Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/1738

24.7.2026

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2026/1738

av den 8 juli 2026

om cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, om ändring av förordningarna (EU) nr 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 och (EU) 2023/1542 och om upphävande av direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 114, och artikel 192.1 såvitt avser artiklarna 14–36 i denna förordning,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([1]),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ([2]), och

av följande skäl:

(1) I kommissionens meddelande av den 11 december 2019 om den europeiska gröna given fastställs Europas tillväxtstrategi som är avsedd att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, där det senast 2050 inte förekommer några nettoutsläpp av växthusgaser och där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen. För att unionens produktpolitik ska bidra till att minska koldioxidutsläppen på global nivå måste det säkerställas att produkter som saluförs och säljs i unionen anskaffas, tillverkas och, när de är uttjänta, tas om hand på ett hållbart sätt.

([1]) EUT C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
([2]) Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 juni 2026 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 29 juni 2026.

(2) Fordonsindustrin bidrar i hög grad till unionens användning av energi och materialresurser och därmed till att generera växthusgaser. Produktionen av fordon i tredjeländer som släpps ut på unionsmarknaden bidrar till att generera globala växthusgaser, vilket i sin tur försämrar miljön i unionen. Att gå över från fossila bränslen i fordon till utsläppsfri mobilitet, i enlighet med *55 %-paketet*, är en av förutsättningarna för att till 2050 uppnå klimatneutralitetsmålet. Det kommer att minska utsläppen av växthusgaser från fordonsindustrin under fordonens användningsfas. Fordonsindustrin är en av de största användarna av primäraluminium, primärstål och primärplast i samband med tillverkningen av nya fordon som släpps ut på unionsmarknaden. Detta kan leda till en betydande miljöpåverkan, kopplad till den energi som krävs för utvinning och bearbetning av dessa material. Miljöavtrycket från tillverkningen av nya fordon skulle kunna öka i och med den pågående elektrifieringen av fordonsparken, den pågående ökningen av fordonens storlek och vikt samt på grund av ökad användning av elektronik, och elektronikens ökade komplexitet i framtida modeller, vilket båda kräver en betydande mängd kritiska och strategiska råmaterial och ädla metaller, såsom koppar och sällsynta jordartsmetaller. Resultatet av dessa förändringar är att produktionsfasen kan ha ett större miljöavtryck än fordonens användningsfas, och att europeisk industri kan bli alltmer beroende av importer av kritiska råmaterial och sårbar för försörjningsavbrott, till nackdel för dess konkurrenskraft. Dessutom leder de nuvarande unionsrättsliga kraven om avfallshantering till otillräcklig återvinning av resurser från uttjänta fordon, och det finns stor potential att öka mängden och kvaliteten på de delar, komponenter och material som ska repareras, återanvändas, återtillverkas, renoveras, eftermonteras eller materialåtervinnas från fordon under användningsfasen och från uttjänta fordon. För att hantera dessa miljökonsekvenser och bidra till utfasningen av fossila bränslen i sektorn och samtidigt stödja konkurrenskraften genom att öka fordonsindustrins resiliens är det nödvändigt att förbättra den inre marknadens funktion och stärka fordonsindustrins övergång till en cirkulär ekonomi. Detta är i linje med kommissionens meddelande av den 11 mars 2020 om En ny handlingsplan för den cirkulära ekonomin – För ett renare och mer konkurrenskraftigt Europa. I det meddelandet efterlystes en översyn av de nuvarande reglerna för att främja mer cirkulära affärsmodeller genom att koppla konstruktionsfrågor till behandling av uttjänta fordon, överväga regler för obligatoriskt materialåtervunnet innehåll för vissa material i komponenter och göra materialåtervinningen effektivare. Detta är också i linje med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1252 ([3]). Rådet och Europaparlamentet betonade också behovet av nya unionsregler i dessa frågor, som ersätter de befintliga reglerna om typgodkännande av fordon när det gäller återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet samt uttjänta fordon.

(3) I Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG ([4]) fastställs harmoniserade behandlingskrav för uttjänta fordon och mål för återanvändning och materialåtervinning samt återanvändning och återvinning av fordon. I det direktivet fastställs skyldigheter för insamling av uttjänta fordon samt skyldigheter för ekonomiska aktörer, särskilt begränsningar av användningen av tungmetaller i fordon. Det införs också grundläggande regler för utökat producentansvar, vilket innebär att fordonsproducenter måste täcka en del av kostnaderna för insamling av uttjänta fordon.

(4) I kommissionens utvärdering av direktiv 2000/53/EG betonades att det har varit effektivt när det gäller att uppnå många av de ursprungliga målen, särskilt när det gäller att eliminera kadmium, bly, kvicksilver och sexvärt krom från fordon, öka antalet insamlingsplatser för uttjänta fordon och uppnå målen för återvinning och materialåtervinning. Utvärderingen visade dock att det direktivet inte i tillräcklig utsträckning behandlade viktiga frågor beträffande insamling av uttjänta fordon och inte längre var anpassat för att säkerställa en hög kvalitet på behandlingen av dessa fordon.

([3]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1252 av den 11 april 2024 om inrättande av en ram för säkerställande av trygg och hållbar försörjning av kritiska råmaterial och om ändring av förordningarna (EU) nr 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 och (EU) 2019/1020 (EUT L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (EGT L 269, 21.10.2000, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG ([5]) reglerar typgodkännande av fordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning, så att dessa fordon kan uppfylla de mål som fastställs i direktiv 2000/53/EG när de är uttjänta. Direktiv 2005/64/EG har dock inte varit effektivt när det gäller att avsevärt förbättra återanvändbarheten, materialåtervinningsbarheten och återvinningsbarheten för nya fordon och är inte anpassat till egenskaperna hos nya fordon, som har förändrats avsevärt sedan direktiv 2005/64/EG trädde i kraft.

(6) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 ([6]) infördes ett omfattande system för typgodkännande och marknadstillsyn för motorfordon och släpfordon samt för system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon i syfte att säkerställa att den inre marknaden fungerar väl och för att erbjuda en hög miljöprestandanivå. Det behövs en separat regleringsakt för det EU-typgodkännandeförfarande som fastställs i bilaga II till den förordningen. Det är därför nödvändigt att fastställa bestämmelser och krav för cirkularitet för fordon som har inlett förfarandet för att erhålla EU-typgodkännande. För att säkerställa att fordonen uppfyller dessa krav är det nödvändigt att säkerställa att detta verifieras i förfarandet för EU-typgodkännande. De administrativa bestämmelserna i förordning (EU) 2018/858, inbegripet bestämmelserna om marknadskontroll, korrigerande åtgärder, skyddsklausuler och sanktioner, gäller för typgodkännanden som utfärdas enligt den här förordningen.

(7) Det viktigt att skilja mellan befintliga typgodkännanden och nya typgodkännanden. Det är därför nödvändigt att klargöra vilka bestämmelser som gäller för nya fordonstyper enligt förordning (EU) 2018/858. Det bör därför klargöras att ändringar av typgodkännandet inte systematiskt kräver en utökning av typgodkännandet enligt den förordningen.

(8) För att förbättra den inre marknadens funktion och samtidigt säkerställa en hög miljöskyddsnivå är det mycket viktigt att harmonisera villkoren för typgodkännande av fordon när det gäller deras återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet, fordonens tillverkningsfas, bedömning av fordons status och export av begagnade fordon. För att bidra till målen att bevara, skydda och förbättra miljöns kvalitet, skydda människors hälsa och utnyttja naturresurserna varsamt och rationellt är det mycket viktigt att fastställa regler för hanteringen av uttjänta fordon, med beaktande av fordonets konstruktion, samt åtgärder som syftar till att förhindra olaglig isärtagning såsom bättre spårbarhet vid överlåtelse av äganderätten till begagnade fordon. Det effektivaste sättet att underlätta fordonsindustrins övergång till en cirkulär ekonomi är därför att inrätta ett enhetligt regelverk på unionsnivå som på ett integrerat och konsekvent sätt omfattar konstruktion, tillverkning och utsläppande på marknaden i unionen av fordon samt behandling av uttjänta fordon. Detta är också avgörande för utvecklingen av unionsmarknaden för sekundära råmaterial som ingår i nya fordon som släpps ut på marknaden, samt för att undvika handelshinder och snedvridning av konkurrensen, säkerställa rättslig klarhet och förbättra miljöprestandan hos alla ekonomiska aktörer som är involverade i konstruktionen och tillverkningen av fordon och behandlingen av uttjänta fordon. För att uppnå dessa mål bör direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG ersättas med en förordning, på grundval av artiklarna 114 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

(9) I de yttersta randområden som anges i artikel 349 i EUF-fördraget bör medlemsstaterna kunna anpassa producenternas skyldigheter för att garantera en tjänst och täcka kostnaderna för hanteringen av uttjänta fordon med hänsyn till förhållandena i dessa områden.

([5]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/64/EG av den 26 oktober 2005 om typgodkännande av motorfordon med avseende på återanvändning, materialåtervinning och återvinning samt om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG (EUT L 310, 25.11.2005, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

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

(10) Direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG gäller endast personbilar (M_1) och lätta kommersiella fordon (N_1), som utgör cirka 85 % av alla registrerade fordon i unionen. De återstående fordonen, nämligen två- och trehjuliga fordon, fyrhjulingar, lastbilar, bussar och släpvagnar, omfattas inte av någon unionslagstiftning om ekodesign och hanteringen av dem när de är uttjänta. För att skapa ett övergripande ramverk för cirkularitet för alla fordon som är registrerade i unionen, även deras miljömässigt sunda behandling, och för att förhindra att den inre marknaden fragmenteras, bör denna förordning inte endast tillämpas på fordon i kategorierna M_1 och N_1 utan delvis även vissa fordon i kategori L, tunga fordon och släpfordon till dessa (M_2, M_3, N_2, N_3 och O). Det saknas heltäckande information om behandling av sådana uttjänta fordon i unionen, vilket omöjliggör tillämpning av samma system för dem som för fordon i kategorierna M_1 och N_1 när denna förordning träder i kraft. Kraven i fråga om insamling av uttjänta fordon, obligatorisk avlämning av dem till auktoriserade behandlingsanläggningar samt sanering av dem, obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning och materialåtervinning före fragmentering och villkoren för deponering av icke-inert avfall från fragmentering bör dock tillämpas på fordon i kategori L samt tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon (M_2, M_3, N_2, N_3 och O). För att underlätta behandlingen av dessa uttjänta fordon bör tillverkare vara skyldiga att tillhandahålla information om avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material från sådana fordon. Bestämmelserna om utökat producentansvar bör också tillämpas på dessa fordonskategorier och täcka kostnaderna för insamling och sanering av fordonen när de är uttjänta.

(11) Eftersom inte alla medlemsstater kräver registrering av fordon i kategori L1e, L2e eller L6e är det nödvändigt att ge medlemsstaterna möjlighet att undanta dessa fordonskategorier från krav avseende registrering.

(12) Problem vid export av begagnade fordon gäller inte bara personbilar (M_1) och lätta kommersiella fordon (N_1), utan även större fordon, vilket framgår av undersökningar. Dessa bestämmelser bör därför även tillämpas på tunga fordon och släpvagnar till dessa fordon (M_2, M_3, N_2, N_3 och O).

(13) Fordon som konstruerats och tillverkats eller anpassats för användning endast av försvarsmyndigheterna samt fordon som konstruerats och tillverkats för att användas av försvarsmyndigheterna, civilförsvaret, brandförsvaret, ordningsmakten och akutsjukvården bör undantas från denna förordnings tillämpningsområde. Dessa fordon har specialiserade driftsfunktioner och omfattas av särskilda tekniska krav, och deras konstruktion, tillverkning och användning skiljer sig avsevärt från vad som gäller för fordon avsedda för allmänna vägtransporter. På sådana fordon skulle det därför inte vara lämpligt att tillämpa allmänna cirkularitetskrav för fordonskonstruktion och hantering av uttjänta fordon, och det är förenligt med särdragen hos deras funktioner att undanta dem från denna förordnings tillämpningsområde.

(14) För att bevara Europas kulturarv bör fordon av historiskt intresse undantas från denna förordnings tillämpningsområde och inte omfattas av skyldigheterna avseende överlåtelse av äganderätt eller export, eller kraven för uttjänta fordon. På samma sätt bör fordon som av en medlemsstat erkänns ha ett särskilt kulturellt intresse undantas från denna förordnings tillämpningsområde. Detta kan omfatta till exempel fordon som innehas av samlare eller museer, specialbyggda fordon eller tävlingsfordon, förutsatt att de behöriga myndigheterna erkänner det särskilda kulturella intresset i fråga. Kraven i denna förordning, till exempel cirkularitetskraven för fordonskonstruktion, bör dock tillämpas på dessa fordon innan de betraktas som fordon av historiskt intresse eller fordon av särskilt kulturellt intresse. Vidare kommer dessa fordon när medlemsstaterna inte längre betraktar dem som fordon av historiskt intresse eller fordon av särskilt kulturellt intresse åter att omfattas av denna förordning, och krav såsom skyldigheter avseende överlåtelse av äganderätt, export eller uttjänta fordon bör tillämpas.

(15) För att undvika orimliga administrativa bördor och säkerställa att denna förordnings tillämpningsområde täcker behoven på den inre marknaden bör även andra typer av fordon, såsom fordon i kategori L som tillverkas i små serier eller vissa pedalassisterade cyklar i kategori $L1_e$-A och $L1_e$-B, förbli utanför denna förordnings tillämpningsområde.

(16) Fordon avsedda för särskilda ändamål konstrueras för att fylla en viss funktion och kräver montering av särskilda karosserier, vilket tillverkaren inte har fullständig kontroll över. Detta försvårar beräkningen av graden av återanvändning, materialåtervinning och återvinning. För fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna M_1 och N_1 bör kostnaderna för insamling, sanering, obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter och behandling täckas av producenter inom ramen för systemet för utökat producentansvar. För fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O bör endast en begränsad uppsättning regler tillämpas. Bestämmelser om ämnen som inger betänkligheter i fordon bör också tillämpas på fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna M_1 och N_1, såsom är fallet enligt direktiv 2000/53/EG. Andra delar av ett fordon avsett för särskilda ändamål som har typgodkänts genom etappvis typgodkännande bör omfattas i samma utsträckning som den berörda fordonskategorin. Fordon avsedda för särskilda ändamål i alla kategorier utom M_1 och N_1 som produceras av en tillverkare av små serier bör inte omfattas av denna förordning.

(17) Husbilar och husvagnar skiljer sig från konventionella fordon eller släpfordon, eftersom deras primära funktion är boende, inte transport. Dessa husbilar och husvagnar är byggda med komponenter som inte är avsedda för fordonsindustrin, såsom trä, möbler, vattensystem och hushållselsystem, vilka ligger utanför verksamhetsområdet för anläggningar för materialåtervinning av fordon. Många husvagnar är permanent uppställda som fritidshus, används för säsongsboende och behåller sin funktion i årtionden. Med tanke på deras särskilda ändamål, särskilda materialsammansättning och kontinuerliga användning bör husvagnar undantas från denna förordnings tillämpningsområde. Husbilar, som ofta är oregistrerade, bör inte klassificeras som uttjänta fordon så länge de fortsätter att användas som bostäder. Husbilar har i sina grundfordon delar och komponenter som också används i andra fordon och bör därför omfattas av samma skyldigheter när de inte längre används för bostadsändamål.

(18) En av de största praktiska svårigheterna i samband med tillämpningen av direktiv 2000/53/EG är att avgöra om ett fordon är uttjänt eller inte, särskilt när det gäller gränsöverskridande transporter av fordon. Trots att riktlinjer har utfärdats i denna fråga är det fortfarande svårt att avgöra om ett fordon är uttjänt eller inte. Det är därför nödvändigt att fastställa rättsligt bindande exakta kriterier som gör det möjligt att fastställa huruvida ett fordon är uttjänt. Dessa kriterier bör användas av alla relevanta behöriga myndigheter, ekonomiska aktörer och fordonsägare som hanterar uttjänta fordon. Det är dock också nödvändigt att införa undantag som bevarar medlemsstaternas möjlighet att fastställa situationer då enskilda fordon inte ska omfattas av denna förordning på grund av deras status som fordon av särskilt kulturellt intresse så länge de har kvar den statusen. Dessutom bör de behöriga myndigheterna i en medlemsstat kunna undanta ett fordon från statusen som uttjänt fordon när det berörda fordonet är föremål för reparation, på begäran av dess ägare.

(19) I utvärderingen av direktiv 2000/53/EG drogs slutsatsen att bestämmelserna i det direktivet om konstruktion av fordon som syftar till att underlätta isärtagning och användning av materialåtervunnet material hade en mycket begränsad inverkan på konstruktionen och tillverkningen av nya fordon, eftersom de inte var tillräckligt detaljerade, specifika och mätbara.

(20) För att kunna angripa konstruktionen av alla fordon som släpps ut på unionsmarknaden samt det skede när de är uttjänta krävs harmoniserade cirkularitetskrav som ska verifieras i typgodkännandeskedet. Att konstruera och tillverka fordon på ett sätt som säkerställer att deras delar och komponenter kan återanvändas och att de material som de innehåller kan materialåtervinnas, är avgörande för en korrekt värdering av dessa delar, komponenter och material när ett fordon är uttjänt. Därför bör tillverkare och deras leverantörer integrera konstruktionsmetoder som förbättrar återanvändbarheten och materialåtervinningsbarheten i ett tidigt skede av utvecklingen av nya fordon. Nya fordonstyper bör därför fortsätta konstrueras så att de kan återanvändas eller materialåtervinnas till minst 85 % av fordonets massa, och återanvändas eller återvinnas till minst 95 % av fordonets massa, vilket redan föreskrivs i direktiv 2005/64/EG. För att säkerställa att beräkningen av graden av återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet görs på ett enhetligt sätt och kan övervakas, bör en ny metod för beräkning och verifiering av graden av ett fordons återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet fastställas. Denna metod bör bättre återspegla den faktiska potentialen hos ett nytt fordon att materialåtervinnas, återanvändas och återvinnas när det är uttjänt, samtidigt som hänsyn tas till den tekniska utvecklingen. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa en metod för detta arbete med beaktande av den internationella standarden ISO 22628:2002. Fram till dess att en sådan metod har fastställts bör graden av återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet fortsätta att beräknas i enlighet med den internationella standarden ISO 22628:2002, som i direktiv 2005/64/EG. Kommissionen bör sträva efter att säkerställa att den relevanta metod som fastställts av FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) uppdateras i enlighet med detta för att undvika inkonsekvenser med unionens metod och minska bördan för tillverkare.

(21) Fordonsindustrins leveranskedja omfattar ett stort antal leverantörer, däribland många små och medelstora företag som är verksamma i olika regioner och med olika organisationsstrukturer. Tillverkare bör samla in information genom hela leveranskedjan om de material som används i fordon och fastställa och genomföra förfaranden för att kontrollera att sådan information är korrekt, men de bör ta hänsyn till små och medelstora företags kapacitet. Små och medelstora företag har ofta begränsade administrativa resurser, färre tekniska verktyg och, i vissa fall, inga etablerade system för att generera eller kontrollera detaljerade uppgifter om miljö eller materialsammansättning. Dessa begränsningar kan påverka tillgången till och fullständigheten hos den information som små och medelstora företag kan tillhandahålla. Vid bedömningen av tillverkarnas förfaranden för insamling och kontroll av leverantörsinformation bör därför små och medelstora företags särskilda situation i leveranskedjan vederbörligen beaktas.

(22) Att säkerställa att fordon kan repareras under hela sin livslängd är en grundpelare i en verkligt hållbar och cirkulär fordonsekonomi. Fordon bör inte förhastat klassificeras som uttjänta när de fortfarande kan repareras, eftersom det skulle leda till onödigt avfall, ekonomisk ineffektivitet och en oskälig börda för fordonsägarna.

(23) Fordon bör konstrueras och tillverkas på ett sådant sätt att förekomsten av ämnen som inger betänkligheter begränsas. I sitt meddelande av den 14 oktober 2020 *Kemikaliestrategi för hållbarhet – På väg mot en giftfri miljö* konstaterade kommissionen att ämnen som inger betänkligheter ska minimeras och ersättas så långt som möjligt och att de skadligaste ämnena ska fasas ut i fråga om användning som inte är nödvändig för samhället, särskilt i konsumentprodukter. Följaktligen bör ämnen som inger betänkligheter och som används i fordon eller i delar eller komponenter i fordon minimeras så långt det är möjligt i syfte att säkerställa att fordon, och material som materialåtervinns från fordon, inte inverkar negativt på miljön eller människors hälsa under hela sin livscykel.

(24) Direktiv 2000/53/EG begränsar redan användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon och innehåller undantag för när sådana ämnen är tillåtna att använda i vissa tillämpningar. Denna förordning bör ta över dessa befintliga regler. För att säkerställa en konsekvent kemikalielagstiftning bör dock begränsningar av utsläppande på marknaden och användning av andra ämnen i fordon behandlas inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 ([7]). På samma sätt bör begränsningar av användningen av ämnen som regleras genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021 ([8]) respekteras på grundval av bestämmelserna i den förordningen.

(25) För att underlätta efterlevnaden av denna förordning och ge vägledning om förekomsten av ämnen som inger betänkligheter i fordon och tillhörande delar och komponenter, inbegripet sådana som hindrar återanvändning och materialåtervinning, eller inverkar negativt på hälsan eller miljön, är det lämpligt att kommissionen gör en bedömning och kartläggning av sådana ämnen. I detta syfte bör kommissionen, med bistånd av Europeiska kemikaliemyndigheten som inrättats genom förordning (EG) nr 1907/2006 (*kemikaliemyndigheten*), utarbeta en rapport om förekomsten av ämnen som inger betänkligheter i fordon. Rapporten bör fastställa i vilken utsträckning sådana ämnen hindrar återanvändning och materialåtervinning eller inverkar negativt på hälsan eller miljön, utan att överlappa bedömningar som redan krävs enligt annan unionslagstiftning. På grundval av sina iakttagelser bör kommissionen överväga och vidta lämpliga uppföljningsåtgärder, inbegripet, i relevanta fall, antagande av delegerade akter för att fastställa informationskrav och begränsningar för ämnen som inger betänkligheter och som inverkar negativt på återanvändning och materialåtervinning av skäl som inte främst rör kemikaliesäkerhet.

(26) I direktiv 2000/53/EG föreskrivs undantag från begränsningar av användningen av bly och kadmium i batterier som används i fordon, som tas över genom denna förordning. Användningen av ämnen i batterier regleras dock på ett heltäckande sätt i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1542 ([9]). Sådana ämnen bör därför behandlas i, och begränsningar av dem och därmed sammanhängande undantag, beroende på vad som är lämpligt, bör överföras till, den förordningen genom en ändringsbestämmelse enligt den här förordningen.

(27) I syfte att ta hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen bör befogenheten att anta delegerade akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget fortsätta att delegeras till kommissionen med avseende på ändring av undantag från begränsningar av användning av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon inom ramen för denna förordning. En ändring eller strykning av sådana undantag bör föregås av en bedömning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av en sådan förändring, vilket saknas i direktiv 2000/53/EG, med beaktande av tillgången till alternativa ämnen, samt konsekvenserna för miljön och människors hälsa under fordonens hela livscykel. Innan kommissionen antar en sådan delegerad akt bör den samråda med relevanta experter och berörda parter i syfte att beakta de samhällsekonomiska konsekvenserna och konsekvenserna för miljön och människors hälsa. För att uppnå ett effektivt beslutsfattande, en effektiv samordning och en effektiv förvaltning av de tekniska, vetenskapliga och administrativa aspekterna av att ändra denna förordning i fråga om begränsningarna av användningen av ämnen i fordon, bör kemikaliemyndigheten bistå kommissionen vid en sådan bedömning.

([7]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG (EUT L 396, 30.12.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1021 av den 20 juni 2019 om långlivade organiska föroreningar (EUT L 169, 25.6.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1542 av den 12 juli 2023 om batterier och förbrukade batterier, om ändring av direktiv 2008/98/EG och förordning (EU) 2019/1020 och om upphävande av direktiv 2006/66/EG (EUT L 191, 28.7.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) För att öka cirkulariteten inom fordonsindustrin bör fordon gradvis konstrueras och tillverkas på ett sådant sätt att materialåtervunna material används i stället för primära råmaterial, samtidigt som fordonens säkerhetsprestanda bibehålls. Att använda materialåtervunnet material ger en mer resurseffektiv användning av material, minskar koldioxidutsläppen från produktionen och minskar de negativa miljöeffekterna i samband med användningen av primära råmaterial. Ökad cirkularitet i fråga om fordon som tillverkas i tredjeländer och som släpps ut på unionsmarknaden kommer också att bidra till att minska växthusgasutsläppen globalt, även i unionen. Det stärker också unionens strategiska oberoende och konkurrenskraft genom att minska råmaterial- och energiberoendet i samband med försörjningen av primära råmaterial, särskilt genom att bidra till att behålla värdefulla kritiska råmaterial inom unionen och samtidigt stärka marknaden för sekundära råmaterial. Även om det inte finns några globala krav på användning av materialåtervunnet innehåll har många tillverkare redan börjat använda materialåtervunnet material i sina fordon. Fastställandet av mål och enhetliga bestämmelser om hur det materialåtervunna innehållet ska beräknas kommer att skapa rättssäkerhet och bidra till att skapa rättvis konkurrens mellan tillverkare. Kraven bör tillämpas på alla tillverkare som avser att släppa ut fordon på unionsmarknaden, inbegripet via marknadsplatser online, oavsett var de är baserade. Med tanke på de globala värdekedjornas betydelse i fordonsindustrin bör denna förordning göra det möjligt att anskaffa sekundära råmaterial från länder utanför unionen.

(29) Med tanke på den låga materialåtervinningsgraden när det gäller plast, särskilt från uttjänta fordon, och de övergripande negativa effekterna av andra former av behandling av plastavfall, är det lämpligt att öka användningen av materialåtervunnen plast i fordon. Av den anledningen bör ett obligatoriskt mål för plast som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet införas för nya fordon. Varje fordonstyp bör därför innehålla plast som är materialåtervunnen från plastavfall efter konsumentledet, med progressivt ökande procentandelar. Av detta mål för materialåtervunnet innehåll av plast i fordonstyper bör 20 % uppnås genom att plast som materialåtervinns från uttjänta fordon används. Urvalet av plaster som omfattas av målen bygger på de materialåtervinningsbara typer av plast som anges i det gemensamma forskningscentrumets studie om detta med titeln *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive* och konsekvensbedömningen av denna förordning. I de dokumenten beaktas inte andra härdplaster än polyuretanskum i säten och elastomerer vid beräkningen av målen, eftersom härdplaster är särskilt svåra att materialåtervinna. Många vanliga elastomerer, härdplaster och tvärbundna material uppfyller definitionen av polymer som i förordning (EG) nr 1907/2006. Elastomerer, inklusive termoplastiska elastomerer, som kan omarbetas till termoplaster omfattas av de mål för materialåtervunnet innehåll av plast som föreskrivs i den här förordningen. Mål för materialåtervunnet innehåll av elastomerer i däck beaktas dock, eftersom däck är en prioriterad produkt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1781 ([10]) och därför inte omfattas av den här förordningen. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna skyldighet bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa metoder för beräkning och verifiering av andelen plast som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och andelen avfall efter konsumentledet från uttjänta fordon. För att möjliggöra andra materialåtervinningsmetoder än mekanisk materialåtervinning, inbegripet kemisk materialåtervinning, och för att bidra till uppnåendet av målen för materialåtervunnet innehåll är det nödvändigt att fastställa ytterligare regler för beräkning, verifiering och rapportering av innehållet av materialåtervunnen plast. I sådana fall är det nödvändigt att införa så kallad massbalansredovisning i linje med de metoder för massbalansredovisning som är tillämpliga på materialåtervinning av plast, med beaktande av särdragen hos särskild materialåtervinningsteknik för plast, såsom i heterogent fragmenterat fordonsavfall. Om bristande tillgång till eller alltför höga priser på specifik materialåtervunnen plast gör det alltför svårt att uppnå minimiprocentandelarna bör kommissionen ges befogenhet att komplettera den här förordningen genom att fastställa tillfälliga undantag från målen för innehåll av materialåtervunnen plast.

([10]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1781 av den 13 juni 2024 om upprättande av en ram för att fastställa ekodesignkrav för hållbara produkter, om ändring av direktiv (EU) 2020/1828 och förordning (EU) 2023/1542 och om upphävande av direktiv 2009/125/EG (EUT L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

(30) Främjandet av användningen av materialåtervunnen plast i fordon bygger på antagandet att detta innehåll i sig har producerats på ett miljömässigt hållbart sätt, så att koldioxidavtrycket minskar och den cirkulära ekonomin gynnas. I detta syfte behöver vissa skyddsåtgärder införas för att säkerställa att det sätt på vilket materialåtervunnet innehåll erhålls inte omintetgör miljöfördelarna med att använda sådant innehåll i fordon. Det är därför nödvändigt att ta itu med de dithörande miljöproblemen på ett icke-diskriminerande sätt med avseende på både inhemskt tillverkad och importerad materialåtervunnen plast. För att kunna tas med i beräkningen för de mål för materialåtervunnet innehåll som fastställs i denna förordning bör därför materialåtervunnen plast omfattas av likvärdiga villkor när det gäller kraven på skydd av människors hälsa, klimatet och miljön, inbegripet när det gäller utsläpp och avfallshantering, oavsett om materialåtervinningsprocessen sker inom eller utanför unionen.

(31) De villkor som är tillämpliga på material som materialåtervinns i tredjeländer, inbegripet revisionskraven, bör endast tillämpas från och med den 14 augusti 2030, och kommissionen bör mer ingående bedöma de förväntade effekterna av dessa villkor mot bakgrund av utvecklingen av marknadssituationen och handelsförbindelserna och bör rapportera sin bedömning till Europaparlamentet och rådet senast den 14 augusti 2028.

(32) För att uppnå målen för integrering av materialåtervunnet innehåll enligt denna förordning bör kommissionen senast den 14 augusti 2032 offentliggöra en översyn av situationen i fråga om teknikutveckling och miljöprestanda hos biobaserad plast och hos elastomerer som härrör från bearbetningen av däck i fordon och, när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag med hållbarhetskrav och mål.

(33) Fordonsindustrin är en av de största stålanvändarna, och den nuvarande användningen av materialåtervunnet stål i nya fordon är fortfarande låg. I syfte att bidra till att minska koldioxidavtrycket i samband med produktionen av nya fordon och stödja fordonsindustrins övergång till klimatneutralitet bör en minimiandel stål som ska materialåtervinnas från stålavfall efter konsumentledet och, i förekommande fall, järnskrot i nya fordon fastställas. Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget bör därför delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel stål som ska materialåtervinnas från stålavfall efter konsumentledet och, i förekommande fall, järnskrot, inbegripet platta och långa kolstålsprodukter och möjligen produkter av rostfritt stål i olika produktfamiljer, och som ska finnas i och ingå i fordonstyper. Fastställandet av ett framtida mål bör föregås av en särskild studie från kommissionen som omfattar alla relevanta tekniska, miljömässiga och ekonomiska faktorer som är kopplade till målets genomförbarhet, inbegripet konsekvenser för andra sektorer som använder stål och för de globala växthusgasutsläppen. Det är viktigt att skilja mellan olika stålprodukt familjer i fordonet, eftersom dessa produceras med olika tekniker som medför olika begränsningar för användningen av järnskrot beroende på förmågan att tolerera kopparinnehåll och andra spårelement. I syfte att komplettera vissa icke väsentliga delar av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en metod för beräkning och verifiering av andelen stål som återvunnits från stålavfall efter konsumentledet och, i förekommande fall, järnskrot som finns i och ingår i fordonstypen.

(34) Fordonsindustrin är också en av de största användarna av aluminium, och står för mer än 40 % av unionens totala efterfrågan, och användningen ökar. I dagsläget används materialåtervunnet aluminium endast i låg utsträckning i nya fordon. I syfte att bidra till att minska koldioxidavtrycket i samband med produktionen av nya fordon och stödja fordonsindustrins övergång till klimatneutralitet, minska energiförbrukningen och energikostnaderna samt förbättra resiliensen genom att minska beroendet av tillförsel av primära råmaterial är det lämpligt att öka användningen av materialåtervunnet aluminium i fordon. I detta syfte bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel aluminium och aluminiumlegeringar som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet i fordonstyper och, i tillämpliga fall, från avfall före konsumentledet, som finns i och ingår i fordonstyper. Fastställandet av ett framtida mål bör föregås av en särskild studie från kommissionen som omfattar alla relevanta tekniska, miljömässiga och ekonomiska faktorer som är kopplade till målets genomförbarhet. I syfte att komplettera vissa icke väsentliga delar av denna förordning bör befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en metod för beräkning och verifiering av andelen aluminium och aluminiumlegeringar som återvunnits från avfall efter konsumentledet och, i tillämpliga fall, från avfall före konsumentledet som finns i och ingår i fordonstypen.

(35) Det finns potential att öka användningen av materialåtervunnet innehåll i fordon för andra material som vanligen används av fordonsindustrin, för vilka marknaderna för sekundära råmaterial är underutvecklade, koldioxidavtrycket från produktionen av primära råmaterial är högt eller materialåtervinningsnivåerna är begränsade, samtidigt som sorterings- och materialåtervinningstekniken förbättras. Det är därför lämpligt att kommissionen bedömer konsekvenserna av samt hur önskvärt och genomförbart det är att fastställa mål för materialåtervunnet innehåll av neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nickel, kobolt och bor som används i permanentmagneter samt för magnesium och magnesiumlegeringar.

(36) I syfte att stärka underutvecklade marknader för sekundära råmaterial bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av en minimiandel magnesium och magnesiumlegeringar, neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nickel, kobolt eller bor som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som ska finnas i och ingå i fordonstyperna. I syfte att komplettera vissa icke väsentliga delar av denna förordning bör befogenhet att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen för att fastställa en metod för beräkning och verifiering av andelen material som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och, i förekommande fall, avfall före konsumentledet i fordonstyper. Metoden är nödvändig för att klargöra definitionerna av skrot efter konsumentledet och skrot före konsumentledet. Detta är relevant för att uppmuntra till förbättring av kvalitet och tillvaratagande av värde för avfallsfraktioner efter konsumentledet. För att främja utfasningen av fossila bränslen genom användning av mer materialåtervunnet innehåll är det nödvändigt med tydliga definitioner för att stimulera materialåtervinning av skrot efter konsumentledet, samtidigt som användningen av skrot före konsumentledet, som vanligtvis har samma koldioxidavtryck som det primära råmaterialet, minimeras.

(37) I enlighet med kraven i förordning (EU) 2024/1252, och med hänsyn till att det är nödvändigt att i den här förordningen fastställa bestämmelser om materialåtervunnet innehåll i fordon och information om avlägsnande av delar och komponenter som innehåller permanenta magnetiska material i fordon, bör dessa bestämmelser tillämpas som ett sektorsspecifikt genomförande av bestämmelserna i förordning (EU) 2024/1252. Detta kommer att säkerställa rationalisering och integrering av olika skyldigheter avseende information om avlägsnande av sådana delar och komponenter enligt den här förordningen med skyldigheterna för andra delar och komponenter. Skyldigheterna avseende märkning enligt artikel 28 i förordning (EU) 2024/1252 är tillämpliga.

(38) För att säkerställa att batterier materialåtervinns i enlighet med kraven i förordning (EU) 2023/1542 och att elmotorer, som innehåller betydande mängder sällsynta jordartsmetaller, också kan ersättas och materialåtervinnas, är det nödvändigt att införa konstruktionskrav för nya fordonstyper, så att dessa batterier och deras batteripaket och elmotorer enkelt kan avlägsnas av auktoriserade behandlingsanläggningar eller reparations- och underhållsanläggningar under alla faser av ett fordons livscykel. Kommissionen bör också uppmuntra utarbetandet av standarder för konstruktions- och monteringsteknik som underlättar underhåll, reparation och ändamålsändring av batterier och batteripaket. Mer allmänt, för att maximera potentialen för ersättning, återanvändning, materialåtervinning, återtillverkning eller renovering av fordonsdelar och komponenter, och för att minimera avfallet, bör fordon konstrueras på ett sätt som gör det möjligt att avlägsna så många delar och komponenter som möjligt. Begreppet teknisk genomförbarhet bör tolkas på ett sätt som stöder och underlättar dessa mål, samtidigt som det erkänns att säkerhets- eller funktionskrav för en del i vissa fall kan motivera alternativa lösningar som begränsar möjligheten att avlägsna en del eller komponent. I sådana fall bör tillverkarna visa att ett sådant val är nödvändigt. I syfte att ta hänsyn till teknisk och vetenskaplig utveckling bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av den här förordningen genom en översyn av förteckningen över delar och komponenter som ska konstrueras för att kunna avlägsnas från eller bytas ut i fordon. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta konstruktionskrav bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter.

(39) Enligt EU:s typgodkännandesystem som fastställs i förordning (EU) 2018/858 är tillverkare skyldiga att tillverka sina fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter i överensstämmelse med den godkända fordonstypen. För att säkerställa att tillverkare uppfyller de cirkularitetskrav som gäller för dem i typgodkännandeskedet och som fastställs i den här förordningen, och att typgodkännandemyndigheter kan kontrollera efterlevnaden, är det nödvändigt att tillverkarna i underlaget tar med den information som krävs för typgodkännandeförfarandet. För att öka transparensen och säkerställa att den erforderliga typgodkännandeinformationen presenteras på ett sätt som är förenligt med kraven i annan lagstiftning om typgodkännandekrav för fordon, bör kommissionen ändra de regler som fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 ([11]) som standardiserar de dokument och den information som ska ingå i underlaget och därmed specificerar de administrativa kraven för typgodkännande.

(40) För att säkerställa att tillverkare av personbilar och lätta nyttofordon vidtar åtgärder för att säkerställa att de uppfyller cirkularitetskraven enligt denna förordning, och för att uppmuntra dem att förbättra cirkulariteten hos fordonen, bör de utarbeta en övergripande cirkularitetsstrategi. Cirkularitetsstrategin bör utarbetas på tillverkarnivå och uppdateras vart femte år. En kopia bör lämnas till typgodkännandemyndigheterna och till kommissionen. Även om cirkularitetsstrategin tillhandahålls typgodkännandemyndigheterna bör den inte kopplas till typgodkännandeförfarandet. För att säkerställa en bredare tillsyn och granskning bör kommissionen offentliggöra tillverkarnas cirkularitetsstrategier, liksom uppdaterade versioner av dessa, med vederbörlig hänsyn till skyddet av konfidentiell information. Kommissionen bör minst vart sjätte år utarbeta och offentliggöra en rapport om fordonsindustrins cirkularitet på grundval av de cirkularitetsstrategier som tillverkarna tillhandahåller och annan information.

(41) För att öka insynen i fordonsindustrins användning av materialåtervunnet material och skapa incitament för att öka andelen materialåtervunnet innehåll bör tillverkare åläggas att tillhandahålla teknisk dokumentation som upplyser om procentandelen materialåtervunnet material i nya fordonstyper som lämnas in för typgodkännande. Detta krav bör tillämpas på ett urval av material för vilka en ökning av andelen materialåtervunnet innehåll i fordon skulle ge särskilt viktiga miljöfördelar. Den obligatoriska deklarationen bör lämnas in till typgodkännandemyndigheten tillsammans med andra dokument som en del av ansökan om typgodkännande.

(42) Tillgång till aktuell information och kommunikation vid rätt tidpunkt mellan tillverkare och avfallshanteringsaktörer i hela fordonsindustrins värdekedja är avgörande för att maximera återanvändningen, återtillverkningen och renoveringen av delar och komponenter i ett fordon och för att säkerställa högkvalitativ materialåtervinning av uttjänta fordon. Tillverkare bör därför ge avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer obegränsad, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till information, inbegripet genom befintliga verktyg som används av fordonsindustrin, som möjliggör säkert avlägsnande av vissa delar, komponenter och material som finns i ett fordon. Tillverkare bör inte vara skyldiga att tillhandahålla reparations- och underhållsaktörer sådan information, om denna information redan har gjorts tillgänglig enligt annan unionslagstiftning. Informationen bör ge vägledning åt avfallshanteringsaktörer, utgivare av teknisk information och reparations- och underhållsaktörer om de steg som krävs för att komma åt och avlägsna elfordonsbatterier och deras batteripaket, inbegripet om de verktyg eller den teknik som möjliggör säker urladdning av dem, och elmotorer. Informationen bör också innehålla tydliga instruktioner om användningen av verktyg eller teknik för denna åtkomst och detta avlägsnande. Den bör bidra till att identifiera, lokalisera och avlägsna de delar, komponenter och material som bör saneras och avlägsnas från fordonet innan det fragmenteras, samt delar och komponenter som innehåller de kritiska råmaterial i permanentmagneter som avses i förordning (EU) 2024/1252. Tillverkare bör också göra vägledning om åtgärder vid nödsituationer tillgänglig för räddningstjänster. Det är viktigt att immateriella rättigheter respekteras, för att säkerställa att åtkomsten till teknisk information inte äventyrar skyddad teknik eller affärshemligheter. Detta bör ske via kommunikationsplattformar som tillverkarna inrättat, och informationen bör tillhandahållas kostnadsfritt, med undantag av skäliga administrativa kostnader. Typgodkännandemyndigheterna bör kontrollera att tillverkarna lämnat in den begärda informationen. Med tanke på behovet av att stödja eftermontering av fordon som ett sätt att minska utsläpp, förlänga fordonens livslängd och främja hållbarhet bör tillverkare också säkerställa ett lämpligt samarbete med eftermonteringsaktörer.

([11]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/683 av den 15 april 2020 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 vad gäller de administrativa kraven för godkännande och marknadskontroll av motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 163, 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) Eftermarknadsaktörers tillgång till information om huruvida delar och komponenter har avlägsnats från uttjänta fordon, även med tanke på framtida utbyte av dessa delar och komponenter, bör garanteras för att värna om konsumenternas valfrihet och säkerställa en effektiv resursanvändning. Det är därför nödvändigt att säkerställa att avfallshanteringsaktörer och utgivare av teknisk information får den information som krävs för ett säkert och effektivt avlägsnande av sådana delar och komponenter från uttjänta fordon. Dessutom bör sådan information tillhandahållas aktörer som bedriver verksamhet som inbegriper reparation och underhåll av fordon, om de inte kan betecknas som avfallshanteringsaktörer och endast i fall där sådant tillhandahållande av information inte redan omfattas av annan unionslagstiftning.

(44) Digital kodning används i allt högre grad för att styra olika delar och komponenter i fordon, men utvärderingen av direktiv 2000/53/EG visade att sådan kodning skulle kunna hindra möjligheterna att återanvända, återtillverka eller renovera vissa delar och komponenter. Det är därför mycket viktigt att tillverkare åläggs att tillhandahålla information som gör det möjligt för yrkesmässiga avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer att lösa de problem som härrör från dessa digitalt kodade delar och komponenter i ett fordon, om kodningen förhindrar reparation, underhåll eller utbyte i ett annat fordon.

(45) Tillverkare och deras leverantörer bör använda de kodningsstandarder för komponenter och material som ursprungligen fastställdes genom kommissionens beslut 2003/138/EG ([12]) för märkning och identifiering av delar, komponenter och material av plast och elastomerer i fordon. De bör säkerställa att alla delar och komponenter i fordon är märkta i enlighet med annan tillämplig unionslagstiftning, särskilt när det gäller märkning av batterier och permanentmagneter som ingår i fordon de släpper ut på marknaden. För att ta hänsyn till teknisk och vetenskaplig utveckling bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av den bilaga som anger hur delar i och komponenter till fordon bör märkas.

(46) För att underlätta behandlingen av uttjänta fordon bör tillverkare via digitala verktyg tillhandahålla korrekt, fullständig och aktuell information om säkert avlägsnande och utbyte av fordonsdelar och -komponenter. Ett digitalt cirkularitetspass för fordon bör därför utvecklas och göras tillgängligt som databärare för sådan information, på ett sätt som är förenligt med andra digitala informationsverktyg och plattformar som finns eller håller på att utvecklas inom fordonsindustrin om fordons miljöprestanda, och anpassas till motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2023/1542, (EU) 2024/1781 och (EU) 2024/1257 ([13]). För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av den här förordningen bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter i fråga om att fastställa de tekniska kraven på utformning och drift av passet och regler om lokalisering av databärare eller annan identifierare som gör det möjligt att få tillgång till fordonspasset. När kommissionen fastställer reglerna för det digitala cirkularitetspasset för fordon bör den ta hänsyn till behovet av en hög säkerhets- och integritetsnivå, inbegripet när det gäller fordonens driftdata, för att förebygga cybersäkerhetshot.

([12]) Kommissionens beslut 2003/138/EG av den 27 februari 2003 om fastställande av kodningsstandarder för komponenter och material i fordon enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (EUT L 53, 28.2.2003, s. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

([13]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1257 av den 24 april 2024 om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7), om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009, kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, kommissionens förordning (EU) 2017/1151, kommissionens förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362 (EUT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(47) För att säkerställa att producenter och andra ekonomiska aktörer omfattas av samma regler i alla medlemsstater är det nödvändigt att fastställa harmoniserade regler för avfallshantering av uttjänta fordon. Detta bör leda till en hög skyddsnivå för miljön och människors hälsa i hela unionen. Det skulle också leda till ytterligare harmonisering av kvaliteten på de avfallshanteringstjänster som tillhandahålls av ekonomiska aktörer och göra det lättare för marknaden för sekundära råmaterial att fungera.

(48) För att garantera en säker och miljövänlig behandling av uttjänta fordon bör varje verksamhet eller företag som avser att utföra avfallsbehandling av dessa fordon erhålla ett tillstånd från den behöriga myndigheten. Tillstånd bör beviljas endast om verksamheten eller företaget har den kapacitet som krävs för att utföra behandlingen av uttjänta fordon på ett sätt som är förenligt med tillämplig unionsrätt och nationell rätt, inbegripet de särskilda behandlingskrav som fastställs i denna förordning. Dessutom bör endast auktoriserade behandlingsanläggningar ha behörighet att utfärda skrotningsintyg i enlighet med denna förordning.

(49) Om producenter eller producentansvarsorganisationer ingår avtal med auktoriserade behandlingsanläggningar i syfte att fullgöra sina skyldigheter avseende producentansvar bör dessa avtal vara förenliga med konkurrenslagstiftningens principer och bör inte innehålla bestämmelser som har till syfte eller resultat att begränsa eller snedvrida konkurrensen, särskilt i den mening som avses i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget. Sådana avtal bör vara rättvisa och transparenta och inte innehålla diskriminerande villkor. För att underlätta efterlevnaden av dessa krav bör medlemsstaterna kunna tillhandahålla en avtalsmall.

(50) I direktiv 2000/53/EG fastställs en grundläggande skyldighet för fordonsproducenter att täcka en del av kostnaderna för insamling av uttjänta fordon. På grundval av denna skyldighet är det, i linje med principen om att förorenaren betalar och i överensstämmelse med de allmänna minimikrav för system för utökat producentansvar som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG ([14]), lämpligt att på unionsnivå fastställa krav på tillverkares ansvar för hanteringen av uttjänta fordon. Producenter bör ha utökat producentansvar för de fordon som de för första gången tillhandahåller på marknaden inom en medlemsstats territorium när dessa nått slutet av sin livscykel. Det utökade producentansvaret bör omfatta skyldigheterna att säkerställa att de fordon som tillhandahålls av producenterna på marknaden i en medlemsstat samlas in och hanteras i enlighet med denna förordning och att avfallshanteringsaktörer som hanterar sådana fordon uppfyller de materialåtervinningsmål som fastställs i denna förordning.

(51) För att underlätta övervakningen av att producenter fullgör sina skyldigheter avseende utökat producentansvar bör medlemsstaterna upprätta ett register över producenter eller använda ett befintligt register. Registreringskraven bör harmoniseras i hela unionen för att underlätta registreringen, särskilt när producenter tillhandahåller fordon i olika medlemsstater. Registret bör också användas för rapportering till behöriga myndigheter om hur skyldigheterna avseende utökat producentansvar fullgörs. De egenskaper och aspekter på förfarandet som är kopplade till registret bör också vara förenliga med det register över producenter som inrättats genom förordning (EU) 2023/1542, för att göra det möjligt för fordonsproducenter och batteriproducenter att använda ett och samma register. För att underlätta registreringen av producenter i alla medlemsstater bör kommissionen även upprätta en webbplats med länkar till alla nationella register.

([14]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/98/EG av den 19 november 2008 om avfall och om upphävande av vissa direktiv (EUT L 312, 22.11.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) Enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2065 ([15]) ska leverantörer av onlineplattformar som gör det möjligt för konsumenter att ingå distansavtal med näringsidkare säkerställa att näringsidkare endast kan använda dessa onlineplattformar för att främja meddelanden eller erbjuda produkter eller tjänster till konsumenter som befinner sig i unionen, om leverantörerna av dessa plattformar, innan deras tjänster används för dessa ändamål, har erhållit viss information, när detta är tillämpligt på näringsidkaren. I detta sammanhang utgör fordon produkter. Det som inrättas enligt den här förordningen kan utgöra ett offentligt register i syfte att uppfylla kraven i artikel 30.1 d i förordning (EU) 2022/2065. En självcertifiering där näringsidkaren förbinder sig att endast erbjuda produkter eller tjänster som överensstämmer med tillämpliga regler i unionsrätten enligt artikel 30.1 e i förordning (EU) 2022/2065 kan också omfatta de krav på utökat producentansvar som fastställs i den här förordningen. Vid tillämpning av artikel 30.2 i förordning (EU) 2022/2065 bör medlemsstaterna slutligen, om informationen i producentregistret inte är tillgänglig för allmänheten, säkerställa att leverantörer av onlineplattformar ges kostnadsfri tillgång till denna information, så att de kan göra vederbörliga ansträngningar för att bedöma om informationen är tillförlitlig och fullständig.

(53) Om en producent för första gången tillhandahåller fordon på marknaden inom en medlemsstats territorium där producenten inte är etablerad, bör denna producent utse ett behörigt ombud för utökat producentansvar. Om fler än en producent företräds av ett och samma behöriga ombud i en medlemsstat, bör det behöriga ombudet tillhandahålla namn och kontaktuppgifter för varje företrädd producent separat.

(54) Producenter bör kunna välja om de ska fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar individuellt eller kollektivt genom producentansvarsorganisationer som tar ansvar för deras räkning. Medlemsstaterna bör dock kunna kräva att en producent företräds av en producentansvarsorganisation. I sådana fall bör medlemsstaten inte kräva att producenter företräds av en specifik producentansvarsorganisation, eftersom det bör finnas flexibilitet när det gäller hur många producentansvarsorganisationer det finns i en medlemsstat. Detta bör också vara fallet i medlemsstater med statligt drivna producentansvarsorganisationer som kan omfattas av mer specifika arrangemang enligt nationell rätt. Även om medlemsstaternas rättsliga ramar tillåter olika styrningsstrukturer bör producentansvarsorganisationer i princip verka för att säkerställa att de avgifter som tas ut från producenter uteslutande används för att fullgöra skyldigheterna i samband med insamling och behandling av uttjänta fordon för organisationen och finansieringen av avfallshanteringsskyldigheter. Alla producentansvarsorganisationer bör säkerställa att de uppgifter som producenter lämnar till dem behandlas konfidentiellt. För att säkerställa att alla ekonomiska aktörers intressen vederbörligen beaktas och för att undvika en situation där avfallshanteringsaktörer missgynnas i de beslut som fattas inom ramen för system för utökat producentansvar skulle producentansvarsorganisationer till exempel minst en gång om året kunna genomföra ett strukturerat samråd med berörda parter och på sin webbplats offentliggöra en sammanfattande rapport om samrådet, med de huvudsakliga synpunkter som mottagits tillsammans med en förklaring av hur dessa synpunkter har behandlats. Avfallshanteringsaktörer bör beviljas observatörsstatus i producentansvarsorganisationernas styrande organ, närmare bestämt i deras styrelser, för att förbättra systemets övergripande styrning och effektivitet, samtidigt som behovet av att undvika intressekonflikter beaktas. Avfallshanteringsaktörer bör dessutom väljas ut av producentansvarsorganisationer enligt ett icke-diskriminerande förfarande på grundval av transparenta tilldelningskriterier.

([15]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2065 av den 19 oktober 2022 om en inre marknad för digitala tjänster och om ändring av direktiv 2000/31/EG (förordningen om digitala tjänster) (EUT L 277, 27.10.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) Producenter bör finansiera en del av kostnaderna för den insamling och behandling av uttjänta fordon som är nödvändig för att uppfylla kraven i denna förordning, särskilt skyldigheter som syftar till att säkerställa högre kvalitet på sekundära råmaterial som utvinns från fordon. Den exakta kostnadsnivån för sådan verksamhet som bör täckas av producenter bör fastställas med beaktande av de intäkter från auktoriserade behandlingsanläggningar och andra avfallshanteringsaktörer som uppstått vid försäljning av begagnade reservdelar eller komponenter, samt från sekundära råmaterial från uttjänta fordon. Därför bör de behöriga myndigheterna, i samarbete med producenter och avfallshanteringsaktörer, övervaka de genomsnittliga kostnaderna för insamling, materialåtervinning och behandling samt nivån på de ekonomiska bidrag som betalas av producenterna för att säkerställa att kostnaderna fördelas rättvist mellan alla berörda aktörer.

(56) Producenternas ekonomiska bidrag bör också täcka kostnaden för utbildningskampanjer som syftar till att informera allmänheten och öka insamlingen av uttjänta fordon och för inrättandet av ett anmälningssystem för utfärdande och överföring av skrotningsintyg samt insamling och rapportering av uppgifter till de behöriga myndigheterna. Eftersom denna förordning medför förändringar i producenternas ekonomiska ansvar för insamling av uttjänta fordon som omfattas av direktiv 2000/53/EG bör dessutom lämpliga bestämmelser införas för att beakta övergången från direktiv 2000/53/EG till denna förordning.

(57) Producenter som väljer att individuellt fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar bör också lämna en garanti som ska användas för att täcka kostnaderna för hantering av uttjänta fordon. Sådana garantier bör användas framför allt i fall där de berörda producenterna blir insolventa eller permanent upphör med sin verksamhet.

(58) Om en producent fullgör sina skyldigheter avseende utökat producentansvar inom en producentansvarsorganisation bör de ekonomiska bidrag som betalas av producenten anpassas på grundval av harmoniserade kriterier. Sådana kriterier bör skapa ekonomiska incitament för tillverkarna att öka cirkulariteten när de konstruerar och tillverkar nya fordon, samtidigt som de beaktar mängden primära och materialåtervunna material i ett fordon, i vilken utsträckning det innehåller delar, komponenter och material som är svåra att avlägsna, ta isär, återanvända eller materialåtervinna samt den mängd farliga ämnen som fordonet innehåller. I syfte att undvika snedvridning av den inre marknaden bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på att komplettera denna förordning genom att fastställa närmare bestämmelser om hur kriterierna för anpassning av de ekonomiska bidrag som betalas till producentansvarsorganisationer bör tillämpas.

(59) Vissa medlemsstater har redan inrättat strukturer för utökat producentansvar och avfallshanteringssystem, som utgör grunden för relevanta nationella tillstånd och avtalsarrangemang, vid genomförandet av direktiv 2000/53/EG. Dessa medlemsstater bör kunna fortsätta att använda dessa strukturer och system, förutsatt att de uppfyller kraven i denna förordning.

(60) Fordon blir ofta uttjänta i en annan medlemsstat än den där de släpptes ut på marknaden. Så länge en producent i den mening som avses i denna förordning kan identifieras i den medlemsstat där fordonet blir uttjänt bör denna producent täcka de tillhörande kostnaderna för insamling och behandling. Eftersom det inte alltid är möjligt att identifiera en producent i den medlemsstat där fordonet blir uttjänt efter att ha passerat en gräns är det emellertid också nödvändigt att införa regler om en mekanism för gränsöverskridande kostnadsfördelning som endast bör tillämpas på den specifika situationen och endast på fordon i kategorierna M_1 och N_1. Dessa regler bör säkerställa att de kostnader för insamling och behandling som uppstår för avfallshanteringsaktörerna i den medlemsstat där fordonet blir uttjänt täcks. De skyldigheter som följer av mekanismen för gränsöverskridande kostnadsfördelning, inbegripet utseendet av behöriga ombud i varje medlemsstat, bör inte tillämpas på importörer eller distributörer, för att undvika administrativa bördor för sådana aktörer. Varje tillverkare av fordon i kategorierna M_1 och N_1 bör vara skyldig att utse ett behörigt ombud för den gränsöverskridande mekanismen i varje medlemsstat, underrätta de behöriga myndigheterna om utnämningarna och inrätta mekanismer för gränsöverskridande samarbete med relevanta avfallshanteringsaktörer. Tillverkare bör kunna ge en producentansvarsorganisation i uppdrag att agera som deras behöriga ombud för den gränsöverskridande mekanismen. För tillverkare som är etablerade utanför unionen bör det vara möjligt att utse tillverkarens enda ombud i unionen som avses i artikel 13.4 i förordning (EU) 2018/858 att fullgöra skyldigheterna avseende den gränsöverskridande mekanismen och inrättandet av mekanismer för gränsöverskridande samarbete. Införandet av en sådan gränsöverskridande mekanism bidrar till att skapa lika villkor mellan de auktoriserade behandlingsanläggningarna i hela unionen.

(61) För att säkerställa att dessa skyldigheter uppfylls och för att undvika snedvridning av den inre marknaden, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på att fastställa ytterligare närmare bestämmelser om producenternas, medlemsstaternas och avfallshanteringsaktörernas skyldigheter och utformningen av de gränsöverskridande mekanismerna.

(62) En viktig förutsättning för en sund behandling av uttjänta fordon är att alla uttjänta fordon samlas in. Denna förordning bör därför införa vissa skyldigheter i fråga om insamlingen, som i första hand ska gälla för producenter och i andra hand för medlemsstaterna. Producenter bör säkerställa att alla uttjänta fordon som de har tillhandahållit på marknaden för första gången inom en medlemsstats territorium samlas in. I detta syfte bör producenter eller producentansvarsorganisationer inrätta eller delta i inrättandet av insamlingssystemen och medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att insamlingssystemen verkligen inrättas och att systemen gör det möjligt att uppnå målen i denna förordning. Insamlingssystemen bör göra det möjligt för fordonsägare och andra fordonsinnehavare att utan onödigt merarbete eller kostnader lämna fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning eller insamlingsplats. Detta innebär i praktiken att sådana system på lämpligt sätt bör omfatta varje medlemsstats hela territorium och säkerställa tillräcklig tillgång till auktoriserade behandlingsanläggningar eller insamlingsplatser. De bör också göra det möjligt att samla in uttjänta fordon av alla märken samt delar som utgör avfall från fordonsreparationer.

(63) Uttjänta fordon bör behandlas endast i auktoriserade behandlingsanläggningar, vilket gör att sådana anläggningar spelar en avgörande roll för insamlingen av uttjänta fordon. För att underlätta insamling och säkerställa tillräcklig tillgång till anläggningar för insamling av uttjänta fordon föreskrivs emellertid i denna förordning en möjlighet att inrätta insamlingsplatser. Sådana platser skulle endast ha till uppgift att samla in uttjänta fordon, lagra dem under lämpliga förhållanden och transportera dem till den auktoriserade behandlingsanläggningen. För driften av en sådan plats krävs ett särskilt tillstånd. Insamlingsplatser bör vara skyldiga att leverera alla insamlade uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar.

(64) För att insamlingen av alla uttjänta fordon ska fungera är det nödvändigt att informera allmänheten om att det finns insamlingssystem. Fordonsägare bör vara medvetna om att de i princip kan lämna ett uttjänt fordon, med eller utan elfordonsbatteriet, till ett insamlingsställe eller en auktoriserad behandlingsanläggning utan kostnad, såvida inte väsentliga delar såsom elmotorn, motorn eller flera stora karosseridelar saknas, i syfte att motverka olaglig isärtagning. Om ett elfordonsbatteri saknas bör fordonsägaren bevisa att batteriet har hanterats av en yrkesmässig aktör i enlighet med förordning (EU) 2023/1542. För att förhindra olaglig isärtagning av värdefulla delar och komponenter från uttjänta fordon och verka för att kompletta uttjänta fordon samlas in skulle den kostnadsfria inlämningen av uttjänta fordon kunna vara förenad med ekonomiska incitament. I den informationskampanj som genomförs av producenter eller producentansvarsorganisationer bör det också redogöras för konsekvenserna för miljön och människors hälsa när uttjänta fordon samlas in och behandlas på felaktigt sätt.

(65) Den auktoriserade behandlingsanläggningen bör utfärda ett skrotningsintyg till fordonets sista ägare när det uttjänta fordonet lämnas in. Detta är nödvändigt för att säkerställa en ordentlig övervakning av hanteringen av uttjänta fordon. Minimikraven för sådana intyg fastställs för närvarande i kommissionens beslut 2002/151/EG ([16]), och innehållet i det beslutet bör införas i denna förordning, med nödvändiga anpassningar. Sådana intyg bör utfärdas i elektroniskt format till uttjänta fordons sista ägare och lämnas av de auktoriserade behandlingsanläggningarna till de behöriga myndigheterna i medlemsstaten genom ett elektroniskt anmälningsförfarande i syfte att återkalla registreringen av fordonet. Det elektroniska anmälningssystemet bör göra det möjligt att överföra skrotningsintyget och att lämna en kopia av den elektroniska anmälan till den sista fordonsägaren och till alla ekonomiska aktörer som agerar för den ägarens räkning.

([16]) Kommissionens beslut 2002/151/EG av den 19 februari 2002 om minimikrav för skrotningsintyg utfärdade i enlighet med artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (EGT L 50, 21.2.2002, s. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) Oaktat skyldigheten enligt direktiv 2000/53/EG att överföra alla uttjänta fordon för behandling till en auktoriserad behandlingsanläggning finns det ett mycket stort antal fordon som man inte vet var de befinner sig, och som kan ha behandlats olagligt eller exporterats som uttjänta fordon, eller vars status inte har rapporterats korrekt till medlemsstaternas registreringsmyndigheter. Sådana fordon kallas *saknade fordon*. Medlemsstaterna bör stärka sitt samarbete för att minska antalet saknade fordon. Erkännandet av skrotningsintyg som utfärdats i en annan medlemsstat och skyldigheten att informera myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat om att ett skrotningsintyg har utfärdats, bör göra det möjligt att på ett bättre sätt spåra var uttjänta fordon befinner sig.

(67) För att insamlingen av uttjänta fordon ska fungera bör fordonsägare åläggas uttryckliga skyldigheter. När fordonet är uttjänt bör de lämna det till insamlingsplatser eller auktoriserade behandlingsanläggningar. När fordon är skadade och försäkringsbolag är inblandade i att förklara dem som en teknisk eller ekonomisk totalförlust bör försäkringsbolaget eller någon annan fordonsexpert som agerar för dess räkning också bedöma om fordonet är uttjänt i enlighet med denna förordning. När det gäller övergivna fordon bör de relevanta myndigheterna fastställa regler för att förklara fordonet uttjänt och agera i enlighet med denna förordning. Övergivna fordon kan till exempel vara fordon som lämnats utan uppsikt eller olagligt på allmän egendom, fordon som har parkerats på privat egendom utan egendomsägarens samtycke eller fordon som inte har hämtats efter det att de behöriga myndigheterna har meddelat fordonsägaren.

(68) För att säkerställa en enhetlig och miljövänlig behandling av uttjänta fordon i unionen är det mycket viktigt att se till att de auktoriserade behandlingsanläggningarna tar emot och behandlar alla uttjänta fordon, delar, komponenter och material, även delar som utgör avfall från fordonsreparationer, i enlighet med de villkor som anges i deras tillstånd och i enlighet med kraven i denna förordning, bästa tillgängliga teknik och Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU ([17]). När det gäller efterlevnaden av avlägsnandekraven, kvalitetskraven och målen för materialåtervinning kan, men behöver inte, hela behandlingen av ett uttjänt fordon utföras av en enda avfallshanteringsaktör eller inom en enda anläggning.

(69) Med tanke på den viktiga roll som auktoriserade behandlingsanläggningar spelar när det gäller att hantera uttjänta fordon på ett sätt som inte inverkar negativt på miljön eller människors hälsa och bidrar till uppnåendet av unionens mål för den cirkulära ekonomin, är det nödvändigt att fastställa skyldigheter som är tillämpliga på sådana anläggningar och som omfattar all deras verksamhet, från mottagande och lagring av uttjänta fordon till slutbehandling.

(70) För att deras verksamhet, inklusive kvaliteten på skrot eller annat relevant insatsmaterial, ska vara spårbar bör de auktoriserade behandlingsanläggningarna dokumentera behandlingen och elektroniskt lagra uppgifterna i minst tre år, och på begäran kunna lägga fram dem för relevanta nationella myndigheter.

(71) Saneringen av uttjänta fordon är det första steget mot att förebygga skador på miljön och människors hälsa och negativ inverkan på säkerheten på arbetsplatsen. Det är därför mycket viktigt att ett uttjänt fordon, innan det behandlas vidare, genomgår nödvändig sanering inom 30 dagar efter det att det lämnats till den auktoriserade behandlingsanläggningen. I detta skede bör spilloljor samlas in och lagras åtskilda från andra fluider och vätskor och behandlas vidare i enlighet med direktiv 2008/98/EG. Köldmedier bör behandlas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/573 ([18]). Dessutom bör delar, komponenter och material som innehåller bly, kvicksilver och sexvärt krom avlägsnas från det uttjänta fordonet för att undvika negativa effekter på människor eller miljön.

([17]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/75/EU av den 24 november 2010 om industriutsläpp och utsläpp från djuruppfödning (samordnade åtgärder för att förebygga och begränsa föroreningar) (EUT L 334, 17.12.2010, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/573 av den 7 februari 2024 om fluorerade växthusgaser, om ändring av direktiv (EU) 2019/1937 och om upphävande av förordning (EU) nr 517/2014 (EUT L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) För att säkerställa ett korrekt genomförande av förordning (EU) 2023/1542 ska alla batterier som ingår i fordon avlägsnas separat från ett uttjänt fordon och lagras på en särskild plats för vidare behandling.

(73) För att maximera potentialen för återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter, och bevara ett högt värde för sekundära råmaterial som härrör från uttjänta fordon, bör det vara obligatoriskt att avlägsna vissa delar och komponenter från ett uttjänt fordon före fragmentering. Dessa delar och komponenter bör avlägsnas i en manuell isärtagningsprocess eller en halvautomatisk eller automatisk demonteringsprocess på ett icke-förstörande sätt. Det bör vara möjligt att avvika från kravet på obligatoriskt icke-förstörande avlägsnande av delar och komponenter om en auktoriserad behandlingsanläggning visar att manuell isärtagning eller halvautomatisk eller automatisk demontering på ett icke-förstörande sätt medför oproportionerliga ekonomiska kostnader som inte kan kompenseras av de intäkter som förväntas från återanvändning, återtillverkning eller renovering av dessa delar och komponenter. I sådana fall bör det vara möjligt att avlägsna dessa delar och komponenter på ett förstörande sätt i syfte att separera relevanta material före fragmentering. Delar och komponenter kan helt undantas från obligatoriskt avlägsnande, om de betecknas som sådana i denna förordning, om den auktoriserade behandlingsanläggningen visar att teknik för efterfragmentering skiljer material från de berörda delarna och komponenterna lika effektivt som manuella, halvautomatiska eller automatiska processer, och att kriterierna och gränsvärdena i denna förordning är uppfyllda. För att ta hänsyn till teknisk och vetenskaplig utveckling bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av den relevanta bilagan.

(74) När de auktoriserade behandlingsanläggningarna har avlägsnat delar och komponenter från ett uttjänt fordon bör de noggrant bedöma och avgöra om dessa delar och komponenter är lämpliga för återanvändning, återtillverkning eller renovering, på grundval av objektiva kriterier kopplade till delarnas och komponenternas tekniska egenskaper och kraven på fordonssäkerhet.

(75) I förordning (EU) 2023/1542 fastställs regler om batteriers hållbarhet, prestanda, säkerhet, insamling, materialåtervinning och andra livscykel, samt om information till ekonomiska aktörer om avlägsnande av batterier. Potentialen för en andra livscykel för batterier bör beaktas i den här förordningen genom att elfordonsbatteriet utesluts från de väsentliga delarna eller komponenterna, för att möjliggöra kostnadsfri inlämning av fordonet för behandling, utan elfordonsbatteriet, på villkor att den sista ägaren tillhandahåller dokumentation som bevisar att batteriet har hanterats av en yrkesmässig aktör i enlighet med förordning (EU) 2023/1542.

(76) Med tanke på återtillverknings- och renoveringspotentialen i fordonsindustrin och dess bidrag till den cirkulära ekonomin är det nödvändigt att skapa rättslig klarhet för ekonomiska aktörer inom denna sektor. Det bör därför klargöras att delar och komponenter som avlägsnas från ett uttjänt fordon eller från reparations- och underhållsverksamhet och som lämpar sig för omedelbar återanvändning eller vidare återtillverkning eller renovering av yrkesmässiga aktörer inte bör betraktas som avfall. För att respektera avfallshierarkin och öka den cirkulära användningen av reservdelar bör överföringen av dessa delar och komponenter, med undantag av batterier, mellan ekonomiska aktörer inte begränsas. Delar och komponenter som avlägsnas från uttjänta fordon bör noggrant kontrolleras, rengöras och vid behov testas av en auktoriserad behandlingsanläggning så att de omedelbart kan återanvändas utan ytterligare förbehandling eller i annat fall lämpa sig för vidare återtillverkning eller renovering. Delar och komponenter som inte lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering bör betraktas som avfall, och deras export bör omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1157 ([19]). De relevanta nationella myndigheterna bör kunna begära dokumentation från den auktoriserade behandlingsanläggning som avlägsnat den berörda delen eller komponenten om den behandlingsanläggningen, genom en särskild bedömning, bekräftar att de relevanta delarna och komponenterna är tekniskt lämpliga för återtillverkning, renovering eller återanvändning.

([19]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1157 av den 11 april 2024 om transport av avfall, om ändring av förordningarna (EU) nr 1257/2013 och (EU) 2020/1056 och om upphävande av förordning (EG) nr 1013/2006 (EUT L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

(77) I sin utvärdering av direktiv 2000/53/EG konstaterade kommissionen att begagnade reservdelar och komponenter erbjuds till allmänheten av oidentifierade leverantörer och ofta kommer från olaglig verksamhet. Därför bör nya krav fastställas för handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter. Sådana delar och komponenter bör framför allt märkas med en etikett som anger komponentens eller delens namn och kontaktuppgifterna till den auktoriserade behandlingsanläggning som avlägsnat komponenten eller delen, och skyddas på lämpligt sätt mot skador under transport, lastning och lossning av delarna och komponenterna. Den auktoriserade behandlingsanläggning som avlägsnat komponenten eller delen bör ha en kopia av fakturan eller avtalet om överföring av dessa delar tillgänglig, om den behöriga myndigheten skulle begära sådan dokumentation.

(78) Om slutanvändaren är en konsument omfattas försäljningen från företag till konsument av begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/771 ([20]). Enligt det direktivet ska de varor som säljs vara avtalsenliga, och i det direktivet fastställs säljarens ansvar och avhjälpande åtgärder för konsumenterna vid bristande avtalsenlighet, såsom kostnadsfri reparation eller kostnadsfritt utbyte. Eftersom borttagna delar och komponenter som lämpar sig för återanvändning eller renoverade delar och komponenter utgör begagnade varor i den mening som avses i direktiv (EU) 2019/771 kan säljaren och konsumenten enas om en kortare ansvarsperiod eller preskriptionsfrist, som inte får vara kortare än ett år, om den berörda medlemsstaten har föreskrivit en sådan möjlighet. De berörda ekonomiska aktörerna uppmuntras att lämna garantier för de återanvända, återtillverkade och renoverade delarna och komponenterna till konsumenter och till sina kunder vid transaktioner mellan företag.

(79) Av trafiksäkerhets- och miljöskyddsskäl bör vissa komponenter och delar som har avlägsnats från uttjänta fordon inte återanvändas, återtillverkas eller renoveras. Sådana delar och komponenter bör inte användas för tillverkning av nya fordon eller i fordon som redan har släppts ut på marknaden, utom när den utförda tekniska bedömningen visar att de överensstämmer med tillämpliga fordonskrav. Dessa delar bör endast installeras av en kvalificerad reparations- och underhållsaktör.

(80) För att främja utvecklingen av och den korrekta funktionen hos marknaden för återanvändbara, renoverade och återtillverkade delar och komponenter och eftermontering av fordon i unionen bör medlemsstaterna uppmuntras att skapa incitament på nationell nivå för återanvändning, renovering och återtillverkning av delar och komponenter, oavsett om de avlägsnas under ett fordons användning eller när det är uttjänt, liksom eftermontering av fordon. Dessa incitament bör återspeglas i de avfallsförebyggande program som medlemsstaterna är skyldiga att upprätta enligt artikel 29 i direktiv 2008/98/EG. Kommissionen bör underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna genom att utbyta bästa praxis om de incitament som skapats på nationell nivå, för att övervaka hur effektiva de är.

(81) I sin utvärdering av direktiv 2000/53/EG konstaterade kommissionen att definitionen av materialåtervinning i det direktivet är för bred och inte förenlig med direktiv 2008/98/EG, eftersom det förstnämnda direktivet betraktar *återfyllnad* som ett materialåtervinningsförfarande. Därför bör denna förordning anpassa definitionen av materialåtervinning till direktiv 2008/98/EG genom att utesluta återfyllnad från dess tillämpningsområde.

(82) Materialåtervinningen av all plast från uttjänta fordon bör kontinuerligt förbättras, och det är viktigt att säkerställa ett tillräckligt utbud av materialåtervunnet material för att tillgodose efterfrågan på materialåtervunnen plast i fordon. Det är därför nödvändigt att fastställa ett särskilt materialåtervinningsmål på 30 % plast från uttjänta fordon. Detta mål skulle komplettera målet för återanvändning och materialåtervinning på 85 % och målet för återanvändning och återvinning på 95 % av uttjänta fordon per genomsnittlig vikt per fordon och år. För att underlätta för avfallshanteringsaktörer att uppfylla dessa krav behövs en övergångsperiod på tre år. Under tiden bör det nuvarande målet för återanvändning och materialåtervinning på 85 % och målet för återanvändning och återvinning på 95 % av uttjänta fordon, som fastställs i direktiv 2000/53/EG och som grundar sig på definitionen av materialåtervinning i det direktivet, fortsätta att tillämpas. Vikten av den plast som materialåtervunnits och den totala vikten av plast bör för det särskilda materialåtervinningsmålet för plast inte omfatta elastomerer, andra härdplaster än polyuretanskum som används för dämpning och plast som innehåller eller är förorenad med något av de ämnen som avses i artikel 7 i förordning (EU) 2019/1021 om tröskelvärdena i bilaga IV till den förordningen överskrids.

([20]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/771 av den 20 maj 2019 om vissa aspekter på avtal om försäljning av varor, om ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv 2009/22/EG samt om upphävande av direktiv 1999/44/EG (EUT L 136, 22.5.2019, s. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) Det är viktigt att öka återvinningen av sekundära råmaterial av hög kvalitet genom att förbättra fragmenteringsprocesserna för uttjänta fordon. Det bör därför vara tillåtet att bearbeta uttjänta fordon, samt tillhörande delar, komponenter och material i en fragmenteringsanläggning tillsammans med annat avfall, däribland förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning, endast om särskilda kriterier och kvalitetskraven för utflödesfraktioner är uppfyllda.

(84) För att ytterligare öka kvaliteten på behandlingen av uttjänta fordon bör det endast vara möjligt att deponera avfallsfraktioner som härrör från fragmenterade uttjänta fordon, om de fraktioner som innehåller icke-inert avfall inte överskrider de gränsvärden som anges i denna förordning.

(85) Uttjänta fordon klassificeras som farligt avfall och kan inte exporteras till länder utanför OECD. Uttjänta sanerade fordon bör fortfarande kunna behandlas utanför unionen, förutsatt att de transporteras i enlighet med förordning (EU) 2024/1157.

(86) Om ett uttjänt fordon transporteras från unionen till ett tredjeland bör exportören tillhandahålla styrkande handlingar som godkänts av den behöriga myndigheten i mottagarlandet och som bekräftar att behandlingsvillkoren i stort sett är likvärdiga med kraven i denna förordning och med de miljö- och hälsoskyddskrav som fastställs i annan unionslagstiftning, i linje med förordning (EU) 2024/1157.

(87) För att säkerställa att uttjänta fordon behandlas på ett miljömässigt hållbart sätt är det viktigt att tydliggöra ett fordons status under hela dess livslängd, särskilt i situationer där det finns ett behov av att särskilja begagnade fordon från uttjänta fordon. En fordonsägare som avser att överlåta äganderätten till ett begagnat fordon inom unionen bör under vissa omständigheter åläggas att lägga fram dokumentation som visar att fordonet inte är ett uttjänt fordon. Denna dokumentation bör visa att fordonet är trafiksäkert eller innehålla en bedömning i enlighet med denna förordning med kriterier för att fastställa huruvida ett fordon är uttjänt. Denna bedömning bör göras i kaskad, från bindande kriterier till vägledande kriterier. Så snart ett bindande kriterium är uppfyllt bör det berörda fordonet anses vara uttjänt. Om inga bindande kriterier är uppfyllda bör de vägledande kriterierna kontrolleras. Om ett av dessa vägledande kriterier är tillämpligt blir ytterligare en teknisk bedömning nödvändig för att fastställa vilka reparationer som krävs för att få ett trafiksäkerhetsintyg. På grundval av den tekniska bedömningen bör fordonsägaren ha möjlighet att besluta om fordonet ska tas ur bruk. Om fordonsägaren inte får något trafiksäkerhetsintyg inom fem år efter den tekniska bedömningen bör det berörda fordonet anses vara uttjänt. Under dessa fem år bör den tekniska bedömningen utgöra dokumentation som visar att fordonet inte är uttjänt. Bedömningen av om fordonet är uttjänt bör göras av en oberoende fordonsexpert, men det ankommer på varje medlemsstat att besluta exakt hur sådana oberoende fordonsexperter ska utses. De oberoende fordonsexperterna bör vara yrkesverksamma med specialistkunskaper inom fordonsteknik, reparation och underhåll av fordon eller fordonsvärdering som utses för att tillhandahålla opartisk expertis, utan intressekonflikter med de berörda parterna. För att undvika en alltför tung börda för fysiska personer som inte är ekonomiska aktörer och för att i första hand rikta in sig på situationen för majoriteten av potentiellt uttjänta fordon bör dokumentationskravet tillämpas på sådana fordonsägare endast under närmare angivna omständigheter. Sådana fall bör omfatta försäljning av fordon som av ett försäkringsbolag förklarats vara en ekonomisk totalförlust eller försäljning som i sin helhet genomförs via en onlineplattform utan fysisk överlåtelse av fordonet mellan säljaren och köparen eller någon person som agerar för deras räkning.

(88) När ett försäkringsbolag eller en fordonsexpert som agerar för dess räkning gör en skadebedömning av ett fordon som varit inblandat i en olycka är det nödvändigt att säkerställa att denna bedömning särskilt omfattar en verifiering av huruvida fordonet är att klassificera som uttjänt i enlighet med kriterierna i denna förordning. För att bekämpa olaglig verksamhet och säkerställa korrekt identifiering av uttjänta fordon bör medlemsstaternas behöriga myndigheter ges befogenhet att, vid tvivelsmål om det begagnade fordonets status, begära in dokumentation från fordonsägaren för att bekräfta att fordonet inte är uttjänt. Sådan dokumentation bör vara antingen en enligt denna förordning utförd bedömning av om fordonet är uttjänt eller ett giltigt trafiksäkerhetsintyg. De behöriga myndigheterna kan utnyttja denna befogenhet oavsett om fordonet varit inblandat i en olycka eller ej. Befogenheten gäller även för fordon avsedda för särskilda ändamål, som annars inte skulle omfattas av reglerna om fordons status. Medlemsstaterna bör i nationell lagstiftning kunna undanta fordon i kategorierna L1e, L2e och L6e från reglerna om fordons status. Befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget bör delegeras till kommissionen med avseende på att ändra kriterierna i denna förordning för fastställande av huruvida ett fordon är uttjänt genom att kriterier enligt vilka ett fordon ska anses vara uttjänt tas bort om de tekniska framstegen i fråga om spårbarhet, reparerbarhet och säkerhet i tillräcklig grad motiverar detta.

(89) För att säkerställa att den inre marknaden inte undergrävs, och med tanke på att exporten av begagnade fordon utgör stora miljö- och folkhälsoutmaningar, vilket dokumenterats av FN:s miljöprogram, är det lämpligt att fastställa särskilda krav för export av begagnade fordon. Sådana krav bör baseras på objektiva kriterier enligt vilka ett begagnat fordon inte är ett uttjänt fordon och ska vara trafiksäkert enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU ([21]). Detta bör säkerställa att endast begagnade fordon som är lämpliga att framföras på unionens vägar kan exporteras till ett tredjeland. För att tullmyndigheterna ska kunna kontrollera att dessa krav uppfylls vid export bör varje person som exporterar ett begagnat fordon vara skyldig att förse dessa myndigheter med fordonsidentifieringsnumret (VIN) och en förklaring som bekräftar att det begagnade fordonet inte är uttjänt och att det anses vara trafiksäkert.

(90) Det är viktigt att inrätta en mekanism där det effektivt kan verifieras att begagnade fordon överensstämmer med exportkraven utan att handeln mellan unionen och tredjeländer hindras. Kommissionen bör därför inrätta ett elektroniskt system som gör det möjligt för medlemsstaternas myndigheter att i realtid utbyta och verifiera information om identifieringsnumret för och trafiksäkerhetsstatusen hos begagnade fordon som ska exporteras. Med tanke på systemets nuvarande egenskaper och funktioner som är kopplade till utbyte mellan fordonsregistreringsmyndigheter av information om fordon registrerade i unionen har kommissionen utvecklat MOVE-HUB, som är en plattform för utbyte av meddelanden, för att koppla samman medlemsstaternas nationella elektroniska register. Medlemsstaterna bör kunna använda det europeiska informationssystemet för fordon och körkort (Eucaris) för anslutning till det elektroniska MOVE-HUB-systemet. Plattformen underlättar för närvarande sammankoppling av register över vägtransportföretag (ERRU), körkortsregister (Resper), yrkesförarregister (ProDriveNet), anmälan av fel vid vägkontroller av fordon (RSI) och register över färdskrivarförarkort (TACHOnet). Därför bör MOVE-HUB:s funktioner utökas ytterligare för att möjliggöra utbyte och verifiering av information om fordons identifieringsnummer och trafiksäkerhetsstatusen för begagnade fordon som ska exporteras. För att göra det möjligt för tullmyndigheterna att elektroniskt och automatiskt verifiera om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller exportkraven bör det elektroniska system som drivs av MOVE-HUB kopplas samman med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2399 ([22]). I den förordningen föreskrivs en övergripande ram för automatiska kontroller som är tillämpliga på en specifik icke-tullrelaterad unionsformalitet. I den här förordningen bör därför de viktigaste delar som ska kontrolleras fastställas, medan de tekniska åtgärderna för genomförandet av denna kontroll fastställs i förordning (EU) 2022/2399.

([21]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG (EUT L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2399 av den 23 november 2022 om inrättande av en miljö med en enda kontaktpunkt för tullen i EU och om ändring av förordning (EU) nr 952/2013 (EUT L 317, 9.12.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av exportkraven bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att utveckla de nödvändiga elektroniska systemen och göra dem möjliga att använda med nationella system.

(92) Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör samarbeta med varandra för att säkerställa ett effektivt genomförande av kraven för export av begagnade fordon och för att tillhandahålla ömsesidigt bistånd. Detta bistånd bör omfatta informationsutbyte för att verifiera fordons status före exporten, inbegripet bekräftelse av registreringsinformation i den medlemsstat där de tidigare var registrerade. Samarbetet bör bland annat omfatta tillgång till relevanta handlingar och relevant information, inbegripet inspektionsresultat, samtidigt som den dataskyddslagstiftning som är tillämplig på den tillfrågade myndigheten iakttas. För att samarbetet ska bli så omfattande som möjligt bör medlemsstaternas behöriga myndigheter dessutom samarbeta med myndigheter i tredjeländer.

(93) Det är viktigt att tullmyndigheterna kan utföra kontroller av begagnade fordon som ska exporteras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 ([23]). En betydande andel av de begagnade fordon som lämnar unionen är avsedda för länder där importkrav har fastställts eller kan komma att fastställas, exempelvis krav på fordonets ålder eller på dess utsläpp. Det är viktigt att tullmyndigheterna på elektronisk väg och automatiskt, via Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, kan verifiera om ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller dessa krav, när de berörda tredjeländerna officiellt anmäler dessa krav till kommissionen. För att underlätta efterlevnad bör kommissionen på en särskild webbportal offentliggöra och uppdatera de särskilda anmälda villkor avseende miljöskydd eller trafiksäkerhet som har införts av tredjeländer. För att skydda miljön och trafiksäkerheten i tredjeländer bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på fastställande av dessa krav.

(94) I syfte att förhindra risken för att fordon exporteras utan de handlingar som krävs med uppgift om fordonets identifieringsnummer och trafiksäkerhet och risken för att bristande efterlevnad av exportkraven upptäcks först när fordonet har lämnat unionen bör det inte vara tillåtet att tillämpa de förfaranden för registrering i deklarantens bokföring och för egenbedömning som fastställs i förordning (EU) nr 952/2013. Dessa förfaranden skulle hindra tullmyndigheterna från att utföra kontroller i realtid genom Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, vilket skulle öka risken för överträdelser av unionens regler om export av begagnade fordon.

(95) I sin utvärdering av direktiv 2000/53/EG ansåg kommissionen att avsaknaden av krav på obligatoriska inspektioner var en brist i det direktivet. Därför bör det i denna förordning införas vissa skyldigheter för medlemsstaterna med avseende på upptäckt av olaglig verksamhet i samband med insamling, behandling och export av uttjänta fordon och av deras delar och komponenter, och det bör fastställas minimikrav för inspektionernas frekvens och omfattning samt egenskaper hos de anläggningar som ska omfattas av inspektionerna. De auktoriserade behandlingsanläggningarnas konkurrenskraft i förhållande till de olagliga aktörerna skulle på så vis skyddas och en fortsatt efterlevnad av tillståndsvillkoren och kraven på insamling och behandling av uttjänta fordon skulle säkerställas.

([23]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 269, 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) För att säkerställa en effektiv kontroll av efterlevnaden av denna förordning är det nödvändigt att medlemsstaterna fastställer inspektionsstrategier avsedda att upptäcka olaglig verksamhet vid insamling, behandling och export av uttjänta fordon och av deras delar och komponenter. Dessa strategier bör innehålla de åtgärder som anges i denna förordning för att säkra efterlevnad och bidra till att förebygga olaglig verksamhet i sektorn. Medlemsstaterna bör utföra inspektioner varje kalenderår. Dessa inspektioner bör omfatta både lagenligt verksamma enheter och misstänkt olaglig verksamhet. Det minsta antalet inspektioner som ska utföras årligen i varje medlemsstat bör omfatta minst 10 % av de auktoriserade behandlingsanläggningar och insamlingsplatser som drivs i den berörda medlemsstaten. Det bör understrykas att inspektioner som utförs i enlighet med denna förordning bör komplettera inspektioner av transporter av uttjänta fordon, som regleras utförligt i förordning (EU) 2024/1157.

(97) Medlemsstaterna bör inrätta samarbetsmekanismer på nationell och internationell nivå så att inspektioner kan genomföras på ett effektivt sätt, med målet att underlätta förebyggande och upptäckt av olaglig behandling och export av uttjänta fordon och ta itu med frågan om saknade fordon. Mekanismerna bör möjliggöra utbyte av uppgifter ur fordonsregister som är nödvändiga för att spåra fordonen och kontrollera om de har behandlats korrekt när de blivit uttjänta. För att främja samarbete om dessa frågor i unionen bör kommissionen och medlemsstaterna aktivt använda sig av relevanta befintliga byråer, såsom Europeiska unionens byrå för samarbete inom brottsbekämpning (Europol), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/794 ([24]), och av nätverk för efterlevnadskontroll som arbetar med miljöbrott i unionen.

(98) Medlemsstaterna bör vidta alla nödvändiga verkställighetsåtgärder för att bekämpa olaglig behandling av uttjänta fordon och förhindra skador på miljön eller människors hälsa på grund av sådan verksamhet. Alla verksamheter eller företag som behandlar uttjänta fordon utan giltigt tillstånd, eller som bryter mot de villkor eller krav som anges i tillståndet, bör därför bli föremål för sanktioner. Medlemsstaterna bör också överväga andra åtgärder, såsom återkallande av tillstånd eller tillfällig inställelse av en aktörs verksamhet, för att säkerställa en effektiv efterlevnad av denna förordning.

(99) Medlemsstaterna bör fastställa regler om sanktioner för överträdelse av denna förordning och se till att de verkställs. Sanktionerna bör fastställas i synnerhet för överträdelser av bestämmelserna om export av begagnade fordon, leverans av uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar eller insamlingsplatser och handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.

(100) Det är nödvändigt att fastställa rapporteringsskyldigheter för att säkerställa korrekt genomförande, övervakning och utvärdering av unionslagstiftningen och för att ge marknaderna aktuell information om öppenhet och insyn. Korrekta och giltiga uppgifter är nödvändiga för att kommissionen ska kunna bedöma om de åtgärder som föreskrivs i denna förordning fungerar korrekt och vid behov föreslå ytterligare justeringar för att säkerställa en miljövänlig behandling av uttjänta fordon eller för att rationalisera genomförandet av denna förordning. I syfte att begränsa rapporteringsbördan bör endast uppgifter som är oumbärliga för genomförandet av denna förordning rapporteras, och rapporteringen bör underlättas med hjälp av digitala verktyg. På grundval av dessa faktorer bör det anges vilka uppgifter ekonomiska aktörer ska rapportera till de relevanta myndigheterna och vilka uppgifter som medlemsstaterna ska rapportera till kommissionen. För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av rapporteringskraven bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. I genomförandeakterna, som bör ersätta kommissionens beslut 2005/293/EG ([25]), bör det också fastställas en metod för beräkning och verifiering av huruvida målen för återanvändning, materialåtervinning och återvinning har uppnåtts.

([24]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/794 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens byrå för samarbete inom brottsbekämpning (Europol) och om ersättande och upphävande av rådets beslut 2009/371/RIF, 2009/934/RIF, 2009/935/RIF, 2009/936/RIF och 2009/968/RIF (EUT L 135, 24.5.2016, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) Kommissionens beslut 2005/293/EG av den 1 april 2005 om närmare föreskrifter för övervakning av de mål för återanvändning/återvinning och återanvändning/materialåtervinning som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG om uttjänta fordon (EUT L 94, 13.4.2005, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) Medlemsstaternas behöriga myndigheter spelar en viktig roll när det gäller att kontrollera efterlevnaden av de skyldigheter som fastställs i denna förordning i fråga om insamling och hantering av uttjänta fordon, bland annat genom att dessa myndigheter bättre kan spåra var fordonen befinner sig och bekämpa olaglig hantering av uttjänta fordon. Medlemsstaterna bör därför kräva att avfallshanteringsaktörer och andra relevanta ekonomiska aktörer förser de behöriga myndigheterna med uppgifter som gör det möjligt för dem att bättre övervaka hur bestämmelserna om insamling och hantering av uttjänta fordon genomförs.

(102) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([26]).

(103) När kommissionen antar delegerade akter enligt denna förordning är det särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ([27]). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(104) Bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 ([28]), som innehåller en förteckning över harmoniserad unionslagstiftning utan bestämmelser om sanktioner, bör ändras för att stryka direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG från den förteckningen eftersom det är nödvändigt att den här förordningen innehåller bestämmelser om sanktioner.

(105) Det är nödvändigt att säkerställa att de typgodkännanderelaterade bestämmelserna och kraven i denna förordning verifieras under förfarandet för EU-typgodkännande. Förordning (EU) 2018/858 bör därför ändras i enlighet med detta.

(106) Saknade fordon har erkänts som en av de största utmaningarna vid genomförandet av direktiv 2000/53/EG. Att det saknas ett effektivt system för informationsutbyte i realtid mellan medlemsstaterna om fordons registreringsstatus hindrar spårbarheten och har identifierats som en orsak till det stora antalet *saknade fordon* i unionen. För att åtgärda detta har kommissionen föreslagit en översyn av rådets direktiv 1999/37/EG om registreringsbevis för fordon ([29]). Denna översyn bör kräva att medlemsstaterna för fordon som är registrerade på deras territorium elektroniskt registrerar uppgifter som gör det möjligt att korrekt dokