjer.
- (45) Udrangerede køretøjer bør kun behandles i godkendte behandlingsanlæg, og derfor spiller sådanne anlæg en afgørende rolle i indsamlingen af udrangerede køretøjer. For at lette indsamlingen og sikre tilstrækkelig adgang til anlæg til indsamling af udrangerede køretøjer giver denne forordning mulighed for at oprette indsamlingssteder. Disse indsamlingssteders rolle vil være begrænset til indsamling af udrangerede køretøjer, oplagring heraf under passende forhold og transport heraf til den godkendte behandlingsvirksomhed. Drift af et sådant indsamlingssted kræver en særlig tilladelse. Der bør stilles krav om, at indsamlingssteder skal aflevere alle indsamlede udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg.
- (46) For at sikre en effektiv indsamling af alle udrangerede køretøjer er det nødvendigt at informere offentligheden om, at der findes indsamlingssystemer. Køretøjs ejere bør være opmærksom på, at de i princippet kan aflevere et udrangeret køretøj med eller uden elkøretøjsbatteriet til et indsamlingssted eller et godkendt behandlingsanlæg gratis. I producenterne eller producentansvarsorganisationernes oplysningskampagne bør der også redegøres for konsekvenserne for miljøet og menneskers sundhed af ukorrekt indsamling og behandling af udrangerede køretøjer.
- (47) Det godkendte behandlingsanlæg bør udstede en skrotningsattest, der dokumenterer, at et udrangeret køretøj er blevet behandlet. Dette er nødvendigt for at sikre et korrekt tilsyn med håndteringen af udrangerede køretøjer. Minimumskravene til denne attest er i øjeblikket fastsat i Kommissionens beslutning 2002/151/EF²³, og indholdet af denne beslutning bør indarbejdes i denne forordning med de nødvendige tilpasninger. Denne attest bør udstedes i elektronisk format og udleveres til den sidste ejer af et

²³ Kommissionens beslutning 2002/151/EF af 19. februar 2002 om mindstekrav til skrotningsattester, der udstedes i henhold til artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 50 af 21.2.2002, s. 94).

udrangeret køretøj og derefter fremsendes af de godkendte behandlingsanlæg og den sidste ejer til de relevante myndigheder i medlemsstaten, da den er grundlaget for at annullere registreringen af et køretøj. Det elektroniske anmeldelsessystem bør gøre det muligt at fremsende både det dokument, der bekræfter indsamlingen af udrangerede køretøjer, og skrotningsattesten.

- (48) På trods af en forpligtelse i direktiv 2000/53/EF til at overføre alle udrangerede køretøjer til behandling til et godkendt behandlingsanlæg er opholdsstedet for en meget stor andel af køretøjernes vedkommende ukendt, og de kan være blevet ulovligt behandlet eller eksporteret som udrangerede køretøjer, eller deres stand kan være blevet forkert indberettet til medlemsstaternes registreringsmyndigheder. Sådanne køretøjer benævnes "forsvundne køretøjer". Medlemsstaterne bør styrke deres samarbejde for at reducere antallet af forsvundne køretøjer. Anerkendelse af skrotningsattester, der er udstedt i en anden medlemsstat, og en forpligtelse til at underrette myndighederne i de medlemsstater, hvor køretøjet er registreret, om, at der er udstedt en skrotningsattest, bør skabe mulighed for bedre sporing af udrangerede køretøjers opholdssted.
- (49) For at sikre en effektiv indsamling af udrangerede køretøjer bør køretøjsejere pålægges udtrykkelige forpligtelser. De bør aflevere deres køretøj, når det er udrangeret, til indsamlingssteder eller godkendte behandlingsanlæg og forelægge skrotningsattesten for registreringsmyndighederne med henblik på annullering af registreringen af deres køretøj.
- (50) For at sikre en ensartet og miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer i Unionen er det vigtigt at sikre, at de godkendte behandlingsanlæg modtager og behandler alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf, herunder affaldsdele fra reparation af køretøjer, i overensstemmelse med betingelserne i deres tilladelser samt i overensstemmelse med kravene i denne forordning, den bedste tilgængelige teknik og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU²⁴.
- (51) I betragtning af den centrale rolle, som godkendte behandlingsanlæg spiller i håndteringen af udrangerede køretøjer på en måde, der ikke er til skade for miljøet eller menneskers sundhed og bidrager til at nå Unionens mål for den cirkulære økonomi, er det nødvendigt at fastsætte forpligtelser, der gælder for sådanne anlæg og dækker alle deres aktiviteter, fra modtagelse og oplagring af et udrangeret køretøj til dets endelige behandling.
- (52) For at sikre sporbarhed i forbindelse med deres aktiviteter bør de godkendte behandlingsanlæg dokumentere de udførte behandlingsoperationer og opbevare registreringen elektronisk i mindst tre år og på anmodning kunne forelægge den for de relevante nationale myndigheder.
- (53) Rensningen af et udrangeret køretøj er det første skridt i retning af at forebygge skader på miljøet, menneskers sundhed og risici for arbejdssikkerheden. Det er derfor afgørende, at et udrangeret køretøj renses så hurtigt som muligt efter afleveringen til det godkendte behandlingsanlæg, inden det udrangerede køretøj behandles yderligere. I denne fase bør olieaffald indsamles og opbevares særskilt fra de andre væsker og behandles yderligere i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF. Desuden bør de dele, komponenter og materialer, der indeholder bly, cadmium, kviksølv og hexavalent

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

chrom, fjernes fra det udrangerede køretøj for at undgå negative virkninger for mennesker eller miljøet.

- (54) For at sikre en korrekt gennemførelse af forordning (EU) 2023/[Publikationskontoret: batteriforordningen] skal alle batterier, der er indbygget i køretøjer, udtages særskilt fra et udrangeret køretøj og opbevares i et særligt område med henblik på yderligere behandling.
- (55) For at maksimere potentialet for genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter og bevare en høj værdi for de sekundære materialer fra udrangerede køretøjer bør visse dele og komponenter obligatorisk fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering. De pågældende dele og komponenter bør fjernes i en manuel demonteringsproces eller en halvautomatisk adskillellesproces. For at stimulere fremskridt inden for demonterings-, sorterings-, fragmenterings- og post-shredder-teknologier bør det i visse undtagelsestilfælde være muligt at fravige kravet om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter. Det bør påvises, at de pågældende dele og komponenter kan fjernes lige så effektivt med disse teknologier som med manuelle eller halvautomatiserede processer og uden at forringe kvaliteten af de deraf følgende behandlingsfraktioner. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag VII.
- (56) Når de godkendte behandlingsanlæg har fjernet dele og komponenter fra et udrangeret køretøj, bør de nøje vurdere og afgøre, om disse dele og komponenter er egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, på grundlag af objektive kriterier, der er knyttet til delenes og komponenternes tekniske karakteristika og kravene til køretøjers sikkerhed.
- (57) Forordning (EU) 2023/[batterier] fastsætter regler for batteriers bæredygtighed, ydeevne, sikkerhed, indsamling, genanvendelse og second life samt for oplysninger til de erhvervsdrivende om udtagning af batterier. Potentialet for batteriers second life bør tages i betragtning i denne forordning ved at udelukke elkøretøjsbatterier fra de væsentlige dele eller komponenter for at gøre det muligt at overdrage køretøjet til behandling gratis uden elkøretøjsbatteriet.
- (58) I erkendelse af potentialet for genfremstilling og istandsættelse i bilindustrien og deres bidrag til den cirkulære økonomi er det nødvendigt at skabe juridisk klarhed for de erhvervsdrivende i denne sektor. Det bør derfor præciseres, at dele og komponenter, der fjernes fra et udrangeret køretøj, og som er egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, ikke bør betragtes som affald. Dette er nødvendigt for at lette forsendelsen, transporten eller enhver anden overførsel af sådanne dele og komponenter. De relevante nationale myndigheder bør kunne anmode om dokumentation fra det godkendte behandlingsanlæg, der har fjernet den pågældende del eller komponent, og som gennem en særlig vurdering bekræfter de relevante deles og komponenters tekniske egnethed til genfremstilling, istandsættelse eller genbrug.
- (59) I sin evaluering af direktiv 2000/53/EF konstaterede Kommissionen, at brugte reservedele og komponenter udbydes til offentligheden af uidentificerede leverandører og ofte stammer fra ulovlige aktiviteter. Der bør derfor fastsættes nye krav vedrørende handel med brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter. Sådanne dele og komponenter bør først og fremmest forsynes med en mærkat, der angiver køretøjsidentifikationsnummeret på det køretøj, hvorfra komponenten eller delen er fjernet, og oplysninger om den operatør, der har fjernet dem, og være ledsaget af en garanti.

- (60) Af hensyn til færdselssikkerheden og miljøbeskyttelsen bør visse komponenter og dele, der er fjernet fra udrangerede køretøjer, ikke genbruges, genfremstilles eller istandsættes. Sådanne dele og komponenter bør hverken anvendes til fremstilling af nye køretøjer eller i køretøjer, der allerede er bragt i omsætning.
- (61) For at fremme udviklingen af et velfungerende marked for genbrugelige, istandsatte og genfremstillede dele og komponenter i Unionen bør medlemsstaterne tilskyndes til at indføre de nødvendige incitamentter på nationalt plan til at fremme genbrug, istandsættelse og genfremstilling af dele og komponenter, uanset om de fjernes i et køretøjs brugsfase, eller når det er udrangeret. Kommissionen bør lette udvekslingen af oplysninger mellem medlemsstaterne ved at udveksle bedste praksis om de incitamentter, der indføres på nationalt plan, med henblik på at overvåge deres effektivitet.
- (62) I sin evaluering af direktiv 2000/53/EF fandt Kommissionen, at definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv er for bred og ikke i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF, da "opfyldning" betragtes som en genanvendelsesoperation. Derfor bør forordningen tilpasse definitionen af genanvendelse til direktiv 2008/98/EF og udelukke opfyldning fra dets anvendelsesområde.
- (63) Genanvendelsen af al plast fra udrangerede køretøjer bør løbende forbedres, og det er vigtigt at sikre et tilstrækkeligt udbud af genanvendelige materialer til at imødegå efterspørgslen efter genanvendt plast i køretøjer. Det er derfor nødvendigt at fastsætte et specifikt genanvendelsesmål på 30 % for plast fra udrangerede køretøjer. Dette mål vil supplere målene for genbrug og genanvendelse af udrangerede køretøjer på 85 % samt for genbrug og nyttiggørelse af udrangerede køretøjer på 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år. For at lette affaldshåndteringsvirksomhedernes gennemførelse af disse krav er der behov for en overgangsperiode på tre år. I mellemtiden bør de nuværende mål for genbrug og genanvendelse (85 %) samt for genbrug og nyttiggørelse (95 %) af udrangerede køretøjer som fastsat i direktiv 2000/53/EF og baseret på definitionen af genanvendelse i nævnte direktiv fortsat finde anvendelse.
- (64) Det er vigtigt at øge nyttiggørelsen af sekundære materialer af høj kvalitet ved at forbedre fragmenteringsprocesserne for udrangerede køretøjer. Udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf bør derfor ikke forarbejdes i en shredder sammen med emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr, navnlig for at forbedre sorteringen af kobber- og stålfraktioner.
- (65) For at øge kvaliteten af behandlingen af udrangerede køretøjer yderligere bør det ikke være muligt at deponere affaldsfraktioner fra fragmenterede udrangerede køretøjer, som indeholder ikkeinert affald, og som ikke behandles ved hjælp af post-shredder-teknologi.
- (66) Udrangerede køretøjer klassificeres som farligt affald og kan ikke eksporteres til lande uden for OECD. Rensede udrangerede køretøjer kan stadig behandles uden for Unionen, forudsat at disse rensede udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 1013/2006.
- (67) Hvis et udrangeret køretøj overføres fra Unionen til et tredjeland, bør eksportøren fremlægge dokumentation, der er godkendt af den kompetente myndighed i bestemmelseslandet, og som bekræfter, at behandlingsbetingelserne i det store hele svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden

EU-lovgivning i overensstemmelse med forordning (EU) [den nye forordning om overførsel af affald].

- (68) For at sikre, at udrangerede køretøjer behandles på en miljømæssigt bæredygtig måde, er det vigtigt at skabe klarhed over et køretøjs stand i hele dets levetid, navnlig i situationer, hvor der er behov for at sondre mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer. En køretøjsejer, der har til hensigt at overdrage ejendomsretten til et brugt køretøj, bør navnlig være forpligtet til at dokumentere, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. For at vurdere et brugt køretøjs tekniske stand bør køretøjsejeren, andre erhvervsdrivende og kompetente myndigheder verificere, om bestemte kriterier for at fastslå, om det pågældende køretøj er et udrangeret køretøj, er opfyldt. For at tage hensyn til de tekniske og videnskabelige fremskridt bør Kommissionen i henhold til artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde have beføjelse til at vedtage retsakter om ændring af bilag I, der fastsætter kriterierne for, hvornår et køretøj er udrangeret.
- (69) EU's handlingsplan "Mod nulforurening for luft, vand og jord"²⁵ understregede behovet for, at Kommissionen foreslår nye foranstaltninger til afhjælpning af Unionens eksterne miljøaftryk i forbindelse med eksport af udrangerede køretøjer og brugte køretøjer. Da eksporten af brugte køretøjer medfører betydelige miljø- og folkesundhedsmæssige udfordringer som dokumenteret i FN's miljøprogram²⁶, og da Unionen er verdens største eksportør af brugte køretøjer, er det nødvendigt at fastsætte specifikke krav på EU-plan for eksport af brugte køretøjer [fra Unionen]. Kravene bør være baseret på objektive kriterier, i henhold til hvilke et brugt køretøj ikke er et udrangeret køretøj og skal være i trafiksikker stand i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU²⁷. Dette bør sikre, at kun brugte køretøjer, der er egnet til kørsel på Unionens veje, kan eksporteres til et tredjeland, hvilket mindsker risikoen for, at eksporten af brugte køretøjer fra Unionen bidrager til luftforurening eller trafikulykker i tredjelande. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere, at disse krav er opfyldt ved eksport, bør enhver, der eksporterer et brugt køretøj, være forpligtet til at give disse myndigheder et køretøjsidentifikationsnummer og en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj ikke er et udrangeret køretøj, og at det anses for at være i køredygtig stand.
- (70) Det er vigtigt at etablere en mekanisme, hvor brugte køretøjers overholdelse af eksportkravene kan verificeres effektivt, uden at handelen mellem Unionen og tredjelande hindres. Kommissionen bør derfor oprette et elektronisk system, der gør det muligt for myndighederne i medlemsstaterne at udveksle oplysninger i realtid om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. I betragtning af systemets eksisterende funktioner knyttet til udvekslingen mellem køretøjsregistreringsmyndighederne af oplysninger om køretøjer, der er registreret i Unionen, har Kommissionen udviklet MOVE-HUB, en platform til udveksling af meddelelser med henblik sammenkobling af medlemsstaternes nationale elektroniske registre. Platformen huser i øjeblikket sammenkoblingen af registre over vejtransportvirksomheder (ERRU), kørekortregistre (RESPER), sammenkoblingen af registre over uddannelse af erhvervschauffører (ProDriveNet), underretningen om, at et køretøj ikke kan godkendes, i forbindelse med syn ved vejsiden (RSI) og

²⁵ COM(2021) 400.

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

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU af 3. april 2014 om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil og om ophævelse af direktiv 2009/40/EF (EUT L 127 af 29.4.2014, s. 51-128).

sammenkoblingen af registre over førertakografkort (TACHOnet). Derfor bør MOVE-HUB-funktionerne udvides yderligere for at muliggøre udveksling af oplysninger om køretøjsidentifikationsnummer og teknisk stand for brugte køretøjer, der skal eksporteres. For at gøre det muligt for toldmyndighederne at verificere elektronisk og automatisk, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder eksportkravene, bør det elektroniske system, der drives af MOVE-HUB, sammenkobles med EU's kvikskrankemiljø på toldområdet i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2399²⁸. I nævnte forordning fastsættes en omfattende ramme for automatiseret kontrol, som finder anvendelse på en specifik ikketoldmæssig EU-formalitet. Denne forordning bør derfor fastsætte de vigtigste elementer, der skal kontrolleres, mens de tekniske aspekter af gennemførelsen af denne kontrol henhører under forordning (EU) 2022/2399.

- (71) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af eksportkrav bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at udvikle de nødvendige elektroniske systemer og gøre dem operationelle med nationale systemer.
- (72) Medlemsstaterne bør samarbejde med hinanden for at sikre en effektiv gennemførelse af kravene til eksport af brugte køretøjer og yde gensidig bistand. Denne bistand bør omfatte udveksling af oplysninger for at verificere køretøjers stand inden eksport, herunder bekræftelse af registreringsoplysninger i den medlemsstat, hvor de tidligere var registreret. Desuden bør medlemsstaterne i bestræbelserne på at opnå et omfattende samarbejde arbejde sammen med myndigheder fra tredjelande.
- (73) Det er vigtigt, at toldmyndighederne kan udføre kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013²⁹. En betydelig del af de brugte køretøjer, der forlader Unionen, er bestemt til lande, hvor der er eller kan fastsættes importkrav, f.eks. krav vedrørende køretøjets alder eller emissioner. Det er vigtigt, at toldmyndighederne via EU's kvikskrankemiljø på toldområdet elektronisk og automatisk kan verificere, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder disse krav, når de pågældende tredjelande officielt meddeler Kommissionen oplysningerne om disse krav. For at beskytte miljøet og trafikikkerheden i tredjelande bør beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår fastsættelsen af disse krav.
- (74) For at forebygge risikoen for, at køretøjer eksporteres uden de krævede dokumenter med angivelse af køretøjets identifikationsnummeret og tekniske stand, og for, at manglende overholdelse af eksportkravene først opdages, når køretøjet har forladt Unionen, bør det ikke være tilladt at anvende de forenklede toldprocedurer, der er fastsat i forordning (EU) nr. 952/2013. Disse procedurer vil forhindre toldmyndighederne i at udføre kontrol gennem EU's kvikskrankemiljø på toldområdet, hvilket vil øge risikoen for overtrædelse af EU-reglerne om eksport af brugte køretøjer.
- (75) I sin evaluering af direktiv 2000/53/EF anså Kommissionen manglen på krav om obligatoriske inspektioner for at være en mangel ved direktivet. Denne forordning bør derfor fastsætte minimumskrav vedrørende inspektionernes hyppighed, deres omfang

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/2399 af 23. november 2022 om oprettelse af Den Europæiske Unions kvikskrankemiljø på toldområdet og om ændring af forordning (EU) nr. 952/2013 (EUT L 317 af 9.12.2022, s. 1).

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen (EUT L 269 af 10.10.2013, s. 1).

og karakteristika for anlæg, der er omfattet af sådanne inspektioner. De godkendte behandlingsanlæggs konkurrenceevne i forhold til de ulovlige behandlingsvirksomheder vil således blive sikret, og det vil blive sikret, at godkendelsesvilkårene og kravene til indsamling og behandling af udrangerede køretøjer fortsat vil blive overholdt.

- (76) Inspektionerne bør omfatte overholdelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer og om behandling af udrangerede køretøjer. Hvert år bør inspektionerne omfatte mindst 10 % af de godkendte behandlingsanlæg og virksomheder. Reparations- og vedligeholdelsesværksteder bør også underkastes inspektion. Det skal understreges, at inspektioner, der udføres i henhold til denne forordning, bør supplere inspektioner af overførslen af udrangerede køretøjer, som er fuldt reguleret i forordning [OP: ny forordning om overførsel af affald].
- (77) Medlemsstaterne bør etablere samarbejds mekanismer på nationalt og internationalt plan, således at inspektionerne kan finde sted på en effektiv måde. Sådanne mekanismer bør gøre det muligt at udveksle oplysninger fra køretøjsregistre, som er nødvendige for at spore køretøjerne og kontrollere, om de er blevet korrekt behandlet, når de er udrangeret.
- (78) Medlemsstaterne bør træffe alle nødvendige håndhævelsesforanstaltninger for at bekæmpe ulovlig behandling med udrangerede køretøjer for at forhindre skade på miljøet eller menneskers sundhed som følge af sådanne aktiviteter. Anlæg eller virksomheder, der behandler udrangerede køretøjer uden gyldig tilladelse eller i strid med de betingelser eller krav, der er fastsat i tilladelsen, bør derfor pålægges sanktioner. Medlemsstaterne bør også overveje andre foranstaltninger såsom inddragelse af tilladelsen eller suspension af en operatørs aktiviteter for at sikre en effektiv overholdelse af denne forordning.
- (79) Medlemsstaterne bør indføre regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og sikre, at de anvendes. Der bør navnlig fastsættes sanktioner for overtrædelse af bestemmelserne om eksport af brugte køretøjer, om aflevering af udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg eller indsamlingssteder og om handel med brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter. Sanktionerne bør være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- (80) Det er nødvendigt at fastsætte rapporteringsforpligtelser for at sikre en korrekt gennemførelse, overvågning og evaluering af EU-lovgivningen og for at give markederne ajourførte oplysninger om gennemsigtighed. Korrekte og gyldige data er nødvendige for, at Kommissionen kan vurdere, om de foranstaltninger, der er fastsat i forordningen, fungerer korrekt, og om nødvendigt foreslå yderligere justeringer med henblik på at sikre en miljømæssigt forsvarlig behandling af udrangerede køretøjer eller strømline gennemførelsen af forordningen. Med henblik på at begrænse rapporteringsbyrden bør der kun forelægges data, som er nødvendige for gennemførelsen af denne forordning, og rapporteringen bør lattes ved brug af digitale værktøjer. På grundlag af disse elementer bør det præciseres, hvilke data de erhvervsdrivende skal forelægge de relevante myndigheder, og hvilke data medlemsstaterne skal forelægge Kommissionen. For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af rapporteringskravene bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. I gennemførelsesretsakterne, som bør erstatte

Kommissionens beslutning 2005/293/EF³⁰, bør der også fastlægges en metode til beregning og verifikation af, om målene for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse er nået.

- (81) Medlemsstaternes kompetente myndigheder spiller en vigtig rolle med hensyn til at verificere overholdelsen af de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning vedrørende indsamling og håndtering af udrangerede køretøjer, herunder med hensyn til bedre sporing fra disse myndigheders side af køretøjernes opholdssted og bekæmpelse af ulovlig håndtering af udrangerede køretøjer. Medlemsstaterne bør derfor kræve, at affaldshåndteringsvirksomheder og andre relevante erhvervsdrivende giver de kompetente myndigheder data, der sætter dem i stand til bedre at overvåge, hvordan bestemmelserne om indsamling og håndtering af udrangerede køretøjer gennemføres.
- (82) De gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ved denne forordning, bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011³¹.
- (83) Ved vedtagelse af delegerede retsakter i henhold til denne forordning er det navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning³². For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.
- (84) Bilag II til forordning (EU) 2019/1020, som indeholder en liste over EU-harmoniseringslovgivning uden bestemmelser om sanktioner, bør ændres for at slette direktiv 2000/53/EF og 2005/64/EF i denne liste, da den nuværende forordning skal indeholde sanktionsbestemmelser.
- (85) Det er nødvendigt at sikre, at de typegodkendelsesrelaterede bestemmelser og krav i denne forordning verificeres under EU-typegodkendelsesprocessen. Forordning (EU) 2018/858 bør derfor ændres.
- (86) Forsvundne køretøjer er blevet anerkendt som en af de største udfordringer i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2000/53/EF. Manglen på et effektivt system, der gør det muligt at udveksle oplysninger i realtid mellem medlemsstaterne om køretøjers registreringsstatus, hindrer sporbarhed og er blevet identificeret som en årsag til det store antal "forsvundne køretøjer" i Unionen. For at afhjælpe dette bør Kommissionen foreslå en revision af Rådets direktiv 1999/37/EF om registreringsdokumenter for motorkøretøjer³³. I forbindelse med denne revision bør det kræves, at medlemsstaterne for køretøjer, der er registreret på deres område,

³⁰ Kommissionens beslutning 2005/293/EF af 1. april 2005 om detaljerede regler for overvågning af målene for genbrug/nyttiggørelse og genbrug/genanvendelse i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/53/EF om udrangerede køretøjer (EUT L 94 af 13.4.2005, s. 30).

³¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

³² EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

³³ Rådets direktiv 1999/37/EF af 29. april 1999 om registreringsdokumenter for motorkøretøjer (EFT L 138 af 1.6.1999, s. 57).

elektronisk registrerer data, der gør det muligt på behørig vis at dokumentere årsagerne til annulleringen af registreringen af et køretøj, navnlig hvis et køretøj er blevet behandlet som et udrangeret køretøj på et godkendt behandlingsanlæg, omregistreret i en anden medlemsstat, eksporteret til et tredjeland uden for Unionen eller stjålet. For at forhindre ulovlig demontering eller eksport af køretøjer, der er blevet midlertidigt afmeldt, bør køretøjsejerne desuden være forpligtet til straks at indberette ændringer i ejerskabet heraf til den nationale køretøjsregistreringsmyndighed. Disse ændringer supplerer og bygger videre på de eksisterende krav til medlemsstaterne om elektronisk registrering af data om alle køretøjer, der er registreret på deres område.

- (87) I betragtning af nødvendigheden af at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og tage hensyn til videnskabelige fremskridt bør Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på det indre markeds funktion og miljøet. Kommissionen bør i sin rapport medtage en evaluering af bestemmelserne om design af nye køretøjer, herunder målene for genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder, om håndtering af udrangerede køretøjer, herunder genanvendelsesmålene, og om sanktioner samt en vurdering af behovet for og gennemførligheden af en yderligere udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til at omfatte visse køretøjer i klasse L og tunge køretøjer og påhængskøretøjer dertil. I denne vurdering bør der ikke kun være fokus på aspekter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer, men også på relevansen og merværdien af at fastsætte designkrav.
- (88) Rapporten fra Kommissionen bør også indeholde en vurdering af foranstaltningerne vedrørende tilvejebringelse af oplysninger om problematiske stoffer i køretøjer og om, hvorvidt det er nødvendigt at forbedre sporbarheden af sådanne stoffer. Det bør også vurderes, om der er behov for at indføre foranstaltninger vedrørende de stoffer, der kan påvirke behandlingen af udrangerede køretøjer, for at bringe forordningen i bedre overensstemmelse med forordning (EU) [miljøvenligt design for bæredygtige produkter].
- (89) Det er nødvendigt at sikre, at erhvervsdrivende får tilstrækkelig tid til at opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning, og at medlemsstaterne får tilstrækkelig tid til at etablere den administrative infrastruktur, der er nødvendig for dens anvendelse. Anvendelsen af denne forordning bør derfor udskydes.
- (90) Med henblik på at give medlemsstaterne mulighed for at træffe de nødvendige administrative foranstaltninger vedrørende etablering af indsamlingssystemer, samtidig med at kontinuiteten for de erhvervsdrivende og de affaldshåndteringsvirksomhederne bevares, bør ophævelsen af direktiv 2000/53/EF udskydes.
- (91) Denne forordning ændrer ikke reglerne om begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom i køretøjer i direktiv 2000/53/EF eller undtagelser fra disse begrænsninger. Der fastsættes imidlertid klarere regler for, hvordan overholdelsen af disse begrænsninger samt af andre cirkularitetskrav skal verificeres under typegodkendelsesprocessen. For at sikre, at fabrikanterne har tilstrækkelig tid til at overholde disse regler, bør anvendelsen af reglerne udskydes. Derfor bør bestemmelserne i direktiv 2000/53/EF om begrænsninger for brugen af bly, kviksølv, cadmium og hexavalent chrom fortsat være gældende, indtil disse bestemmelser finder anvendelse, af hensyn til kontinuiteten og for at sikre, at køretøjer, der bringes i omsætning i Unionen, ikke indeholder sådanne stoffer i andre tilfælde end dem, der er omhandlet i nævnte direktiv.

- (92) Denne forordning indeholder også klarere bestemmelser om udvidet producentansvar end direktiv 2000/53/EF. Da indførelsen af sådanne ordninger og de nødvendige nationale bestemmelser om godkendelse af producenter og producentansvarsorganisationer kræver tid, bør anvendelsen af disse bestemmelser udskydes. De tilsvarende bestemmelser i direktiv 2000/53/EF bør fortsat være gældende, indtil disse bestemmelser finder anvendelse, for at sikre kontinuitet i producenternes finansiering af omkostningerne ved indsamling af udrangerede køretøjer.
- (93) På samme måde indeholder denne forordning nye krav om behandling af udrangerede køretøjer, navnlig om fjernelse af dele og komponenter med henblik på at fremme genbrug, genfremstilling eller istandsættelse heraf og forbedre genanvendelsesprocessernes kvalitet. Affaldshåndteringsvirksomhederne har brug for tid til at tilpasse sig disse nye krav, og anvendelsen heraf bør derfor udskydes. De tilsvarende bestemmelser i direktiv 2000/53/EF bør fortsat være gældende, indtil disse krav finder anvendelse, for at sikre kontinuitet i behandlingen af udrangerede køretøjer.
- (94) Forpligtelserne i direktiv 2000/53/EF vedrørende rapportering og de tilknyttede forpligtelser til at overføre data til Kommissionen bør fortsat være gældende i en periode af hensyn til kontinuiteten, indtil Kommissionen vedtager nye beregningsregler og rapporteringsformater i henhold til denne forordning.
- (95) Anvendelsen af alle bestemmelserne vedrørende køretøjer i klasse L_{3e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ og O bør udskydes for at give virksomhederne tilstrækkelig tid til at opfylde de nye krav. Dette er særlig vigtigt i forbindelse med tilladelser til godkendte behandlingsanlæg, der renser og foretager yderligere behandling af sådanne køretøjer.
- (96) Af hensyn til klarhed, rationalitet og forenkling bør ophævelsen af direktiv 2005/65/EF udskydes, da alle reglerne om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder er indeholdt i denne forordning. Dette giver fabrikanterne tilstrækkelig tid til at sikre, at de køretøjstyper, de designer og fremstiller, opfylder cirkularitetskravene, og de godkendende myndigheder tilstrækkelig tid til at gennemføre de nye regler.
- (97) Målene for denne forordning, nemlig at bidrage til et velfungerende indre marked, at forebygge og mindske de negative virkninger af håndtering af udrangerede køretøjer og at sikre et højt niveau for beskyttelse af menneskers sundhed og miljøet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af behovet for harmonisering bedre nås på EU-plan. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1 *Genstand*

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

Artikel 2 *Anvendelsesområde*

1. Denne forordning finder anvendelse:
 - (a) på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M₁ og N₁, jf. i artikel 4, stk. 1, litra a), nr. i), og litra b), nr. i), i forordning (EU) 2018/858
 - (b) fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ og O, jf. artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858
 - (c) fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} og L_{7e}, jf. artikel 4, stk. 2, litra c)-g), i forordning (EU) 168/2013.
2. Denne forordning finder ikke anvendelse på:
 - (a) køretøjer til særlig anvendelse som defineret i artikel 3, nr. 31), i forordning (EU) 2018/858
 - (b) andre dele af et køretøj end basiskøretøjet, der er blevet typegodkendt ved etapevis typegodkendelse af klasse N₁, N₂, N₃, M₂ eller M₃
 - (c) køretøjer fremstillet i små serier som defineret i artikel 3, nr. 30), i forordning 2018/858
 - (d) køretøjer af historisk betydning som defineret i artikel 3, nr. 7), i direktiv 2014/45/EU.
3. Uanset stk. 1, litra b), finder følgende bestemmelser ikke anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ og O:
 - (a) artikel 4 om køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder
 - (b) artikel 5 om krav til stoffer i køretøjer
 - (c) artikel 6 om minimumsindhold af genanvendt materiale i køretøjer
 - (d) artikel 7 om design med henblik på fjernelse og udskiftning af visse dele og komponenter i køretøjer

- (e) artikel 8 om almindelige forpligtelser
 - (f) artikel 9 om en strategi for cirkularitet
 - (g) artikel 10 om erklæring om genanvendt indhold i køretøjer
 - (h) artikel 12 om mærkning af dele, komponenter og materialer i køretøjer
 - (i) artikel 13 om køretøjspas for cirkularitet
 - (j) artikel 21 om graduering af gebyrer
 - (k) artikel 22 om omkostningsfordelingsmekanisme for køretøjer, der bliver udrangerede køretøjer i en anden medlemsstat
 - (l) artikel 28 om generelle krav til fragmentering
 - (m) artikel 30 om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter til genbrug og genanvendelse inden fragmentering
 - (n) artikel 31 om krav vedrørende de fjernede dele og komponenter
 - (o) artikel 32 om handel med brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter
 - (p) artikel 33 om genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter
 - (q) artikel 34 om mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse
 - (r) artikel 35 om forbud mod deponering af ikkeinert affald
 - (s) artikel 36 om overførsel af udrangerede køretøjer.
4. Uanset stk. 1, litra c), finder følgende bestemmelser ikke anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} og L_{7e}:
- (a) artiklerne anført i stk. 3
 - (b) artikel 38 om kontrol og krav i forbindelse med eksport af brugte køretøjer
 - (c) artikel 39 om automatisk verifikation af køretøjsidentifikationsnummer og oplysninger om køretøjets stand
 - (d) artikel 40 om risikoforvaltning og toldkontrol
 - (e) artikel 41 om suspension
 - (f) artikel 42 om frigivelse til eksport
 - (g) artikel 43 om afslag på frigivelse til eksport
 - (h) artikel 44 om samarbejde mellem myndigheder og udveksling af oplysninger
 - (i) artikel 45 om elektroniske systemer.
5. Uanset stk. 2, litra a), finder følgende bestemmelser anvendelse på køretøjer til særlig anvendelse:
- (a) artikel 5 om krav til stoffer i køretøjer
 - (b) artikel 16 om udvidet producentansvar
 - (c) artikel 20 om producenterens økonomiske ansvar
 - (d) artikel 23 om indsamling af udrangerede køretøjer

- (e) artikel 24 om aflevering af udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg
 - (f) artikel 25 om skrotningsattest
 - (g) artikel 26 om køretøjsejerens forpligtelser
 - (h) artikel 29 om rensning
 - (i) artikel 30 om obligatorisk fjernelse af dele og komponenter til genbrug og genanvendelse inden fragmentering.
6. Uanset stk. 1, litra b) og c), finder artikel 16, 19, 20, 27 og 46-49 anvendelse på køretøjer og udrangerede køretøjer i klasse L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ og O med følgende ændringer:
- (a) det i artikel 16 omhandlede udvidede producentansvar omfatter en forpligtelse for producenter af sådanne køretøjer til at sikre, at køretøjer, som de første gang har gjort tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, og som bliver udrangerede køretøjer:
 - i) indsamles i overensstemmelse med artikel 23
 - ii) renses i overensstemmelse med artikel 29
 - (b) den i artikel 19 omhandlede godkendelse gives efter påvisning af, at ansøgeren opfylder kriterierne i artikel 19, stk. 2, for indsamling og rensning af køretøjer
 - (c) de finansielle bidrag, som producenterne skal betale i henhold til artikel 20, stk. 1, litra a), dækker omkostningerne ved indsamling og rensning af køretøjer i klasser, som ikke dækkes af affaldshåndteringsvirksomhedernes indtægter i forbindelse med salg af brugte reservedele og komponenter, af rensede udrangerede køretøjer eller af sekundære råstoffer genanvendt fra udrangerede køretøjer
 - (d) artikel 27 finder anvendelse med undtagelse af stk. 3, litra c) og d)
 - (e) artikel 46-49 finder kun anvendelse i forbindelse med håndhævelse af de forpligtelser, der gælder for sådanne køretøjsskasser.

Artikel 3 *Definitioner*

1. I denne forordning forstås ved:
- (1) "køretøj": ethvert køretøj som defineret i artikel 3, nr. 15), i forordning (EU) 2018/858 eller opført i artikel 4, stk. 2, litra c)-g), i forordning (EU) nr. 168/2013
 - (2) "udrangeret køretøj": et køretøj, der er affald som defineret i artikel 3, nr. 1), i direktiv 2008/98/EF, eller køretøjer, der ikke kan repareres, jf. kriterierne i del A, punkt 1 og 2, i bilag I
 - (3) "køretøjstype": enhver køretøjstype som defineret i artikel 3, nr. 32), i forordning (EU) 2018/858 eller enhver køretøjstype som defineret i artikel 3, nr. 73), i forordning (EU) nr. 168/2013
 - (4) "genbrugelighed": muligheden for genbrug af dele eller komponenter fra et udrangeret køretøj

- (5) "genbrug": enhver proces, hvorved dele eller komponenter fra udrangerede køretøjer anvendes til samme formål, som de er udformet til
- (6) "genanvendelighed": muligheden for genanvendelse af dele, komponenter eller materialer fra et udrangeret køretøj
- (7) "nyttiggørelsesmuligheder": muligheden for nyttiggørelse af dele, komponenter eller materialer fra et udrangeret køretøj
- (8) "leverandør": enhver fysisk eller juridisk person, der leverer dele, komponenter eller materialer til en fabrikant, som anvender dem til fremstilling af køretøjer
- (9) "plast": en polymer som defineret i artikel 3, nr. 5), i forordning (EF) nr. 1907/2006, hvortil der kan være tilsat tilsætningsstoffer eller andre stoffer
- (10) "kritiske råstoffer": kritiske råstoffer som defineret i artikel 2, nr. 2), i forordning (EU) [forordning om kritiske råstoffer]
- (11) "forbrugsaffald": affald, der genereres fra produkter, efter at de er blevet bragt i omsætning
- (12) "fjernelse": manuel, mekanisk, kemisk, termisk eller metallurgisk håndtering med det resultat, at de ønskede dele, komponenter eller materialer fra udrangerede køretøjer kan påvises individuelt som en separat outputstrøm eller en del af en outputstrøm
- (13) "elmotor": en elmotor, der omdanner elektrisk indgangseffekt til mekanisk udgangseffekt for at give et køretøj trækraft
- (14) "elkøretøjsbatteri": elkøretøjsbatteri som defineret i artikel 3, nr. 14), i forordning (EU) 2023/ [batterier og udtjente batterier]
- (15) "godkendt behandlingsanlæg": anlæg eller virksomheder, der i overensstemmelse med direktiv 2008/98/EF og denne forordning har tilladelse til at indsamle og behandle udrangerede køretøjer
- (16) "behandling": enhver aktivitet, der finder sted, efter at det udrangerede køretøj er afleveret til et anlæg med henblik på rensning, adskillelse, komprimering, opskæring, fragmentering, nyttiggørelse eller forberedelse til bortskaffelse af shredderaffald, samt enhver anden proces, der foretages til nyttiggørelse eller bortskaffelse af det udrangerede køretøj og dets dele, komponenter og materialer
- (17) "fragmentering": enhver proces, der benyttes til at neddele eller fragmentere udrangerede køretøjer
- (18) "reparations- og vedligeholdelsesvirksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, der i forbindelse med vedkommendes erhverv, forretning, håndværk eller profession leverer reparations- eller vedligeholdelsesydelser uafhængigt af eller godkendt af fabrikanter
- (19) "bringe i omsætning" eller "omsætning": første tilgængeliggørelse af et køretøj i Unionen
- (20) "tilgængeliggørelse på markedet": levering af et køretøj med henblik på distribution eller anvendelse på markedet som led i erhvervmæssig aktivitet mod eller uden vederlag
- (21) "affaldshåndteringsvirksomhed": enhver fysisk eller juridisk person, som erhvervmæssigt beskæftiger sig med indsamling eller behandling af udrangerede køretøjer

- (22) "producent": enhver fabrikant, importør eller distributør, som, uanset hvilken salgsmetode der anvendes, herunder efter aftaler om fjernsalg, jf. artikel 2, nr. 7), i direktiv 2011/83/EU, for første gang erhvervsmæssigt leverer et køretøj til distribution eller anvendelse, på en medlemsstats område
- (23) "producentansvarsorganisation": en juridisk enhed, der finansielt eller finansielt og operationelt organiserer opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar på vegne af flere producenter
- (24) "udpeget repræsentant for det udvidede producentansvar": en fysisk eller juridisk person, der er etableret i en medlemsstat, hvori producenten for første gang gør et køretøj tilgængeligt på markedet, som er forskellig fra den medlemsstat, hvor producenten er etableret, og som er udpeget af producenten i henhold til artikel 8a, stk. 5, tredje afsnit, i direktiv 2008/98/EF til at opfylde den pågældende producents forpligtelser i henhold til denne forordnings kapitel IV
- (25) "sekundære råstoffer": materialer, der er fremkommet ved genanvendelsesprocesser, og som kan substituere primære råstoffer
- (26) "køretøjsejer": enhver fysisk eller juridisk person, der er indehaver af ejendomsretten til et køretøj, og, hvis andet ikke er angivet, enhver indehaver af registreringsattesten
- (27) "post-shredder-teknologi": teknikker og teknologier, der anvendes til at behandle materialer fra udrangerede køretøjer, efter at de er blevet fragmenteret, med henblik på yderligere nyttiggørelse
- (28) "genfremstilling": en proces, hvor en ny del eller komponent fremstilles af dele og komponenter, der fjernes fra køretøjer eller udrangerede køretøjer, og hvori der foretages mindst én ændring af delen eller komponenten, som påvirker dens sikkerhed, ydeevne, formål eller type
- (29) "istandsættelse": handlinger, der udføres for at bearbejde, rense, afprøve og om nødvendigt reparere en del eller komponent, der fjernes fra køretøjer eller udrangerede køretøjer, for at genoprette den pågældende dels eller komponents ydeevne eller funktionalitet med hensyn til den tilsigtede anvendelse og dens ydeevne som oprindeligt udformet i designfasen på det tidspunkt, hvor den blev bragt i omsætning
- (30) "emballageaffald": emballageaffald som defineret i artikel 3, nr. 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/62/EF³⁴ [artikel 3, nr. 20), i forordning (EU) [forordningen om emballage og emballageaffald]]
- (31) "affald af elektrisk og elektronisk udstyr": affald af elektrisk og elektronisk udstyr som defineret i artikel 3, stk. 1, litra e), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/19/EU³⁵
- (32) "ikkeinert affald": affald, der ikke opfylder betingelserne i definitionen af "inert affald" i artikel 2, litra e), i Rådets direktiv 1999/31/EF³⁶
- (33) "brugt køretøj": et køretøj, der er registreret i en medlemsstat eller et andet land, og som ikke er et udrangeret køretøj

³⁴ Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 94/62/EF af 20. december 1994 om emballage og emballageaffald (EFT L 365 af 31.12.1994, s. 10).

³⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/19/EU af 4. juli 2012 om affald af elektrisk og elektronisk udstyr (WEEE) (EUT L 197 af 24.7.2012, s. 38).

³⁶ Rådets direktiv 1999/31/EF af 26. april 1999 om deponering af affald (EFT L 182 af 16.7.1999, s. 1).

- (34) "brugt køretøj, der skal eksporteres": et brugt køretøj, der skal henføres under den toldprocedure, der er fastsat i artikel 269 i forordning (EU) nr. 952/2013
- (35) "erhvervsdrivende": producenter, indsamlere, bilforsikringsselskaber, leverandører, reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, affaldshåndteringsvirksomheder og alle andre aktører, der er involveret i design af køretøjer, handel med brugte køretøjer eller håndtering af udrangerede køretøjer.
2. Ud over definitionerne i stk. 1 forstås ved:
- (a) "affald", "olieaffald", "affaldsindehaver", "affaldshåndtering", "indsamling", "forebyggelse", "genanvendelse", "nyttiggørelse", "opfyldning", "bortskaffelse" og "ordning for udvidet producentansvar" definitionerne som fastsat i artikel 3, nr. 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17a), 19) og 21), i direktiv 2008/98/EF
 - (b) "typegodkendelse", "etapevis typegodkendelse", "komponent", "dele", "reservedele", "basiskøretøj", "køretøj fremstillet i små serier", "køretøj til særlig anvendelse", "markedsovervågningsmyndighed", "godkendende myndighed", "fabrikant", "importør" og "distributør" definitionerne som fastsat i artikel 3, nr. 1), 8), 19), 21), 23), 24), 30), 31), 35), 36), 40), 42), 28) og 43), i forordning (EU) 2018/858
 - (c) "registrering", "registreringsattest", "suspension", "indehaver af registreringsbevis" og "annullering af registrering" definitionerne som fastsat i artikel 2, litra b), c), d), e) og f), i direktiv 1999/37/EF
 - (d) "køretøj af historisk betydning", "teknisk kontrol" og "synsrapport" definitionerne som fastsat i artikel 3, nr. 7), 9) og 12), i direktiv 2014/45/EU
 - (e) "problematisk stof" og "databærer" definitionerne som fastsat i artikel 2, nr. 28) og 30), i forordning [miljøvenligt design for bæredygtige produkter].

KAPITEL II

CIRKULARITETSKRAV

Artikel 4

Køretøjers genbrugelighed, genanvendelighed og nyttiggørelsesmuligheder

1. Hvert køretøj, der tilhører en køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: *Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] i henhold til forordning (EU) 2018/858, fremstilles således, at:
- (a) mindst 85 masseprocent kan genbruges eller genanvendes
 - (b) mindst 95 masseprocent kan genbruges eller nyttiggøres.
2. For hver køretøjstype, der er omhandlet i stk. 1, skal fabrikanterne træffe følgende foranstaltninger:
- (a) indsamle de nødvendige data fra hele forsyningskæden, især vedrørende arten og massen af materialer, der anvendes i fremstillingen af køretøjer, for at sikre, at kravene fortsat overholdes

- (b) opbevare alle andre relevante køretøjsdata, der er nødvendige for beregningsprocessen omhandlet i litra e)
 - (c) verificere, at oplysninger modtaget fra leverandørerne er korrekte og fuldstændige
 - (d) styre og dokumentere fordelingen af materialer
 - (e) beregne genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne med henblik på stk. 1 i overensstemmelse med den metode, der er fastlagt af Kommissionen i stk. 3, eller, inden en sådan metode er vedtaget, i overensstemmelse med ISO-standard 22628:2002 i kombination med elementerne i bilag II, del A
 - (f) mærke dele og komponenter i køretøjerne fremstillet af polymerer og elastomerer i overensstemmelse med artikel 12, stk. 1
 - (g) sikre, at de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del E, ikke genbruges ved fremstillingen af nye køretøjer.
3. Kommissionen vedtager senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] en gennemførelsesretsakt om fastlæggelse af en ny metode til beregning og verifikation af genbrugeligheds-, genanvendeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne for et køretøj under hensyntagen til elementerne i bilag II.
- Denne gennemførelsesretsakt vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 51, stk. 2.

Artikel 5 *Krav til stoffer i køretøjer*

1. Forekomsten af problematiske stoffer i køretøjer og i dele og komponenter heraf minimeres mest muligt.
2. Ud over de begrænsninger, der er fastsat i bilag XVII til forordning (EF) nr. 1907/2006 og, hvis det er relevant, de begrænsninger, der er fastsat i bilag I og II til forordning (EU) 2019/1021 og i forordning (EU) 2023/[*Publikationskontoret: batterier*], må enhver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] i henhold til forordning (EU) 2018/858, ikke indeholde bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom.
3. Uanset stk. 2 kan køretøjstyper indeholde bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom på de betingelser og op til de maksimale koncentrationsværdier, der er fastsat i bilag III.
4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 om ændring af bilag III for at tilpasse det til de videnskabelige og tekniske fremskridt ved at:
 - (a) fastsætte de maksimale koncentrationsværdier, op til hvilke tilstedeværelsen af bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom i bestemte dele, komponenter og homogene materialer i køretøjer tolereres
 - (b) undtage visse dele, komponenter og homogene materialer i køretøjer fra forbuddet mod tilstedeværelse af bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom, jf. stk. 2, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- i) anvendelsen af disse stoffer er uundgåelig
 - ii) det påvises, at de socioøkonomiske fordele opvejer de risici for menneskers sundhed eller miljøet, der følger af anvendelsen af disse stoffer
 - iii) der findes ingen egnede alternative stoffer eller teknologier.
- (c) slette dele, komponenter og homogene materialer i køretøjer fra bilag III, hvis anvendelsen af bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom kan undgås
 - (d) angive, hvilke dele, komponenter og homogene materialer i køretøjer, der skal fjernes før yderligere behandling, og kræve, at de mærkes eller gøres identificerbare på anden passende måde.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at ændre bilag III, navnlig ved at fjerne visse undtagelser for homogene materialer og komponenter fra listen, hvis den specifikke undtagelse er omfattet af anden EU-lovgivning.

5. Efter anmodning fra Kommissionen og senest 12 måneder efter anmodningen udarbejder Det Europæiske Kemikalieagentur ("agenturet") en rapport om den tekniske og økonomiske gennemførlighed af alternativer vedrørende eksisterende undtagelser, der er opført i bilag III, og på grundlag af en sådan vurdering et begrundet forslag om den specifikke ændring af undtagelsen.
6. Så snart agenturet modtager Kommissionens anmodning, offentliggør det på sit websted en meddelelse om, at der vil blive udarbejdet en rapport om en mulig ændring af en undtagelse i bilag III, og opfordrer alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger inden for otte uger efter datoen for offentliggørelsen af meddelelsen. Agenturet offentliggør alle bemærkninger fra de interesserede parter på sit websted.
7. Senest ni måneder efter forelæggelsen af den i stk. 4 omhandlede rapport for Kommissionen vedtager agenturets Udvalg for Socioøkonomisk Analyse, der er nedsat i henhold til artikel 76, stk. 1, litra d), i forordning (EF) nr. 1907/2006, en udtalelse om rapporten og de specifikke foreslåede ændringer. Agenturet forelægger straks denne udtalelse for Kommissionen.
8. Kommissionen vedtager de delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 4, og tager hensyn til de socioøkonomiske virkninger af at indføre, ændre eller slette en undtagelse fra begrænsningen for brugen af bly, kviksølv, cadmium eller hexavalent chrom i køretøjstyper, herunder tilgængeligheden af alternativer og indvirkningen på menneskers sundhed og miljøet i hele køretøjernes livscyklus.

Artikel 6

Minimumsindhold af genanvendt materiale i køretøjer

1. Plast indeholdt i enhver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] i henhold til forordning (EU) 2018/858, skal indeholde mindst 25 % genanvendt plast efter vægt fra plastaffald fra forbrugsleddet. Mindst 25 % af det mål, der er fastsat i første afsnit, opnås ved at medtage plast genanvendt fra udrangerede køretøjer af den pågældende køretøjstype.

2. Senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 23 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt i overensstemmelse med artikel 51, stk. 2, for at supplere denne forordning ved at fastlægge metoden til beregning og verifikation med henblik på denne artikels stk. 1 af andelen af plast nyttiggjort fra henholdsvis forbrugsaffald og fra udrangerede køretøjer, som er til stede og indgår i køretøjstypen.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 for at supplere denne forordning ved at fastsætte en minimumsandel af stål genanvendt fra ståloffald fra forbrugsleddet, som skal være til stede og indgå i køretøjstyper, der skal typegodkendes i overensstemmelse med denne forordning og forordning (EU) 2018/858.

Den minimumsandel af genanvendt stål, der er omhandlet i første afsnit, baseres på en gennemførlighedsundersøgelse, der gennemføres af Kommissionen. Undersøgelsen skal være afsluttet senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 23 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*], navnlig med hensyn til følgende aspekter:

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

Kommissionen kan vedtage en gennemførelsesretsakt, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af andelen af stål genanvendt fra ståloffald fra forbrugsleddet, som er til stede og indgår i køretøjstyper.

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

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

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

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

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

- (a) den nuværende og forventede tilgængelighed af materialerne i andet afsnit genanvendt fra forbrugsaffald
- (b) de nuværende andele af genanvendt indhold fra forbrugsaffald i materialerne i andet afsnit i køretøjer, der er bragt i omsætning
- (c) økonomisk levedygtighed, tekniske og videnskabelige fremskridt, herunder ændringer i tilgængeligheden af genanvendelsesteknologier vedrørende typen af genanvendte materialer og deres genanvendelsesprocenter
- (d) bidraget fra en minimumsandel af genanvendt indhold af materialerne i andet afsnit i køretøjer til EU's åbne strategiske autonomi og klima- og miljømål
- (e) mulige virkninger for køretøjets funktion af at lade genanvendt indhold af materialerne i andet afsnit indgå i køretøjsdele og -komponenter
- (f) behovet for at forhindre uforholdsmæssigt store negative indvirkninger på prisoverkommeligheden af køretøjer, der indeholder materialerne omhandlet i andet afsnit
- (g) indvirkningen på automobilektorens samlede omkostninger og konkurrenceevne.

Kommissionen kan vedtage en gennemførelsesretsakt, der fastlægger metoden til beregning og verifikation af andelen af materialer genanvendt fra forbrugsaffald i køretøjstyper.

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

Artikel 7

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

1. Hvert køretøj, der tilhører en køretøjstype, som er typegodkendt pr. [Publikationskontoret: *Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*], designes på en måde, der ikke er til hinder for, at godkendte behandlingsanlæg kan fjerne de dele og komponenter, som er opført i bilag VII, del C, fra det pågældende køretøj i køretøjets affaldsfase.

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

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

KAPITEL III

FABRIKANTENS FORPLIGTELSER

Artikel 8 *Almindelige forpligtelser*

1. Fabrikanterne skal påvise, at nye køretøjer, som de har fremstillet, og som bringes i omsætning, er typegodkendt i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) 2018/858 og i nærværende forordning.
2. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravene i artikel 4, 5, 6 eller 7, fremlægger fabrikanten dokumentation for opfyldelsen af disse krav og:
 - (a) medtager den i informationsmappen omhandlet i artikel 24 i forordning (EU) 2018/858 og
 - (b) indsender den til den typegodkendende myndighed i overensstemmelse med artikel 23 i forordning (EU) 2018/858.
3. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravet i artikel 9, indsender fabrikanten strategien for cirkularitet til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i forordning (EU) 2018/858.
4. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, som er omfattet af kravene i artikel 10, udarbejder fabrikanten den erklæring, der er omhandlet i artikel 10, stk. 1, og indgiver den i overensstemmelse med artikel 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858 til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i nævnte forordning.

5. Med henblik på typegodkendelse af køretøjer, der er omfattet af kravene i artikel 11, indgive fabrikanten en erklæring, hvori det bekræftes, at kravet i artikel 11, stk. 1, i overensstemmelse med 24, stk. 1, litra a), i forordning (EU) 2018/858, er opfyldt, til den typegodkendende myndighed sammen med ansøgningen om typegodkendelse som omhandlet i artikel 23 i nævnte forordning.

Artikel 9

En strategi for cirkularitet

1. For hver køretøjstype, der er typegodkendt i henhold til forordning (EU) 2018/858 pr. [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*], udarbejder fabrikanten en strategi for cirkularitet.
2. I strategien for cirkularitet redegøres for de foranstaltninger, som fabrikanten vil træffe for at følge op på deres forpligtelser til at sikre, at cirkularitetskravene i kapitel II, som verificeres under typegodkendelsesprocedurerne og gælder for den pågældende køretøjstype, opfyldes.
3. Strategien for cirkularitet skal indeholde de elementer, der er fastsat i bilag IV, del A.
4. Fabrikanten forelægger Kommissionen en kopi af strategien for cirkularitet senest 30 dage efter meddelelsen af typegodkendelsen for den pågældende køretøjstype.
5. Fabrikanten overvåger og følger op på foranstaltningerne i strategien for cirkularitet og ajourfører strategien hvert femte år i overensstemmelse med bilag IV, del B. Den ajourførte strategi for cirkularitet forelægges for den typegodkendende myndighed, der har udstedt typegodkendelsen for køretøjstypen, og for Kommissionen.
6. Kommissionen gør strategierne for cirkularitet og eventuelle ajourføringer af disse strategier offentligt tilgængelige, bortset fra fortrolige oplysninger.
7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at ændre bilag IV, del B, ved at tilpasse kravene til indholdet af strategien for cirkularitet og ajourføringerne af denne strategi til tekniske og videnskabelige fremskridt inden for fremstilling af køretøjer og håndtering af udrangerede køretøjer til markedsudviklingen i bilsektoren og lovgivningsmæssige ændringer.
8. Senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 83 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] og derefter hvert sjette år udarbejder og offentliggør Kommissionen en rapport om cirkulariteten i bilindustrien. Rapporten baseres på navnlig på strategier for cirkularitet og ajourføringer af sådanne strategier.

Artikel 10

Erklæring om genanvendt indhold i køretøjer

1. Fabrikanten angiver for hver køretøjstype, der er typegodkendt pr. [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] i henhold til forordning (EU) 2018/858, den respektive andel af genanvendt indhold af:
 - (a) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, bor i permanente magneter i elmotorer

- (b) aluminium og legeringer heraf
- (c) magnesium og legeringer heraf
- (d) stål.

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

2. De typegodkendende myndigheder verificerer, at den krævede dokumentation er indgivet af fabrikanterne, og at den indeholder de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1.
3. Uanset stk. 1 finder kravet om at angive andelen af genanvendt indhold af et bestemt materiale ikke anvendelse, hvis der er fastsat et mål for det pågældende materiale i henhold til artikel 6, stk. 3 eller 4.

Artikel 11

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

1. Fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] giver fabrikanterne affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ubegrænset, standardiseret og ikkediskriminerende adgang til de oplysninger, der er opført i bilag V, med henblik på sikker fjernelse og udskiftning af følgende:
 - (a) elkøretøjsbatterier, der er indbygget i køretøjet
 - (b) elmotorer, der er indbygget i køretøjet
 - (c) dele, komponenter og materialer i køretøjer, som indeholder de væsker, der er opført i bilag VII, del B
 - (d) dele og komponenter i køretøjer, der er opført i bilag VII, del C
 - (e) dele og komponenter, der indeholder de kritiske råstoffer omhandlet i artikel 27, stk. 1, litra b), i forordning (EU) [forordningen om kritiske råstoffer] på tidspunktet for typegodkendelse af køretøjet
 - (f) digitalt kodede komponenter og dele i et køretøj, hvis en sådan kodning er til hinder for reparation, vedligeholdelse eller udskiftning heraf i et andet køretøj.
2. Fabrikanterne sikrer samarbejdet med de godkendte behandlingsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder ved at etablere de nødvendige kommunikationsplatforme med henblik på tilvejebringelse og ajourføring af de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, og de oplysninger, der er anført i bilag V.

Fabrikanterne stiller de oplysninger, der er omhandlet i første afsnit, gratis til rådighed. Fabrikanterne kan opkræve gebyrer fra affaldshåndteringsvirksomheder og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder til dækning af de administrative omkostninger forbundet med at gøre de krævede oplysninger tilgængelige via kommunikationsplatforme.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at ændre bilag V ved at revidere listen over dele, komponenter og materialer i køretøjer og omfanget af de oplysninger, som fabrikanterne skal fremlægge.

Artikel 12

Mærkning af dele, komponenter og materialer i køretøjer

1. Fabrikkerne og deres leverandører anvender betegnelserne i de i punkt 1-3 i bilag VI opregnede standarder for komponent- og materialekoder ved mærkning og identifikation af dele, komponenter og materialer i køretøjer.
2. Fabrikkerne sikrer, at elmotorer, der indeholder permanente magneter, forsynes med en synlig og klart læselig mærkning, der ikke kan fjernes, med de oplysninger, der er anført i bilag VI, punkt 4.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 om ændring af bilag VI for at tilpasse det til de tekniske og videnskabelige fremskridt.

Artikel 13

Køretøjspas for cirkularitet

1. Fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 84 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] skal hvert køretøj, der bringes i omsætning, have et køretøjspas for cirkularitet, som skal være i overensstemmelse med og, hvor det er muligt, integreres i andre køretøjsrelaterede miljøpas oprettet i henhold til EU-retten.
2. Køretøjspasset for cirkularitet for køretøjer skal indeholde de oplysninger, der er omhandlet i denne forordnings artikel 11, i digitalt format og være gratis tilgængeligt.
3. Fabrikanten, der bringer køretøjet i omsætning, sikrer, at oplysningerne i køretøjspasset for cirkularitet er fuldstændige, nøjagtige og ajourførte.
4. Alle oplysninger i køretøjspasset for cirkularitet skal være i overensstemmelse med de regler, som Kommissionen har fastsat i stk. 6, og skal:
 - (a) være baseret på åbne standarder
 - (b) være udviklet i et interoperabelt format
 - (c) kunne overføres gennem et åbent interoperabelt dataudvekslingsnetværk uden leverandørfastlåsning
 - (d) være maskinlæsbare, være strukturerede og være søgbare.
5. Køretøjspasset for cirkularitet for et køretøj, der er blevet udrangeret, ophører med at eksistere tidligst seks måneder efter udstedelsen af skrotningsattesten for det udrangerede køretøj.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastsætter regler om følgende:
 - (a) måden og den tekniske specifikation i den løsning, der skal anvendes til at få adgang til køretøjspasset for cirkularitet
 - (b) kravene til køretøjspasset for cirkularitets tekniske design og anvendelse, herunder regler om:
 - i) interoperabiliteten af køretøjspasset for cirkularitet med andre pas, der kræves i henhold til EU-lovgivningen
 - ii) lagringen og behandlingen af oplysninger i køretøjspasset for cirkularitet

- iii) tilgængeligheden af køretøjspasset for cirkularitet, efter at den fabrikant, der er ansvarlig for opfyldelsen af forpligtelserne i henhold til stk. 3, ophører med at eksistere eller indstiller sine aktiviteter i Unionen:
- (c) andre end fabrikantens indførelse, ændring og ajourføring af oplysningerne i køretøjspasset for cirkularitet
- (d) placeringen af databæreren eller en anden identifikator, der gør det muligt at få adgang til køretøjspasset for cirkularitet.

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

De gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i første afsnit i nærværende artikel, vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 51, stk. 2.

KAPITEL IV

HÅNDTERING AF UDRANGEREDE KØRETØJER

AFDELING 1

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 14

Kompetent myndighed

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder, som har ansvaret for forpligtelserne i henhold til dette kapitel, navnlig for at overvåge og verificere, at producenter og producentansvarsorganisationer opfylder deres forpligtelser i henhold til artikel 15-36.
2. Hver medlemsstat kan udpege ét kontaktsted blandt de kompetente myndigheder, der er omhandlet i stk. 1, med henblik på kommunikation med Kommissionen.
3. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere bestemmelser om de kompetente myndigheders organisation og drift, herunder de administrative og proceduremæssige regler for:
 - (a) registrering af producenter i henhold til artikel 17
 - (b) godkendelse af producenter og producentansvarsorganisationer i henhold til artikel 19
 - (c) tilsyn med gennemførelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar i henhold til artikel 16 og 20
 - (d) indsamling af data om køretøjer og udrangerede køretøjer i henhold til artikel 17, stk. 12, og artikel 49, stk. 6
 - (e) tilgængeliggørelse af oplysninger i henhold til artikel 49.
4. Senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 3 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] meddeler medlemsstaterne Kommissionen navne og adresser på de kompetente myndigheder, der er udpeget i henhold til stk. 1. Medlemsstaterne meddeler uden unødigt

forsinkelse Kommissionen eventuelle ændringer af de kompetente myndigheders navne og adresser.

Artikel 15
Godkendte behandlingsanlæg

1. Med forbehold af direktiv 2010/75/EU indhenter anlæg eller virksomheder, der påtænker at udføre behandling af udrangerede køretøjer, en tilladelse fra den kompetente myndighed i overensstemmelse med artikel 23 i direktiv 2008/98/EF, og de skal overholde de betingelser, der er fastsat i denne tilladelse.
2. For at kunne udstede en tilladelse som omhandlet i stk. 1 verificerer den kompetente myndighed, om anlægget eller virksomheden har den tekniske, finansielle og organisatoriske kapacitet, der er nødvendig for at opfylde forpligtelserne i artikel 27.
3. Det angives i de i stk. 1 omhandlede tilladelser, at behandlingsvirksomhederne har kompetence til at udstede en skrotningsattest, jf. artikel 25.
4. Den kompetente myndighed sikrer, at betingelserne og procedurerne for udstedelse af tilladelsen koordineres fuldt ud, når mere end én kompetent myndighed eller mere end ét anlæg eller én virksomhed, der påtænker at udføre behandling af udrangerede køretøjer, er involveret i disse tilladelsesprocedurer.

AFDELING 2
UDVIDET PRODUCENTANSVAR

Artikel 16
Udvidet producentansvar

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

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

- (a) køretøjer, som de første gang har gjort tilgængelige på markedet på en medlemsstats område, og som bliver udrangerede køretøjer
 - i) indsamles i overensstemmelse med artikel 23
 - ii) behandles i overensstemmelse med artikel 27
- (b) de affaldshåndteringsvirksomheder, der behandler de i litra a) omhandlede udrangerede køretøjer, opfylder målene i artikel 34.

Artikel 17
Producentregister

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

Registret skal indeholde links til andre nationale registre over producenterne websteder for at lette registreringen af producenter eller udpegede repræsentanter for det udvidede producentansvar i alle medlemsstater.

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

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

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

3. Ansøgningen om registrering skal indeholde de i bilag VIII omhandlede oplysninger. Medlemsstaterne kan om nødvendigt anmode om yderligere oplysninger eller dokumenter for at kunne anvende producentregistret på en effektiv måde.
4. Uanset stk. 3 skal de oplysninger, der er omhandlet i bilag VIII, punkt 1, litra d), angives enten i ansøgningen om registrering i henhold til stk. 3 eller i ansøgningen om godkendelse i henhold til artikel 19.
5. Hvis en producent har udpeget en producentansvarsorganisation i henhold til artikel 18, skal forpligtelserne i henhold til nærværende artikel opfyldes af denne organisation med de fornødne ændringer, medmindre andet er angivet af den medlemsstat, hvor køretøjet første gang er gjort tilgængeligt på markedet.
6. Forpligtelserne i henhold til denne artikel kan opfyldes på producentens vegne af en udpeget repræsentant for det udvidede producentansvar.
7. Medlemsstaterne kan beslutte, at registreringsproceduren i henhold til denne artikel og godkendelsesproceduren i henhold til artikel 19 udgør en enkelt procedure, forudsat at ansøgningen om godkendelse opfylder kravene i nærværende artikels stk. 3-6.
8. Den kompetente myndighed skal:
 - (a) gøre oplysninger om ansøgningsprocessen tilgængelige på sit websted via et elektronisk databehandlingssystem
 - (b) godkende registreringer og tildele et registreringsnummer inden for en periode på højst 12 uger fra det tidspunkt, hvor alle de oplysninger, der kræves i stk. 2 og 3, er indgivet.
9. Den kompetente myndighed kan:
 - (a) fastsætte nærmere bestemmelser med hensyn til registreringskravene og -proceduren uden at tilføje væsentlige krav ud over de krav, der er fastsat i stk. 2 og 3
 - (b) opkræve omkostningsbaserede og forholdsmæssige gebyrer af producenterne for behandlingen af ansøgningerne omhandlet i stk. 2
10. Den kompetente myndighed kan afvise at registrere en producent eller inddrage producentens registrering, hvis de oplysninger, der er omhandlet i stk. 3, og den tilhørende dokumentation ikke fremlægges eller ikke er tilstrækkelig, eller hvis producenten ikke længere opfylder kravene i bilag VIII, punkt 1, litra d).

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

11. Producenten eller, hvor det er relevant, producentens udpegede repræsentant for det udvidede producentansvar eller den producentansvarsorganisation, som er udpeget og handler på vegne af de producenter, den repræsenterer, underretter uden unødigt forsinkelse den kompetente myndighed om enhver ændring i oplysningerne i registreringen og om eventuelt endeligt ophør for så vidt angår tilgængeliggørelse af de køretøjer, der er omhandlet i registreringen, på medlemsstatens område.
12. Producenten eller, hvor det er relevant, producentens udpegede repræsentant for det udvidede producentansvar eller producentansvarsorganisationen indberetter oplysninger til den kompetente myndighed med ansvar for registret om opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar.

Artikel 18

Producentansvarsorganisation

1. Producenterne kan vælge at opfylde deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar individuelt, eller de kan overlade det til en producentansvarsorganisation, der er godkendt i henhold til artikel 19, at opfylde forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar på deres vegne.
2. Producentansvarsorganisationerne sikrer fortroligheden af data i deres besiddelse, herunder fortrolige oplysninger eller oplysninger, der direkte kan henføres til individuelle producenter eller deres udpegede repræsentanter for det udvidede producentansvar.
3. I tillæg til de oplysninger, der er omhandlet i artikel 8a, stk. 3, litra e), i direktiv 2008/98/EF, offentliggør producentansvarsorganisationerne på deres websteder mindst én gang om året med forbehold af forretnings- og fabrikshemmeligheder oplysninger om indsamlingen af udrangerede køretøjer og opfyldelsen af målene for genbrug og genanvendelse, genbrug og nyttiggørelse samt genanvendelse af plast for de producenter, der har overladt opfyldelsen af deres forpligtelser vedrørende udvidet producentansvar til producentansvarsorganisationen.
4. Producentansvarsorganisationerne sikrer en rimelig repræsentation af producenter og affaldshåndteringsvirksomheder i deres styrende organer.

Artikel 19

Godkendelse af opfyldelsen af det udvidede producentansvar

1. I tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar ansøger en producent og i tilfælde af kollektiv opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar ansøger udpegede producentansvarsorganisationer om godkendelse fra den kompetente myndighed.
2. Tilladelsen gives kun, hvis det påvises, at kravene i artikel 8a, stk. 3, litra a)-d), i direktiv 2008/98/EF er opfyldt, og de foranstaltninger, der er truffet af producentansvarsorganisationen, er tilstrækkelige til at opfylde de forpligtelser, der er fastsat i dette kapitel, med hensyn til antallet af køretøjer, der første gang gøres tilgængelige på markedet på en medlemsstats område af den eller de producenter, på hvis vegne producentansvarsorganisationen handler.

3. Medlemsstaterne medtager i deres foranstaltninger om fastsættelse af de administrative og proceduremæssige regler, der er omhandlet i artikel 14, stk. 3, litra b), de nærmere bestemmelser om godkendelsesproceduren, som kan være forskellige, alt efter om de vedrører individuel eller kollektiv opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar, og proceduren for kontrol af producenteres eller producentansvarsorganisationers overholdelse, herunder de oplysninger, som producenterne eller producentansvarsorganisationerne skal give til dette formål.
4. Producenten eller producentansvarsorganisationerne underretter uden unødigt forsinkelse den kompetente myndighed om enhver ændring i oplysningerne i godkendelsen, om ændringer, som vedrører betingelserne for godkendelsen, eller om endeligt ophør af aktiviteterne.
5. Mekanismen for egenkontrol i artikel 8a, stk. 3, litra d), i direktiv 2008/98/EF anvendes regelmæssigt og mindst hvert tredje år og efter anmodning fra den kompetente myndighed for at verificere, at bestemmelserne i nævnte litra overholdes, og at betingelserne for godkendelse som omhandlet i nærværende artikels stk. 2 fortsat er opfyldt. Producenten eller producentansvarsorganisationen forelægger efter anmodning egenkontrolrapporten og om nødvendigt et udkast til en plan for korrigerende tiltag for den kompetente myndighed. Uden at det berører kompetencerne i henhold til stk. 6, kan den kompetente myndighed meddele bemærkninger til mekanismen for egenkontrol og til udkastet til plan for korrigerende tiltag og meddeler eventuelle bemærkninger til producenten eller producentansvarsorganisationen. Producenten eller producentansvarsorganisationen udarbejder og gennemfører planen for korrigerende tiltag på grundlag af disse bemærkninger.
6. Den kompetente myndighed kan beslutte at tilbagekalde tilladelsen, hvis producenten eller producentansvarsorganisationen ikke længere opfylder kravene med hensyn til tilrettelæggelsen af indsamlingen og behandlingen af udrangerede køretøjer, ikke foretager den fornødne rapportering til den kompetente myndighed, ikke underretter den kompetente myndighed om enhver ændring i betingelserne for godkendelsen eller er ophørt med sine aktiviteter.

Artikel 20

Producenternes økonomiske ansvar

1. De finansielle bidrag, som producenten skal betale, dækker følgende omkostninger for de køretøjer, som producenten gør tilgængelige på markedet:
 - (a) de omkostninger ved indsamling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 23-26, og de omkostninger til behandling af udrangerede køretøjer, der er nødvendige for at opfylde kravene i artikel 27-30, 34 og 35, forudsat at de ikke dækkes af indtægterne fra affaldshåndteringsvirksomheder i forbindelse med salg af brugte reservedele og komponenter, af rensede udrangerede køretøjer eller af sekundære råstoffer genanvendt fra udrangerede køretøjer
 - (b) omkostningerne ved gennemførelsen af oplysningskampagner med henblik på at forbedre indsamlingen af udrangerede køretøjer
 - (c) omkostningerne ved oprettelse af det i artikel 25 omhandlede anmeldelsessystem

- (d) omkostningerne ved indsamling og rapportering af data til de kompetente myndigheder.
2. Den kompetente myndighed overvåger i tæt samarbejde med producenter, producentansvarsorganisationer og affaldshåndteringsvirksomheder:
- (a) de gennemsnitlige omkostninger ved indsamling, genanvendelse og behandling og affaldshåndteringsvirksomhedernes indtægter
 - (b) størrelsen af producenternes finansielle bidrag til de udpegede producentansvarsorganisationer i tilfælde af kollektiv opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar, således at omkostningerne fordeles retfærdigt mellem alle interesserede aktører.
3. De finansielle bidrag, som betales af producenter, der gør køretøjer til særlig anvendelse tilgængelige på markedet, dækker kun de i stk. 1, litra a), omhandlede omkostninger, som vedrører indsamling og rensning af sådanne køretøjer.
4. I tilfælde af individuel opfyldelse af forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar stiller producenterne en garanti for køretøjer, som de for første gang gør tilgængelige på markedet på en medlemsstats område. Denne garanti skal sikre, at de i stk. 1 anførte processer i relation til disse køretøjer vil blive finansieret.

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

Garantien kan stilles i form af producentens deltagelse i passende ordninger til finansiering af håndteringen af udrangerede køretøjer, en genanvendelsesforsikring eller en spærret bankkonto.

Artikel 21 *Graduering af gebyrer*

1. Hvis forpligtelserne vedrørende udvidet producentansvar opfyldes kollektivt, sikrer producentansvarsorganisationerne, at de finansielle bidrag, som de modtager fra producenterne, gradueres under hensyntagen til følgende:
- (a) køretøjets vægt
 - (b) type fremdriftssystem
 - (c) genanvendeligheds- og genbrugelighedsprocenten for den køretøjstype, som køretøjet tilhører, baseret på de oplysninger, der er indgivet til den typegodkendende myndighed i overensstemmelse med artikel 4
 - (d) den tid, der er nødvendig for at demontere køretøjet på et godkendt behandlingsanlæg, navnlig for så vidt angår dele og komponenter, der skal fjernes inden fragmentering i henhold til artikel 30
 - (e) andelen af materialer og stoffer, der er til hinder for en genanvendelsesproces af høj kvalitet, såsom klæbemidler, kompositplast eller kulstofforstærkede materialer
 - (f) procentdelen af genanvendt indhold af de i artikel 6 og 10 nævnte materialer i køretøjet
 - (g) tilstedeværelsen og mængden af de i artikel 5, stk. 2, nævnte stoffer.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte detaljerede regler for, hvordan kriterierne i stk. 1 skal anvendes.

Artikel 22

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

1. Hvis et køretøj bliver et udrangeret køretøj i en anden medlemsstat end den medlemsstat, på hvis område køretøjet for første gang blev gjort tilgængeligt på markedet, sikrer producenten af det pågældende køretøj eller producentansvarsorganisationen udpeget i henhold til artikel 18, at nettoomkostningerne i forbindelse med de i artikel 20 nævnte affaldshåndteringsaktiviteter, som er afholdt af affaldshåndteringsvirksomheder i andre medlemsstater, dækkes.
2. En producent eller en producentansvarsorganisation udpeget i henhold til artikel 18:
 - (a) udpeger ved skriftlig fuldmagt en udpeget repræsentant for det udvidede producentansvar i hver medlemsstat
 - (b) etablerer mekanismer for grænseoverskridende samarbejde med de affaldshåndteringsvirksomheder, der udfører de i artikel 20 nævnte affaldshåndteringsaktiviteter.
3. Den medlemsstat, hvor køretøjet blev et udrangeret køretøj, overvåger producenternes eller, hvis de er udpeget i henhold til artikel 18, producentansvarsorganisationernes overholdelse af stk. 1 og 2. Overvågningen baseres på de oplysninger, der verificeres og indberettes af producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 til de kompetente myndigheder om gennemførelsen af stk. 1 og 2, navnlig om beregningen og fordelingen af omkostningerne til håndtering af udrangerede køretøjer, jf. stk. 1, under behørig hensyntagen til forretningshemmeligheder og andre konkurrencemæssige faktorer.
4. Hvis det er nødvendigt for at sikre, at denne artikel overholdes, og undgå forvriddning af det indre marked, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 i denne forordning ved at fastsætte nærmere regler om producenternes, medlemsstaternes og affaldshåndteringsvirksomhedernes forpligtelser og elementerne i de mekanismer, der er omhandlet i stk. 1.

AFDELING 3

INDSAMLING AF UDRANGEREDE KØRETØJER

Artikel 23

Indsamling af udrangerede køretøjer

1. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 opretter eller deltager i oprettelsen af indsamlingssystemer, herunder indsamlingssteder, for alle udrangerede køretøjer i køretøjsklasser, som de for første gang har gjort tilgængelige på markedet på en medlemsstats område.

Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 opretter indsamlingssystemer for alle udrangerede køretøjer.

2. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 sikrer, at de i stk. 1 omhandlede indsamlingssystemer:
 - (a) dækker hele den pågældende medlemsstats område
 - (b) sikrer tilstrækkelig tilgængelighed af godkendte behandlingsanlæg under hensyntagen til befolkningens størrelse og tæthed og den forventede mængde udrangerede køretøjer og ikke er begrænset til de områder, hvor indsamlingen og den efterfølgende håndtering er mest rentabel
 - (c) sikrer indsamling af affaldsdele fra reparationer af køretøjer
 - (d) gør det muligt at indsamle udrangerede køretøjer af alle mærker, uanset deres oprindelse
 - (e) gør det muligt at aflevere af alle udrangerede køretøjer gratis til godkendte behandlingsanlæg jf. artikel 24, stk. 2.
3. Producenterne eller producentansvarsorganisationerne udpeget i henhold til artikel 18 gennemfører oplysningskampagner, der fremmer indsamlingssystemet for udrangerede køretøjer og informerer om de miljømæssige konsekvenser af ukorrekt indsamling og håndtering af udrangerede køretøjer.
4. Medlemsstaterne kan tillade andre affaldshåndteringsvirksomheder end godkendte behandlingsanlæg at oprette indsamlingssteder for udrangerede køretøjer.

Den affaldshåndteringsvirksomhed, der driver indsamlingsstedet:

- (a) sikrer, at indsamlingsstedet opfylder de betingelser for oplagring af udrangerede køretøjer, der er fastsat i bilag VII, del A
 - (b) er godkendt af de kompetente myndigheder omhandlet i artikel 14 til at indsamle udrangerede køretøjer og registreret i det pågældende register
 - (c) garanterer, at alle indsamlede udrangerede køretøjer overføres til et godkendt behandlingsanlæg senest et år efter modtagelsen af det udrangerede køretøj
 - (d) opfylder alle andre gældende betingelser for oplagring af affald fastsat i national ret.
5. Affaldshåndteringsvirksomhederne, herunder godkendte behandlingsanlæg, udsteder et dokument i elektronisk format, der bekræfter modtagelsen af et udrangeret køretøj, til køretøjsejeren og fremsender det via en elektronisk anmeldelsesprocedure fastlagt i overensstemmelse med artikel 25, stk. 2, til de relevante myndigheder i medlemsstaten, herunder de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 14.

Artikel 24

Aflevering af udrangerede køretøjer til godkendte behandlingsanlæg

1. Alle udrangerede køretøjer afleveres til behandling til godkendte behandlingsanlæg.
2. Aflevering af et udrangeret køretøj til et godkendt behandlingsanlæg er gratis for den sidste ejer af et køretøj, medmindre det udrangerede køretøj mangler nogen af

køretøjets vigtigste dele eller komponenter, bortset fra elkøretøjsbatteriet, eller indeholder affald, der er føjet til det udrangerede køretøj.

Artikel 25 *Skrotningsattest*

1. Godkendte behandlingsanlæg udsteder en skrotningsattest for et behandlet udrangeret køretøj til den sidste ejer af det udrangerede køretøj. Skrotningsattesten skal indeholde de i bilag IX omhandlede oplysninger.
2. Skrotningsattesten udstedes i elektronisk format og fremsendes via en elektronisk anmeldelsesprocedure til de relevante myndigheder i medlemsstaten, herunder de kompetente myndigheder udpeget i henhold til artikel 14.
3. Hvis det udrangerede køretøj, for hvilket der er udstedt en skrotningsattest i en medlemsstat, er registreret i en anden medlemsstat, underretter køretøjsregistreringsmyndighederne i den medlemsstat, hvor skrotningsattesten er udstedt, de relevante køretøjsregistreringsmyndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, om, at der er udstedt en skrotningsattest for det pågældende køretøj.
4. De relevante myndigheder i en medlemsstat annullerer først registreringen af et udrangeret køretøj, når de har modtaget skrotningsattesten for det pågældende køretøj.
5. Skrotningsattester, der er udstedt i en medlemsstat, anerkendes i alle andre medlemsstater.

Artikel 26 *Køretøjsejerens forpligtelser*

Ejeren af et køretøj, der bliver et udrangeret køretøj:

- (a) afleverer det udrangerede køretøj til et godkendt behandlingsanlæg eller i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 23, stk. 4, til et indsamlingssted uden unødigt forsinkelse efter at have modtaget oplysninger om, at køretøjet opfylder et eller flere af de kriterier for, at det ikke kan repareres, der er fastsat i bilag I, del A, punkt 1 og 2
- (b) fremlægger en skrotningsattest for den relevante registreringsmyndighed.

AFDELING 4 **BEHANDLING AF UDRANGEREDE KØRETØJER**

Artikel 27 *Godkendte behandlingsanlægs forpligtelser*

1. Godkendte behandlingsanlæg sikrer, at alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf samt affaldsdele fra reparationer af køretøjer modtages og behandles i overensstemmelse med betingelserne i deres tilladelser og i overensstemmelse med denne forordning.
2. Godkendte behandlingsanlæg sikrer, at enhver behandling af udrangerede køretøjer som minimum er i overensstemmelse med artikel 28, 29, 30, 31, 34 og 35 og bilag

VII til denne forordning, og anvender den bedste tilgængelige teknik som defineret i artikel 3, nr. 10), i direktiv 2010/75/EU.

3. Godkendte behandlingsanlæg:

- (a) oplagrer, selv midlertidigt, alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf i overensstemmelse med minimumskravene i bilag VII, del A
- (b) renser alle udrangerede køretøjer i overensstemmelse med artikel 29 og minimumskravene i bilag VII, del B
- (c) fjerner de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, fra det udrangerede køretøj inden fragmentering eller sammenpresning ved hjælp af manuel demontering eller (halv-)automatiseret adskillelse på en ikke-destruktiv måde for komponenter med potentiale for genbrug, genfremstilling eller istandsættelse
- (d) behandler alle udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf i overensstemmelse med affaldshierarkiet og de generelle krav i artikel 4 i direktiv 2008/98/EF og med artikel 32, 34, 35 og 36 i denne forordning.

Ud over de krav, der er fastsat i artikel 35 i direktiv 2008/98/EF, skal de godkendte behandlingsanlæg opbevare fortegnelsen over den udførte behandling af udrangerede køretøjer elektronisk i tre år, og de skal kunne fremlægge disse oplysninger efter anmodning fra de relevante nationale myndigheder.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 om ændring af bilag VII ved at tilpasse minimumskravene til behandling af udrangerede køretøjer til videnskabelige og tekniske fremskridt.
5. Medlemsstaterne tilskynder godkendte behandlingsanlæg til at indføre certificerede miljøledelsessystemer i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1221/2009.

Artikel 28

Generelle krav vedrørende fragmentering

1. Fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] stiller godkendte behandlingsanlæg og andre affaldshåndteringsvirksomheder krav om, at udrangerede køretøjer, der afleveres til dem med henblik på fragmentering, ledsages af følgende:
 - (a) dokumentation, der omfatter køretøjsidentifikationsnummeret (VIN) for det pågældende udrangerede køretøj
 - (b) en kopi af den skrotningsattest, der er udstedt for det pågældende udrangerede køretøj.
2. Godkendte behandlingsanlæg og affaldshåndteringsvirksomheder, der modtager udrangerede køretøjer, som ikke opfylder kravene i stk. 1:
 - (a) indberetter den manglende overholdelse til den kompetente myndighed
 - (b) undlader at anvende disse udrangerede køretøjer i deres fragmentering, medmindre den kompetente myndighed giver tilladelse hertil.
3. Affaldshåndteringsvirksomheder, der fragmenterer udrangerede køretøjer, må ikke blande udrangerede køretøjer og dele, komponenter og materialer heraf med emballageaffald og affald af elektrisk og elektronisk udstyr.

Artikel 29
Rensning af udrangerede køretøjer

1. Så hurtigt som muligt efter aflevering af et udrangeret køretøj til det godkendte behandlingsanlæg renser anlægget disse køretøjer, inden de behandles yderligere, i overensstemmelse med minimumskravene i bilag VII, del B.
2. De væsker, der er opført i bilag VII, del B, indsamles og oplagres særskilt i overensstemmelse med kravene i bilag VII, del A. Olieaffald indsamles og opbevares særskilt fra de andre væsker og behandles i overensstemmelse med artikel 21 i direktiv 2008/98/EF.
3. De dele, komponenter og materialer, der indeholder de i artikel 5, stk. 2, omhandlede stoffer, fjernes fra de udrangerede køretøjer og håndteres i overensstemmelse med artikel 17 i direktiv 2008/98/EF.
4. Batterierne udtages særskilt fra udrangerede køretøjer og opbevares i et udpeget område med henblik på yderligere behandling i overensstemmelse med artikel 70, stk. 3, i forordning (EU) 2023/[Publikationskontoret: batteriforordningen].
5. De dele, komponenter og materialer, der er blevet rensset, håndteres og mærkes i overensstemmelse med artikel 18 og 19 i direktiv 2008/98/EF.
6. Det godkendte behandlingsanlæg dokumenterer rensningen af udrangerede køretøjer ved at registrere de i bilag VII, del B, punkt 3, angivne oplysninger.

Artikel 30
Obligatorisk fjernelse af dele og komponenter til genbrug og genanvendelse inden fragmentering

1. Fra [Publikationskontoret: *Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] sikrer godkendte behandlingsanlæg, at de dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, fjernes fra et udrangeret køretøj inden fragmentering efter afslutningen af den i artikel 29 omhandlede rensning.
2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis et godkendt behandlingsanlæg påviser, at post-shredder-teknologier adskiller materialer fra dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del C, punkt 13-19, lige så effektivt som manuelle demonteringsprocesser eller halvautomatiserede adskillelsesprocesser.
Med henblik på første afsnit fremlægger det godkendte behandlingsanlæg de i bilag VII, del G, angivne oplysninger.
3. Ud over de forpligtelser, der er fastsat i artikel 35 i direktiv 2008/98/EF, fører de godkendte behandlingsanlæg fortegnelser over de udrangerede køretøjer, der behandles uden forudgående fjernelse af dele, komponenter og materialer i overensstemmelse med stk. 2, herunder over navn og adresse på behandlingsanlæg og køretøjsidentifikationsnummeret (VIN) for de pågældende udrangerede køretøjer.
De godkendte behandlingsanlæg forelægger oplysningerne i de fortegnelser, der er omhandlet i første afsnit, for den kompetente myndighed i overensstemmelse med artikel 49, stk. 6.

Artikel 31
Krav vedrørende de fjernede dele og komponenter

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

Dele og komponenter, der er egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse, betragtes ikke som affald.

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

Dokumentation, der bekræfter den gennemførte vurdering, stilles efter anmodning til rådighed for de relevante nationale myndigheder, herunder når delene og komponenterne transporteres med henblik på genbrug, genfremstilling eller istandsættelse.

2. De fjernede dele og komponenter, der er egnede til genbrug, genfremstilling eller istandsættelse:
 - (e) mærkes i overensstemmelse med bilag VII, del D, punkt 2
 - (f) ledsages af en garanti, hvis delene og komponenterne overføres til eller bruges af en anden person.
3. De dele og komponenter, der er opført i bilag VII, del E, må ikke genbruges.

Artikel 32
Handel med brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter

Fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] skal enhver person, der handler med brugte, genfremstillede eller istandsatte reservedele og komponenter, på salgsstedet:

- (a) sikre, at dele og komponenter er mærket i overensstemmelse med bilag VII, del D, punkt 2
- (b) stille en garanti for de brugte, genfremstillede eller istandsatte dele og komponenter

Artikel 33
Genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter

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

De incitamentter, der er omhandlet i første afsnit 1, kan omfatte:

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

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

- 2. Kommissionen overvåger effektiviteten af medlemsstaternes incitamenter.

Artikel 34

Mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse

- 1. Fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i kalenderåret 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] sikrer medlemsstaterne, at affaldshåndteringsvirksomhederne opfylder følgende mål:
 - (a) en samlet genbrugs- og nyttiggørelsesprocent på mindst 95 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år
 - (b) en samlet genbrugs- og genanvendelsesprocent på mindst 85 % af en gennemsnitsvægt pr. køretøj pr. år, undtagen batterier.
- 2. Fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i kalenderåret 60 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] sikrer medlemsstaterne, at affaldshåndteringsvirksomhederne når et årligt mål for genanvendelse af plast på mindst 30 % af den samlede vægt af plast i de køretøjer, der afleveres til affaldshåndteringsvirksomhederne.

Artikel 35

Forbud mod deponering af ikkeinert affald

Fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] må fraktioner fra fragmenterede udrangerede køretøjer, der indeholder ikkeinert affald, og som ikke behandles ved hjælp af post-shredder-teknologi, ikke efterlades på et deponeringsanlæg.

Artikel 36

Overførsel af udrangerede køretøjer

- 1. Rensede udrangerede køretøjer kan stadig behandles uden for Unionen, forudsat at de udrangerede køretøjer overføres i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1013/2006.
- 2. Overførsel af udrangerede køretøjer fra Unionen til et tredjeland i overensstemmelse med stk. 1 regnes kun med som opfyldelse af de i artikel 34 fastsatte krav, hvis eksportøren af de udrangerede køretøjer fremlægger dokumentation, der er godkendt af den kompetente bestemmelsesmyndighed, for, at behandlingen fandt sted under

omstændigheder, der i det store og hele svarer til kravene i denne forordning og til sundheds- og miljøbeskyttelseskrav i anden EU-lovgivning.

KAPITEL V BRUGTE KØRETØJER OG EKSPORT

AFDELING 1 BRUGTE KØRETØJERS STAND

Artikel 37

Sondring mellem brugte køretøjer og udrangerede køretøjer

Med henblik på overdragelse af ejendomsretten til et brugt køretøj skal køretøjsejeren over for enhver fysisk eller juridisk person, der er interesseret i at erhverve ejendomsretten til det pågældende køretøj, eller over for de kompetente myndigheder kunne godtgøre, at køretøjet ikke er et udrangeret køretøj. Ved vurderingen af et brugt køretøjs stand verificerer køretøjsejeren, andre erhvervsdrivende og kompetente myndigheder, om kriterierne i bilag I er opfyldt, for at fastslå, om det er et udrangeret køretøj.

AFDELING 2 EKSPORT AF BRUGTE KØRETØJER

Artikel 38

Kontrol og krav i forbindelse med eksport af brugte køretøjer

1. Fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] er brugte køretøjer, der skal eksporteres, omfattet af den kontrol og de krav, der er fastsat i denne afdeling.
2. Denne afdeling berører ikke andre bestemmelser i denne forordning eller andre EU-retsakter om frigivelse til eksport af varer, navnlig forordning (EU) nr. 952/2013 og dens artikel 46, 47, 267 og 269.
3. Brugte køretøjer må kun eksporteres, hvis de:
 - (a) ikke er udrangerede køretøjer ud fra kriterierne i bilag I
 - (b) anses for at være i køredygtig stand i den medlemsstat, hvor køretøjerne sidst blev registreret, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, litra a) og b), og artikel 8 i direktiv 2014/45/EU.
4. Følgende oplysninger fremsendes til eller stilles til rådighed for toldmyndighederne for hvert brugt køretøj, der skal eksporteres:
 - (a) det brugte køretøjs identifikationsnummer (VIN) og angivelse af den medlemsstat, hvor køretøjet sidst blev registreret
 - (b) en erklæring, hvori det bekræftes, at det brugte køretøj opfylder kravene i stk. 3
5. For at verificere overholdelsen af bestemmelserne i denne afdeling om tilladelse til frigivelse af et brugt køretøj til eksport:

- (a) udveksler toldmyndighederne, indtil den i artikel 45, stk. 4, omhandlede sammenkobling er operationel, oplysninger og samarbejder med de kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 44 og tager om nødvendigt hensyn til en sådan udveksling af oplysninger og et sådant samarbejde for at tillade frigivelse af et brugt køretøj til eksport
 - (b) finder artikel 39, artikel 40, stk. 2 og 3, og artikel 42, stk. 3, anvendelse, når den i artikel 45, stk. 4, omhandlede sammenkobling er operationel, og underretninger og andre udvekslinger i henhold til artikel 41-43 finder sted ved hjælp af disse elektroniske systemer.
6. Et brugt køretøj, der skal eksporteres, må ikke:
 - (a) henføres under en toldprocedure på grundlag af en forenklet angivelse i henhold til artikel 166 i forordning (EU) nr. 952/2013
 - (b) omfattes af en indskrivning i klarererens regnskaber i henhold til artikel 182 i forordning (EU) nr. 952/2013
 - (c) omfattes af egen beregning i henhold til artikel 185 i forordning (EU) nr. 952/2013.
7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 i denne forordning om ændring af kriterierne i bilag I for at fastslå, om et brugt køretøj er et udrangeret køretøj.

Artikel 39

Automatisk verifikation af oplysningerne om køretøjets stand

1. Inden toldmyndighederne frigiver brugte køretøjer til eksport, verificerer de elektronisk og automatisk via de elektroniske systemer, der er omhandlet i artikel 45, at køretøjet på grundlag af køretøjsidentifikationsnummeret og oplysningerne om den seneste registreringsmedlemsstat anses for at være i køredygtig stand i overensstemmelse med artikel 38, stk. 3, litra b).
2. Hvis de oplysninger, der fremsendes til eller stilles til rådighed for toldmyndighederne, ikke svarer til oplysningerne i de nationale køretøjsregistre og nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol i henhold til stk. 1, frigiver toldmyndighederne ikke det pågældende køretøj til eksport og underretter den pågældende erhvervsdrivende herom gennem disse systemer.

Artikel 40

Risikoforvaltning og toldkontrol

1. Med henblik på håndhævelse af bestemmelserne i artikel 38 udfører toldmyndighederne kontrol af brugte køretøjer, der skal eksporteres, i overensstemmelse med artikel 46 og 47 i forordning (EU) nr. 952/2013. Uden at det berører artikel 39, baseres en sådan kontrol hovedsagelig på risikoanalyse som fastsat i artikel 46, stk. 2, i forordning (EU) nr. 952/2013.
2. Ud over den risikoforvaltning, der er omhandlet i stk. 1, anvender toldmyndighederne, når den i artikel 45 omhandlede sammenkobling er operationel, disse i artikel 45, stk. 1, omhandlede elektroniske systemer til at bestemme, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder særlige betingelser vedrørende miljøbeskyttelse eller trafiksikkerhed i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 3.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 50 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte de betingelser for overholdelse, der er omhandlet i stk. 2, herunder særlige betingelser for import af brugte køretøjer i importtredjelandet vedrørende miljøbeskyttelse og trafiksikkerhed, når det pågældende tredjeland har meddelt Kommissionen sådanne betingelser. Disse betingelser skal kunne verificeres på grundlag af de tilgængelige oplysninger i de elektroniske systemer, der er omhandlet i artikel 45, stk. 1.

Artikel 41 *Suspension*

1. Hvis der er rimelig grund til at antage, at et brugt køretøj, der skal eksporteres, muligvis ikke opfylder kravene i denne afdeling, suspenderer toldmyndighederne frigivelsen til eksport af det brugte køretøj. De underretter også straks de kompetente myndigheder om suspensionen og fremsender alle relevante oplysninger, der er nødvendige for at fastslå, om det brugte køretøj opfylder kravene i denne forordning og kan frigives til eksport.
2. Med henblik på at fastslå, om et brugt køretøj, der er omfattet af suspension som omhandlet i stk. 1, opfylder kravene i denne forordning, kan de kompetente myndigheder anmode enhver person, der er involveret i eksporten af det brugte køretøj, om yderligere oplysninger, herunder oplysninger om salg eller overdragelse af ejendomsretten til køretøjet, f.eks. en kopi af fakturaen eller kontrakten, og dokumentation for, at det brugte køretøj er bestemt til yderligere anvendelse.

Artikel 42 *Frigivelse til eksport*

1. Hvis frigivelsen til eksport af et brugt køretøj er blevet suspenderet i overensstemmelse med artikel 41, frigives det brugte køretøj til eksport, såfremt alle de andre krav og formaliteter for en sådan frigivelse er opfyldt, og hvis en af følgende betingelser er opfyldt:
 - (a) de kompetente myndigheder har ikke anmodet toldmyndighederne om at opretholde suspensionen senest fire arbejdsdage efter suspensionens begyndelse, eller
 - (b) de kompetente myndigheder har underrettet toldmyndighederne om deres godkendelse af frigivelsen til eksport i henhold til denne afdeling.
2. Frigivelsen til eksport betragtes ikke som bevis for overensstemmelse med EU-retten og navnlig denne forordning og forordning (EU) nr. 952/2013.
3. Efter hver frigivelse til eksport af et brugt køretøj underretter toldmyndighederne den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor det pågældende køretøj var registreret på eksporttidspunktet, om frigivelsen til eksport.

Artikel 43 *Afslag på frigivelse til eksport*

1. Hvis den kompetente myndighed konkluderer, at et brugt køretøj, for hvilket suspensionen er blevet meddelt i overensstemmelse med artikel 41, ikke opfylder

kravene i denne afdeling, anmoder den straks toldmyndighederne om ikke at frigive det til eksport og giver dem meddelelse herom.

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

Artikel 44

Samarbejde mellem myndigheder og udveksling af oplysninger

1. Medlemsstaterne bistår hinanden ved gennemførelsen af denne afdeling gennem udveksling af oplysninger på bilateralt plan, navnlig med henblik på at verificere et køretøjs stand, herunder ved verifikation af dets registreringsstatus i den medlemsstat, hvor det tidligere var registreret.
2. Hvor det er relevant, samarbejder medlemsstaternes kompetente myndigheder også med administrative myndigheder i tredjelande. Et sådant samarbejde kan omfatte udveksling af relevante oplysninger, gennemførelse af fælles inspektioner og andre former for gensidig bistand, hvis det skønnes nødvendigt for at sikre overholdelse af gældende love og forskrifter vedrørende eksport af brugte køretøjer.
3. Toldmyndighederne og de kompetente myndigheder i medlemsstaterne samarbejder i overensstemmelse med artikel 47, stk. 2, i forordning (EU) nr. 952/2013 og udveksler de oplysninger, der er nødvendige for, at de kan udføre deres opgaver i henhold til denne forordning, herunder elektronisk. Toldmyndighederne kan i overensstemmelse med artikel 12, stk. 1, og artikel 16, stk. 1, i forordning (EU) nr. 952/2013 meddele fortrolige oplysninger, som toldmyndighederne er kommet i besiddelse af under udførelsen af deres hverv, eller som er meddelt toldmyndighederne fortroligt, til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor operatøren eller forhandleren er etableret.
4. Hvis de kompetente myndigheder har modtaget oplysninger i overensstemmelse med stk. 1-3 i denne artikel, kan de videregive disse oplysninger til de kompetente myndigheder i andre medlemsstater.
5. Der udveksles risikorelaterede oplysninger:
 - (a) mellem toldmyndigheder i overensstemmelse med artikel 46, stk. 5, i forordning (EU) nr. 952/2013
 - (b) mellem toldmyndigheder og Kommissionen i overensstemmelse med artikel 47, stk. 2, i forordning (EU) nr. 952/2013
 - (c) mellem toldmyndigheder og de kompetente myndigheder, herunder kompetente myndigheder i andre medlemsstater, i overensstemmelse med artikel 47, stk. 2, i forordning (EU) nr. 952/2013.

Artikel 45

Elektroniske systemer

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

2. Det elektroniske MOVE-HUB-system, der er omhandlet i stk. 1, skal som minimum have følgende funktioner:
 - (a) udveksling af data i realtid med de nationale køretøjsregistre og de nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol i de medlemsstater, der er sammenkoblet med dem
 - (b) automatiseret elektronisk kontrol af oplysninger i en synsrapport som omhandlet i bilag II til direktiv 2014/45/EU, af datoen for et køretøjs første registrering samt af den medlemsstat, hvor et køretøj sidst blev registreret, jf. direktiv 1999/37/EF, for at fastslå, om et brugt køretøj, der skal eksporteres, opfylder kravene i artikel 38, artikel 39, stk. 1, og artikel 40
 - (c) sammenkobling med EU-kviksrankemiljøet på toldområdet i overensstemmelse med forordning (EU) 2022/2399 med henblik på at udveksle data og støtte den udveksling af oplysninger, der er omhandlet i artikel 39, stk. 1, og artikel 40, stk. 2, og støtte de underretninger, der er omhandlet i artikel 41-43
 - (d) elektronisk udveksling af oplysninger med de kompetente myndigheder i tredjelande, der i henhold til artikel 40, stk. 2, har meddelt Kommissionen deres særlige betingelser for import af brugte køretøjer, med henblik på samarbejde med tredjelande i henhold til artikel 44, stk. 2.
3. Medlemsstaterne sammenkobler deres nationale køretøjsregistre og nationale elektroniske systemer for teknisk kontrol med det elektroniske MOVE-HUB-system omhandlet i stk. 1. Denne sammenkobling skal være operationel senest to år efter vedtagelsen af den gennemførelsesretsakt, som er omhandlet i stk. 5.
4. Kommissionen sammenkobler MOVE-HUB-systemet omhandlet i stk. 1 med EU-kviksrankemiljøet for systemet til udveksling af certifikater på toldområdet oprettet ved artikel 4 i forordning (EU) 2022/2399, således at den automatiserede kontrol, der er omhandlet i artikel 39 og artikel 40, stk. 2, og de underretninger, der er omhandlet i artikel 41, 42 og 43, kan foretages. Denne sammenkobling skal være operationel senest fire år efter vedtagelsen af den gennemførelsesretsakt, som er omhandlet i stk. 5.
5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der fastlægger de nødvendige ordninger for gennemførelsen af de funktioner i MOVE-HUB, der er omhandlet i stk. 2, herunder de tekniske aspekter, der er nødvendige for sammenkoblingen af nationale elektroniske systemer med MOVE-HUB, betingelserne for sammenkobling med MOVE-HUB, de data, der skal overføres af de nationale systemer, og formatet for overførslen af disse data gennem de sammenkoblede nationale systemer.

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

Kapitel VI – HÅNDHÆVELSE

Artikel 46 Inspektioner

1. Med henblik på håndhævelse af denne forordning inspicerer medlemsstaterne:
 - (a) godkendte behandlingsanlæg

- (b) reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder
 - (c) andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan behandle udrangerede køretøjer.
2. Inspektionerne skal omfatte mindst 10 % af de erhvervsdrivende, der er anført i stk. 1, litra a) og c), i hvert kalenderår.
 3. Medlemsstaterne foretager også inspektioner i forbindelse med eksport af brugte køretøjer for at verificere overholdelsen af artikel 38.

Artikel 47

Samarbejde om håndhævelse på nationalt plan og mellem medlemsstaterne

1. Medlemsstaterne indfører effektive mekanismer, der giver alle relevante kompetente myndigheder, der er involveret i håndhævelsen af denne forordning, mulighed for på nationalt plan at samarbejde om og koordinere udviklingen og gennemførelsen af håndhævespolitikker og -aktiviteter i forbindelse med overvågning af registrering, afregistrering, suspension og annullering af registreringen af køretøjer samt forebyggelse af ulovlig behandling af udrangerede køretøjer.
2. Medlemsstaterne samarbejder bilateralt og multilateralt for at fremme forebyggelse og opdagelse af ulovlig behandling af udrangerede køretøjer. De udveksler relevante oplysninger om registrering, afregistrering og suspension og annullering af registreringen af køretøjer via det elektroniske udvekslingssystem, der er omhandlet i artikel 45. De udveksler også relevante oplysninger om godkendte behandlingsanlæg og reparations- og vedligeholdelsesvirksomheder, der ikke er godkendt som behandlingsanlæg, og andre anlæg og erhvervsdrivende, der kan udføre aktiviteter vedrørende behandling af udrangerede køretøjer. De udveksler erfaringer og viden om håndhævelsesforanstaltninger inden for etablerede strukturer.

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

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen, hvilke medlemmer af deres faste personale der er ansvarlige for samarbejdet omhandlet i denne artikels stk. 2 og artikel 44.

Artikel 48

Sanktioner

Senest den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] fastsætter medlemsstaterne regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af denne forordnings artikel 15, stk. 1, artikel 16, artikel 19, stk. 1, artikel 22, stk. 1 og 2, artikel 23 og 24, artikel 25, stk. 1 og 2, artikel 26-32 og 34, 35, 37 og 38 og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver straks Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger og underretter den straks om senere ændringer, der berører dem.

Artikel 49
Rapportering til Kommissionen

1. Fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 36 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] offentliggør medlemsstaterne i aggregeret format for hvert kalenderår og i det format, som Kommissionen har fastsat i henhold til stk. 5, følgende oplysninger, som baseres på oplysninger og data modtaget fra producenter, producentansvarsorganisationer og affaldshåndteringsvirksomheder:
- (a) antallet af køretøjer, der er registreret i medlemsstaten
 - (b) antallet af køretøjer, der er gjort tilgængelige på markedet for første gang på medlemsstatens område
 - (c) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er indsamlet og rensset i medlemsstaten
 - (d) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er genanvendt på medlemsstatens område
 - (e) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er eksporteret eller overført med henblik på yderligere behandling til en anden medlemsstat eller et tredjeland
 - (f) antallet af udstedte skrotningsattester
 - (g) den samlede mængde og vægt af dele, komponenter og materialer, der er fjernet fra udrangerede køretøjer med henblik på
 - i) genbrug
 - ii) genfremstilling eller istandsættelse
 - iii) genanvendelse
 - iv) nyttiggørelse, herunder energinyttiggørelse
 - v) bortskaffelse
 - (h) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er behandlet på en anden måde end angivet i litra d)
 - (i) antallet og vægten af udrangerede køretøjer, der er anvendt til opfyldning
 - (j) procentsatserne for de mål, der er fastsat i artikel 34, som alle affaldshåndteringsvirksomheder, der er aktive i medlemsstaten, har nået
 - (k) anvendelse af undtagelsen i artikel 30, stk. 2, og hvordan den blev overvåget af den rapporterende medlemsstat
 - (l) oplysninger om producentansvarsorganisationer, herunder navnene på de juridiske personer, de repræsenterer
 - (m) oplysninger om gennemførelsen af artikel 21.

Medlemsstaterne gør de i stk. 1 omhandlede data offentligt tilgængelige senest 18 måneder efter udgangen af den rapporteringsperiode, for hvilken de er indsamlet. Dataene skal være maskinlæsbare, og det skal være muligt at sortere og søge i disse data i overensstemmelse med åbne standarder for tredjeparters anvendelse. Medlemsstaterne underretter Kommissionen, når de i første afsnit omhandlede data stilles til rådighed.

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

2. De data, som medlemsstaterne rapporterer i henhold til stk. 1, ledsages af en kvalitetskontrolrapport. Disse oplysninger rapporteres i det format, der er fastlagt af Kommissionen i henhold til stk. 5.
3. Medlemsstaterne udarbejder hvert femte år en rapport, der sammenfatter:
 - (n) incitamentet indført for at fremme genbrug, genfremstilling og istandsættelse af dele og komponenter i overensstemmelse med artikel 33
 - (a) anvendelsen af bøder og andre sanktioner fastsat i national ret for overtrædelser af denne forordning vedtaget i overensstemmelse med artikel 48, herunder en liste over, hvilke typer overtrædelser der er blevet anmeldt, og hvilke typer foranstaltninger der er truffet
 - (b) resultaterne af de inspektioner, der er gennemført i overensstemmelse med artikel 46
 - (c) anvendelsen af definitionerne "udrangeret køretøj" og "brugt køretøj", herunder praktiske vanskeligheder i denne sammenhæng.

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

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

4. Med henblik på overvågning af gennemførelsen af denne forordning indsamler og reviderer Kommissionen de oplysninger, der stilles til rådighed i henhold til denne artikel.
5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastlæggelse af:
 - (a) metoden og reglerne for beregning, verifikation og rapportering af data i overensstemmelse med stk. 1, herunder:
 - i) metoden til bestemmelse af mængden og vægten af de dele, komponenter og materialer, der er fjernet til de formål, som er omhandlet i stk. 1, litra g), h) og i)
 - ii) metoden til bestemmelse af vægten af genanvendt affald, herunder bestemmelse af beregningspunkter og målepunkter, og om nødvendigt mulighederne for at anvende gennemsnitlige tabsprocenter
 - iii) metoden til beregning og verifikation af opfyldelsen af de mål for genbrug, genanvendelse og nyttiggørelse, der er omhandlet i artikel 34.
 - (b) formatet for rapporteringen til Kommissionen, jf. stk. 1, samt formatet for kvalitetskontrolrapporten.

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

6. Producenter, producentansvarsorganisationer, affaldshåndteringsvirksomheder og andre relevante erhvervsdrivende forelægger de kompetente myndigheder nøjagtige

og pålidelige data, således at medlemsstaterne kan opfylde deres rapporteringsforpligtelser i henhold til denne artikel.

KAPITEL VII

DELEGEREDE BEFØJELSER OG UDVALGSPROCEDURE

Artikel 50

Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Den i artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4, artikel 38, stk. 7, og artikel 40, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = datoen for denne forordnings ikrafttræden*]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4, artikel 38, stk. 7, og artikel 40, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen har vedtaget en delegeret retsakt, underretter den Europa-Parlamentet og Rådet samtidigt herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 4, artikel 6, stk. 3 og 4, artikel 7, stk. 3, artikel 9, stk. 7, artikel 11, stk. 3, artikel 12, stk. 3, artikel 21, stk. 2, artikel 22, stk. 4, artikel 27, stk. 4, artikel 38, stk. 7, og artikel 40, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 51
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 39 i direktiv 2008/98/EF. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

KAPITEL VI **ÆNDRINGER**

Artikel 53
Ændringer af forordning (EU) 2019/1020

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

Artikel 54
Ændringer af forordning (EU) 2018/858

Bilag II til forordning (EU) 2018/858 ændres som anført i bilag X til nærværende forordning.

KAPITEL IX **AFSLUTTENDE BESTEMMELSER**

Artikel 55
Revision

1. Senest den 31. december 203* [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i året 95 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*] gennemgår og udarbejder Kommissionen en rapport om anvendelsen af denne forordning og dens indvirkning på miljøet, menneskers sundhed og det indre marked og forelægger den for Europa-Parlamentet og Rådet.
2. Under hensyntagen til de tekniske fremskridt og de praktiske erfaringer, der er gjort i medlemsstaterne, samt revisionen af forordning (EF) nr. 1907/2006 medtager Kommissionen i sin rapport en evaluering af følgende aspekter af denne forordning:
 - (a) behovet for at udvide denne forordnings anvendelsesområde, navnlig bestemmelserne i kapitel II og III samt kapitel IV, afdeling II, til køretøjer i klasse L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L₆ og L_{7e} som defineret i artikel 4, stk. 2, litra c)-g), i forordning (EU) nr. 168/2013 og køretøjer i klasse M₂, M₃, N₂, N₃ og O som defineret i artikel 4, stk. 1, i forordning (EU) 2018/858
 - (b) foranstaltningerne vedrørende oplysninger om problematiske stoffer i køretøjer og behovet for at indføre yderligere bestemmelser vedrørende problematiske stoffer, der kan påvirke genanvendelsen af høj kvalitet af udrangerede køretøjer
 - (c) foranstaltningerne vedrørende håndtering af udrangerede køretøjer i kapitel IV, herunder de målniveauer, der er fastsat i artikel 34, og behovet for at revidere dem

- (d) overtrædelser og sanktionernes effektivitet, proportionalitet og afskrækkende virkning, jf. artikel 48
- (e) behovet for at ændre artikel 5 i denne forordning.

Artikel 56

Ophævelse og overgangsbestemmelser

1. Direktiv 2000/53/EF ophæves med virkning fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 12 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].

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

- (a) artikel 4, stk. 2, indtil den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 71 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].
 - (b) artikel 5, stk. 4, andet afsnit, artikel 6, stk. 3, andet afsnit, artikel 7, stk. 1, artikel 8, stk. 3 og 4, indtil den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].
 - (c) artikel 7, stk. 2, litra b), indtil den 31. december 20** [*Publikationskontoret: Indsæt året = den sidste dag i året 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].
 - (d) artikel 9, stk. 1a, første og tredje afsnit, stk. 1b og 1d, indtil den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].
 - (e) artikel 9, stk. 1a, andet afsnit, indtil den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 59 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].
2. Direktiv 2005/64/EF ophæves med virkning fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 71 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].
Direktiv 6/3/EF ophæves dog med virkning fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den sidste dag i måneden 35 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].
 3. Henvisninger til de ophævede direktiver gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellerne i bilag XI.

Artikel 57

Ikrafttræden og anvendelsesdato

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.
2. Den finder anvendelse fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 12 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].

Artikel 54 finder dog anvendelse fra den [*Publikationskontoret: Indsæt venligst datoen = den første dag i måneden 72 måneder efter datoen for denne forordnings ikrafttræden*].

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

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formanden

På Rådets vegne
Formanden

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

1.4.3. Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)

1.4.4. Resultatindikatorer

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

1.5.2. Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

1.5.5. Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi

2.2.2. Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem

2.2.3. Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet**
- 3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne**
 - 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne*
 - 3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger*
 - 3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne*
 - 3.2.3.1. Anslået behov for menneskelige ressourcer*
 - 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme*
 - 3.2.5. Bidrag fra tredjemand*
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne**

FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

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

1.2. Berørt(e) politikområde(r)

Politikområder: 03 Det indre marked
09 Miljø

Aktiviteter: 09 02 02 Programmet for miljø- og klimainsatsen (Life) — Cirkulær økonomi og livskvalitet
03 02 01 01 — Det indre marked for varer og tjenesteydelsers funktion og udvikling

1.3. Forslaget/initiativet vedrører:

- en ny foranstaltning
- en ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning⁷¹
- en forlængelse af en eksisterende foranstaltning
- en sammenlægning eller en omlægning af en eller flere foranstaltninger til en anden/en ny foranstaltning

1.4. Mål

1.4.1. Generelt/generelle mål

Forbedre det indre markeds funktion ved at mindske de negative miljøvirkninger forbundet med design, produktion, levetid og behandling af udrangerede køretøjer og bidrage til bæredygtigheden i bilsektoren og genanvendelsessektoren.

1.4.2. Specifikt/specifikke mål

Design og produktion

- Lette og øge fjernelsen, genbrug, genfremstilling og genanvendelse af materialer, dele og komponenter i køretøjer.
- Øge brugen af genanvendte materialer i produktionen af køretøjer og dermed tilskynde til genanvendelse, mindske den strategiske afhængighed af råstoffer og støtte dekarboniseringen af bilindustrien.
- Øge cirkulariteten for lastbiler, busser, påhængskøretøjer og visse køretøjer i klasse L, der i øjeblikket ikke er omfattet af lovgivningen om udrangerede køretøjer og typegodkendelse.

Behandling af udrangerede køretøjer

⁷¹ Jf. finansforordningens artikel 58, stk. 2, litra a) hhv. b).

- Forbedre behandlingen af udrangerede køretøjer ved at øge mængden og kvaliteten af materialer, der genbruges, genfremstilles og genanvendes, hvorved miljøaftrykket fra udrangerede køretøjer reduceres.
- Øge indsamlingen af udrangerede køretøjer i EU og sikre, at brugte køretøjer, der eksporteres fra EU, er i køredygtig stand, således at antallet af "forsvundne køretøjer" og deres miljøaftryk reduceres.

1.4.3. *Forventet/forventede resultat(er) og virkning(er)*

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgrupperne.

- Bedre tilpasning af produktionen i forhold til køretøjernes affaldsfaser
- Tilskyndelse til genanvendelse, mindskelse af den strategiske afhængighed af råstoffer og energi
- Støtte til dekarbonisering af bilindustrien
- Reduktion af miljøaftrykket forbundet med genanvendelse af køretøjer
- Reduktion af EU's eksterne forureningsfodaftryk og trafikikkerhedsrisici forbundet med eksport af brugte køretøjer, som ikke er i køredygtig stand
- Øget cirkularitet og sikring af korrekt behandling af køretøjer, der i øjeblikket ikke er omfattet af anvendelsesområdet.

1.4.4. *Resultatindikatorer*

Angiv indikatorerne til overvågning af fremskridt og resultater.

- Forbedret genanvendelighed og genbrugelighed af køretøjer
- Mere strømlinede oplysninger om demontering til behandlingsvirksomheder
- Lavere reparationsomkostninger ved brug af brugte reservedele
- Forbedret indsamling af køretøjer, mindre eksport af brugte køretøjer og udrangerede køretøjer af dårlig kvalitet
- Færre køretøjer, der behandles ulovligt og uformelt
- Øgede mængder af dele og komponenter, der genbruges og genanvendes
- Øgede mængder af materialer, der genanvendes eller genanvendes på et højt kvalitetsniveau og flere kritiske og strategiske råstoffer, der genanvendes, og hermed mindre afhængighed
- Mindre energiafhængighed inden for metal- og plastproduktion
- Mindre deponerede mængder
- Øget udbredelse af genanvendt indhold for plast og eventuelt andre materialer i nye køretøjer
- Betydelige drivhusgasbesparelser som følge af forbedret ressourceeffektivitet
- Mindre luftforurening og færre trafikulykker i importlande som følge af køretøjer i køredygtig stand af højere kvalitet
- Lavere reparationsomkostninger for køretøjsejere
- Øgede indtægter fra forbedret indsamling og behandling
- Forbedrede markeder for sekundære råstoffer, navnlig plast
- Mindsket luftforurening som følge af øget genanvendelse af plast
- Betydelig stigning i beskæftigelsen.
- Reducerede miljøeksternaliteter forbundet med dårlig håndtering af affald

- Mere legitim indkomst og øgede skatteindtægter
- Forbedret genbrug og genanvendelse af køretøjer, der i øjeblikket ikke er omfattet af anvendelsesområdet

1.5. Begrundelse for forslaget/initiativet

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt, herunder en detaljeret tidsplan for iværksættelsen af initiativet

De nærmere krav skal vedtages ved hjælp af gennemførelsesretsakter/delegerede retsakter inden for en tidshorisont på 1-8 år. En række aktioner i form af beføjelser, delegerede retsakter eller gennemførelsesafgørelser og konsekvensanalyserapporter udspringer af denne foreslåede forordning.

Foranstaltningerne vil omfatte fastlæggelse af konsekvente definitioner og forbedret verifikation og krav vedrørende oplysninger om genanvendelighed, genbrugelighed, mulighed for fjernelse og cirkularitet samt erklæringer vedrørende genanvendt indhold. Med hensyn til indsamling og behandling kræver forskellige bestemmelser, at der fastsættes yderligere specifikationer for indsamling og behandling, herunder beregningsregler for mål for genbrug og genanvendelse og elektronisk udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne med henblik på oprettelse af interoperable registre og strømlinet toldkontrol. Yderligere harmoniseringselementer vedrører fastlæggelse af ensartede kriterier for graduering af gebyrer i ordninger for udvidet producentansvar og grænseoverskridende udvidet producentansvar.

Mere detaljeret (tidsplan for opgavefærdiggørelse i måneder efter ikrafttrædelsen):

- Forbedring af metoden til beregning af genanvendeligheds-, genbrugeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne (36 måneder)
- Forbedret risikovurdering af de resterende undtagelser for farlige stoffer med støtte fra ECHA (24 måneder), overførsel af batterirelaterede undtagelser fra begrænsninger for stoffer fra batteriforordningen, generel gennemgang og tilpasning til REACH/"omnibusforordningen" (96 måneder)
- Regler for beregning og verifikation af genanvendt indhold af plast (24 måneder), gennemførlighedsundersøgelse med henblik på fastsættelse af mål for genanvendt indhold af stål (36 måneder) og andre materialer (36 måneder), erklæringsformater for andre materialer, herunder kritiske råstoffer (60 måneder)
- Specifikation af kravene til fjernelse af elkøretøjsbatterier og elmotorer og generelle oplysninger om fjernelse af andre relevante komponenter, herunder ændring af selektiv behandling i bilag VII (36 måneder), ajourføring af oplysningskravene (72 måneder).
- Specifikation af kravene i strategien for cirkularitet og harmoniseret rapportering (36 måneder)
- Mærkningskrav for plastdele (ajourføring efter 72 måneder), elkøretøjsbatterier og elmotorer i overensstemmelse med kravene i batteriforordningen og forordningen om kritiske råstoffer (36 måneder)
- Ændring af rapporteringsforpligtelser vedrørende eksport og beregningsregler for behandlingsresultater (24 måneder)

— Ajourføring af den eksisterende rapportering, herunder formater, vedrørende behandlingsresultater baseret på Kommissionens beslutning 2005/293 (udført af Eurostat), navnlig om fjernede batterier og elmotorer (36 måneder).

— Ajourføring af typegodkendelsesformaterne og informationsmappen til de typegodkendende myndigheder (24-48 måneder ved brug af eksisterende beføjelser).

— Udvikling af kriterier for køretøjsplas for cirkularitet (84 måneder).

— Harmoniserede gebyrer i ordninger for udvidet producentansvar (60 måneder) og kriterier for grænseoverskridende samarbejde om udvidet producentansvar (36 måneder).

— Kriterier for eksport af brugte køretøjer, teknisk kontrol og interoperabilitet mellem oplysninger om registrering af køretøjer (48 måneder)

— IT-udvikling af "kvikskrankemiljøet" og støtte fra GD TAXUD til fremsendelse af oplysninger til toldmyndighederne under MOVE-HUB (84 måneder) — Evaluering af, hvordan markedet for reservedele fungerer (96 måneder, revisionsklausul)

— Indfaset tilgang til udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte yderligere køretøjsklasser og forberedelse til revision (96 måneder)

1.5.2. *Merværdien ved et EU-tiltag (f.eks. som følge af koordineringsfordele, retssikkerhed, større effekt eller komplementaritet). Ved "merværdien af et EU-tiltag" forstås her merværdien af en indsats på EU-plan i forhold til den værdi, som medlemsstaterne ville have skabt enkeltvis.*

Begrundelse for en indsats på EU-plan (forudgående):

Det er nødvendigt at modernisere det nuværende direktiv om udrangerede køretøjer, der blev vedtaget for mere end 20 år siden, for at sikre, at fabrikanter, importører og erhvervsdrivende tilskyndes til at opfylde målene i den grønne pagt og sættes i stand til at bidrage til handlingsplanen for den cirkulære økonomi.

Evalueringerne af disse direktiver har vist, at der var behov for betydelige forbedringer for at sætte skub i bilindustriens omstilling til en cirkulær økonomi og dermed reducere det miljøaftryk, der er forbundet med produktion af køretøjer og behandling af udrangerede køretøjer, og styrke bæredygtigheden af bil- og genanvendelsesindustrien i Europa.

Da bilindustrien gennemgår en massiv omstilling med overgangen til elkøretøjer, betyder det, at størstedelen af køretøjernes miljøaftryk vil overgå fra brugsfasen til produktions- og genanvendelsesfaserne, og at der vil være behov for vigtige forsyninger af kritiske råstoffer.

Forventet merværdi på EU-plan (efterfølgende):

Denne indsats mindsker den deraf følgende øgede sårbarhed i EU's industrielle forsyningskæder, navnlig for kritiske råstoffer, der er afgørende for EU's strategiske autonomi. Samtidig fremmer en forbedring af kvaliteten af indsamling og behandling udbredelsen af genanvendte materialer til støtte for omstillingen til en kulstofneutral økonomi med op til 14 mio. ton CO₂-ækvivalenter om året i 2040.

Merværdien af en EU-tilgang i form af en enkelt forordning er, at den sikrer overensstemmelse mellem kravene til design og produktion af køretøjer inden for rammen for typegodkendelse og kravene i indsamlings- og affaldsfaserne. Der er behov for bedre synkronisering for at sikre, at både den økonomiske og miljømæssige kvalitet af dele, komponenter og materialer bevares ved genbrug, genfremstilling og genanvendelse.

1.5.3. Erfaringer fra tidligere foranstaltninger af lignende art

Denne forordning følger eksemplet med batteriforordningen, som udgør en omfattende ramme for forbedring af batteriers cirkularitet. En række bestemmelser supplerer bæredygtighedskravene for elkøretøjsbatterier, der udgør den største fremtidige delsektor i henhold til batteriforordningen. I denne sektorspecifikke affaldslovgivning, der skal integreres fuldt ud i rammerne for typegodkendelse, præciseres de detaljerede behov for bedre design, produktion og nyttiggørelse af kritiske og strategiske råstoffer som omhandlet i den nyligt vedtagne forordning om kritiske råstoffer, navnlig for permanente magneter i elmotorer til køretøjer.

1.5.4. Forenelighed med den flerårige finansielle ramme og mulige synergivirkninger med andre relevante instrumenter

Europa-Kommissionen foreslår en større genopretningsplan baseret på et styrket langsigtet budget for den næste flerårige finansielle ramme og et nyt genopretningsinstrument, Next Generation EU.

Den europæiske grønne pagt vil danne grundlaget for EU's genopretningsstrategi. Dette omfatter målet om renere transport og logistik, herunder e-mobilitet, som er den vigtigste drivkraft bag den eksponentielle vækst i efterspørgslen efter batterier, elmotorer og mange andre kritiske råstoffer og strategiske råstoffer, herunder deres indlejrede produktionsenergi.

Målsætningerne for denne forordning understøttes af den flerårige finansielle ramme og Next Generation EU, for i begge lægges der stor vægt på finansiering og investeringer til støtte for omstillingen af den europæiske økonomi til klimaneutrale og cirkulære modeller. Dette omfatter investeringer i modernisering af affaldshåndtering, forøgelse af kapaciteten til genanvendelse af specifikke affaldsstrømme og fremme af genanvendelse og innovation af høj kvalitet.

Cirkulær økonomi indgår også i matricen for Horisont Europa-programmet om forskning, navnlig dets partnerskab om cirkularitet, og udgør en af grundpillerne i programmet for miljø- og klimaindsatsen (Life) 2021-2027. Disse vil være afgørende for at sikre Europas bæredygtige konkurrenceevne på dette område og for at sætte skub i økonomien, væksten og velfærden. Det forventes, at Unionen fortsat vil fremme forskningen inden for dette område og tilknyttede områder i den næste flerårige finansielle ramme.

1.5.5. *Vurdering af de forskellige finansieringsmuligheder, der er til rådighed, herunder muligheden for omfordeling*

For at strømline og forbedre konsekvensen i vurderingen af begrænsninger for stoffer vil ECHA's (risikovurdering af stoffer) og JRC's ekspertise (udvikling af metoder og procedurer) bedst kunne sikre konsekvens i gennemførelsen af den foreslåede tilgang i forbindelse med relaterede spørgsmål såsom forordningen om eksterne strømforsyninger, batteriforordningen og forordningen om kritiske råstoffer, hvor der også er brug for deres ekspertise.

For JRC's vedkommende kunne arbejdet bygge på JRC's tidligere forskning med henblik på konsekvensanalyse af mål for genanvendt indhold og verifikationsregler for genanvendelsesprocenter for batterier og JRC's igangværende aktiviteter vedrørende forordningen om miljøvenligt design samt JRC's aktiviteter på vegne af GD GROW vedrørende fremtidige politiske foranstaltninger for kritiske råstoffer (0,837 mio. EUR). JRC vil overveje, hvordan man bedst kan skabe synergi og støtte arbejdet i samarbejde med ENV og GROW.

Med henblik på udvikling af IT-systemet og dataudveksling i forbindelse med toldkontrol er personale- og ressourcebehovene i GD TAXUD og GD MOVE relateret til digitaliseringen af oplysninger fra køretøjsregistre under MOVE-HUB og afspejler ambitionen om at begrænse eksporten af køretøjer af lav kvalitet, som ikke er i køredygtig stand, til tredjelande for at løse det vedvarende problem med køretøjers ukendte opholdssted. På lang sigt støtter denne IT-udvikling den yderligere digitalisering af oplysninger om registrering af køretøjer, der er under overvejelse i forbindelse med den igangværende revision af GD MOVE's direktiver på dette område, der planlægges vedtaget senere i 2023.

Med hensyn til strategien for cirkularitet, kriterierne for køretøjspasset for cirkularitet samt kravene vedrørende udvidet producentansvar har eksterne kontrahenter de bedste forudsætninger for at yde den nødvendige tekniske støtte (0,500 mio. EUR fra GD GROW). Det samme gælder for støtteundersøgelser vedrørende behandlingskrav, markederne for reservedele (funktion), forberedelse til revision af undtagelser fra begrænsninger for stoffer (0,075 mio. EUR) og den planlagte indfasede tilgang til udvidelse af anvendelsesområdet (0,575 mio. EUR fra GD ENV for 2024-2027).

1.6. Forslagets/initiativets varighed og finansielle virkninger

Begrænset varighed

- gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for forpligtelsesbevillinger og fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ for betalingsbevillinger.

Ubegrænset varighed

- iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2025 til 2028
- derefter gennemførelse i fuldt omfang omkring 2032.

1.7. Planlagt(e) budgetgennemførelsesmetode(r)⁷²

Direkte forvaltning ved Kommissionen

- i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- i forvaltningsorganerne

Delt forvaltning i samarbejde med medlemsstaterne

Indirekte forvaltning ved at overdrage budgetgennemførelsesopgaver til:

- tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- internationale organisationer og deres agenturer (angives nærmere)
- Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 70 og 71
- offentligretlige organer
- privatretlige organer, der har fået overdraget offentlige tjenesteydelsesopgaver, i det omfang de har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som har fået stillet tilstrækkelige finansielle garantier
- organer eller personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er anført i den relevante basisretsakt
- *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

Direkte forvaltning ved GD ENV, GD GROW, GD MOVE, GD TAXUD og administrative ordninger med JRC.

⁷² Forklaringer vedrørende budgetgennemførelsesmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om overvågning og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Initiativet omfatter offentlige udbud, administrativ ordning med JRC og virkninger for Kommissionens højtstående repræsentant.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem(er)

2.2.1. *Begrundelse for den/de foreslåede forvaltningsmetode(r), finansieringsmekanisme(r), betalingsvilkår og kontrolstrategi*

Ikke relevant

2.2.2. *Oplysninger om de konstaterede risici og det/de interne kontrolsystem(er), der etableres for at afbøde dem*

Ikke relevant

2.2.3. *Vurdering af og begrundelse for kontrolforanstaltningernes omkostningseffektivitet (forholdet mellem kontrolomkostningerne og værdien af de forvaltede midler) samt vurdering af den forventede risiko for fejl (ved betaling og ved afslutning)*

Ikke relevant

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger, f.eks. fra strategien til bekæmpelse af svig.

Ikke relevant

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme og udgiftspost(er) på budgettet

- Eksisterende budgetposter

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB ⁷³	fra EFTA-lande ⁷⁴	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande ⁷⁵	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
1	03.02.01.01 Det indre marked for varer og tjenesteydelsers funktion og udvikling	OB	JA	NEJ	NEJ	NEJ
3	09.02.02 — Cirkulær økonomi og livskvalitet	OB	JA	NEJ	NEJ	NEJ
7	20.02.01.01 Kontraktansatte	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ
7	20.02.01.03 Nationale embedsmænd, som midlertidigt ansættes i institutionen	IOB	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

- Nye budgetposter, som der anmodes om

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer	OB/IOB	fra EFTA-lande	fra kandidatlande og potentielle kandidatlande	fra andre tredjelande	andre formålsbestemte indtægter
	Ikke relevant					

⁷³ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

⁷⁴ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

⁷⁵ Kandidatlande og, hvis det er relevant, potentielle kandidater på Vestbalkan.

3.2. Forslagets anslåede finansielle virkninger for bevillingerne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger som anført herunder:

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	1	Det indre marked, innovation og det digitale område
--	---	---

GD: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 n	2026 n+1	2027 n+2	I ALT 2024-2027
Driftsudgifter, støtteundersøgelser	Forpligtelser	(1a)	—	0,250	—	0,250	0,500
	Betalinger	(2a)	—	0,250	—	0,250	0,500
Bevillinger I ALT til GD GROW	Forpligtelser	=1a+1b+3	—	0,250	—	0,250	0,500
	Betalinger	=2a+2b+3	—	0,250	—	0,250	0,500

GD GROW har anslået, at udviklingen af den ajourførte metode til beregning af genanvendeligheds-, genbrugeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne, kriterierne for fjernelse af batterier og elmotorer og elektronisk udveksling af oplysninger vedrørende det foreslåede køretøjskas for cirkularitet vil koste henholdsvis 0,250 og 0,250 mio. EUR.

Der vil være behov for yderligere ressourcer i perioden 2028-2033 for at gøre fremskridt med arbejdet efter udløbet af den nuværende FFR i 2027: for GD GROW er der planlagt et samlet beløb for perioden fra 2028 til gennemførelse i fuldt omfang omkring 2032 på 0,150 mio. EUR til tekniske undersøgelser.

Det ovenfor anførte beløb vil også blive brugt til at finansiere den relevante del af de administrative ordninger, som skal drøftes mellem GD ENV/GD GROW og JRC, og til indkøb af undersøgelser og data til brug for GD GROW's arbejde (ajourført metode til beregning af genanvendeligheds-, genbrugeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne, kriterierne for fjernelse af batterier og elmotorer og elektronisk udveksling af oplysninger i forbindelse med det foreslåede køretøjskas for cirkularitet). Der vil blive taget hensyn til betydelige synergier med JRC's løbende politiske støtte til forordningen om kritiske råstoffer.

DA

DA

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	3	Miljø og naturressourcer
--	----------	---------------------------------

GD: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 n	2026 n+1	2027 n+2	I ALT 2024- 2027
Driftsudgifter GD ENV, støtteundersøgelser	Forpligtelser	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Betalinger	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Delegation af beføjelser til GD TAXUD, udvikling af kvikskrankemiljøet på toldområdet	Forpligtelser	(1b)	—	0,030	0,260	0,260	0,550
	Betalinger	(2b)	—	0,030	0,260	0,260	0,550
Delegation af beføjelser til GD MOVE, IT-support	Forpligtelser	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Betalinger	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Administrativ aftale med det fælles forskningscenter	Forpligtelser	(1a)	—	0,209	0,293	0,335	0,837
	Betalinger	(2a)	—	0,209	0,293	0,335	0,837
Bevillinger I ALT til GD ENV	Forpligtelser	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Betalinger	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

GD ENV har anslået behovet for tekniske støtteundersøgelser (fra 2024 til 2031) vedrørende indholdet af genanvendt plast og mulighederne for kemisk genanvendelse (0,100 mio. EUR), undersøgelsen vedrørende fastsættelse af målniveauer for indholdet af genanvendt stål (0,100 mio. EUR), den bredere gennemførlighedsundersøgelse vedrørende kritiske råstoffer og genanvendt indhold af aluminium og magnesium (0,100 mio. EUR i 2027), kriterier for graduering af gebyrer i ordninger for udvidet producentansvar (0,050 mio. EUR), kvalitetskrav til post-shredder-teknologier (0,050 mio. EUR), grænseoverskridende samarbejdsmechanisme for udvidet producentansvar (0,100 mio. EUR), forberedelse til revision af undtagelser fra begrænsninger for stoffer (0,075 mio. EUR) og regler for beregning og verifikation af genanvendelsesresultater (i alt 0,575 mio. EUR) for perioden 2024-2027.

JRC vil sandsynligvis spille en vigtig rolle, idet agenturet skal støtte Kommissionen med en del af det tekniske arbejde, der som nævnt ovenfor kræves for at udvikle specifikationer for genanvendt indhold, mulighed for fjernelse af batterier og elmotorer med et stort indhold af kritiske råstoffer og beregnings- og verifikationsreglerne vedrørende behandling. En eventuel administrativ ordning kan dække de anslåede behov

(0,837 mio. EUR for 2024-2027), samtidig med at synergierne med relaterede opgaver i henhold til forordningen om kritiske råstoffer, forordningen om miljøvenligt design og forslagene om engangsplast og om emballage og emballageaffald maksimeres.

Der delegeres beføjelser fra GD ENV til GD TAXUD og GD MOVE til digitalisering af oplysninger om registrering af køretøjer ved at udvide IT-systemerne for at skabe interoperabilitet mellem køretøjsregistre og som et andet skridt for at indføre eksportkontrol i realtid gennem sammenkobling med kvikskrankesystemet på toldområdet for perioden 2024-2027.

Der vil være behov for yderligere ressourcer i perioden 2028-2033 for at gøre fremskridt med arbejdet efter udløbet af den nuværende FFR i 2027:

- (c) For GD ENV er der planlagt et samlet beløb for perioden fra 2028 til gennemførelse i fuldt omfang omkring 2032 på 0,550 mio. EUR til tekniske undersøgelser.
- (d) For GD TAXUD er der planlagt et samlet beløb for perioden fra 2028 til gennemførelse i fuldt omfang omkring 2032 på 0,500 mio. EUR til IT-udrulning.
- (e) Ressourcer til JRC i form af eventuelle supplerende administrative ordninger til et samlet beløb på 0,335 mio. EUR for 2028-2032.

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-6 i den flerårige finansielle ramme (Referencebeløb)	Forpligtelser	=4+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Betalinger	=5+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme		7	Administrationsudgifter				
GD ENV, GD TAXUD			2024 N-1	2025 n	2026 n+1	2027 n+2	I ALT 2024-2027
Menneskelige ressourcer i GD ENV	Forpligtelser	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Betalinger	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Menneskelige ressourcer i GD TAXUD	Forpligtelser	(1a)	—	0,091	0,137	0,137	0,364
	Betalinger	(2a)	—	0,091	0,137	0,137	0,364
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 7 i den flerårige finansielle ramme til GD GROW, GD TAXUD	Forpligtelser	=1a+1b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Betalinger	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Begrundelsen for personalebehovet anføres i afsnit 3.2.3 nedenfor.

		2024 N-1	2025 n	2026 n+1	2027 n+2	I ALT 2024-2027
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1-7 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Betalinger	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Anslåede resultater finansieret med aktionsbevillinger

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Angiv mål og resultater ↓			År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)										I ALT		
	RESULTATER																		
	Type ⁷⁶	Gnsntl. omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Nej	Omkostninger	Antal resultater i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ⁷⁷																			
— Resultat																			
— Resultat																			
— Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 1																			
SPECIFIKT MÅL NR. 2																			
— Resultat																			
Subtotal for specifikt mål nr. 2																			
I ALT																			

⁷⁶ Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks.: antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

⁷⁷ Som beskrevet i punkt 1.4.2 "Specifikt/specifikke mål".

3.2.3. Sammenfatning af de anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.3.1. Anslået behov for administrationsbevillinger i Kommissionen

- Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i årsværk

	2024 N-1	2025 n	2026 n+1	2027 n+2	I ALT 2024- 2027
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer) GD GROW: Midlertidigt ansatte					
20 01 02 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer) GD ENV: Midlertidigt ansatte					
20 01 02 03 (i delegationerne)					
01 01 01 01 (indirekte forskning)					
01 01 01 11 (direkte forskning)					
Andre budgetposter (skal angives)					
20 02 01 (KA, UNE og V under den samlede bevillingsramme) GD ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (KA, UNE og V under den samlede bevillingsramme) GD TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
	— i delegationerne				
01 01 01 02 (KA, UNE, V — indirekte forskning)					
01 01 01 12 (KA, UNE, V — direkte forskning)					
Andre budgetposter (skal angives)					
I ALT	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til forvaltning af foranstaltningen, og/eller ved interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Der er ikke behov for flere midlertidigt ansatte til den generelle forvaltning. Det forventede tilsyn med alle forhandlingsopgaver i 2024 og med forberedelse, udformning og vedtagelse af afledt ret i overensstemmelse med de foreslåede frister vil blive dækket af eksisterende TA-personale.
Eksternt personale	Yderligere tekniske opgaver, der ledes af GD GROW, vil blive dækket af eksisterende personale med støtte fra GD ENV og JRC's tekniske ekspertise (hvis aftalt): — Forbedring af metoden til beregning af genanvendeligheds-, genbrugeligheds- og nyttiggørelsesprocenterne — Forbedret risikovurdering af de resterende undtagelser for farlige stoffer med støtte fra ECHA, overførsel af batterirelaterede undtagelser fra begrænsninger for stoffer fra batteriforordningen, generel gennemgang og tilpasning til REACH/"omnibusforordningen" — Specifikation af kravene til fjernelse af elkøretøjsbatterier og elmotorer og

	<p>generelle oplysninger om fjernelse af andre relevante komponenter, herunder ændring af selektiv behandling i bilag IV, ajourføring af oplysningskravene (støtte fra JRC)</p> <ul style="list-style-type: none"> — Specifikation af kravene i strategien for cirkularitet — Mærkningskrav for plastdele (ajourføring efter 72 måneder), elkøretøjsbatterier og elmotorer i overensstemmelse med kravene i batteriforordningen og forordningen om kritiske råstoffer (36 måneder) — Ajourføring af typegodkendelsesformaterne og informationsmappen til de typegodkendende myndigheder — Udvikling af kriterier for køretøjspasset for cirkularitet. <p>GD ENV's yderligere opgaver vil skulle dækkes med yderligere KA- og UNE-stillinger. For GD ENV bør dette være 1,0 FTE (UNE-stilling) fra 2024 og fremefter suppleret med henholdsvis 0,5 FTE (KA-stilling) i 2024, 2,0 FTE'er (KA-stillinger) i 2025 og 2,5 FTE'er (KA-stillinger) i både 2026 og 2027 med henblik på at udføre det tekniske arbejde, med støtte fra JRC, hvis aftalt, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regler for beregning og verifikation af genanvendt indhold af plast, gennemførlighedsundersøgelse vedrørende fastsættelse af mål for genanvendt indhold af stål, bredere teknisk og økonomisk gennemførlighedsundersøgelse vedrørende kritiske råstoffer og andre materialer, erklæringsformater for andre materialer, herunder kritiske råstoffer (støtte fra GD GROW og JRC) - Ændring af rapporteringsforpligtelser vedrørende eksport og beregningsregler for behandlingsresultater (støtte fra JRC) - Kvalitetskrav til behandlingsvirksomheder og post-shredder-teknologier (PST) - Harmoniserede gebyrer i ordninger for udvidet producentansvar og kriterier for grænseoverskridende samarbejde om udvidet producentansvar - Kriterier for eksport af brugte køretøjer - Evaluering af, hvordan markedet for reservedele fungerer (96 måneder, revisionsklausul) - Indfaset tilgang til udvidelse af anvendelsesområdet til at omfatte yderligere køretøjsklasser og forberedelse til revision (96 måneder) <p>For GD TAXUD er der planlagt 1,0 FTE i 2025 og 1,5 FTE (KA-stillinger) i 2026 og 2027, og GD MOVE's opgaver vil blive dækket af eksisterende personale med teknisk støtte fra GD ENV (dækket af GD ENV's personale som anført ovenfor):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gennemførelse af kravet om teknisk kontrol og interoperabilitet mellem oplysninger om registrering af køretøjer - IT-udvikling af "kvikskrankemiljøet" og støtte fra GD TAXUD til fremsendelse af oplysninger til toldmyndighederne under MOVE-HUB
--	--

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

Forslaget/initiativet:

- kan finansieres fuldt ud gennem omfordeling inden for det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme (FFR).
- kræver anvendelse af den uudnyttede margen under det relevante udgiftsområde i FFR og/eller anvendelse af særlige instrumenter som fastlagt i FFR-forordningen
- kræver en revision af FFR.

3.2.5. Bidrag fra tredjemand

Forslaget/initiativet:

- indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand
- indeholder bestemmelser om samfinansiering med tredjemand, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁷⁸	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)			I alt
Angiv det organ, der deltager samfinansieringen								
Samfinansierede bevillinger I ALT								

⁷⁸ År n er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes. Erstat "n" med det forventede første gennemførelsesår (f.eks.: 2021). Dette gælder også for de efterfølgende år.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - for egne indtægter
 - for andre indtægter
 - Angiv, om indtægterne er formålsbestemte

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet:	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	Indsæt så mange år som nødvendigt for at vise virkningernes varighed (jf. punkt 1.6)		
Artikel ...								

For indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der berøres.

Andre bemærkninger (f.eks. om hvilken metode, der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne).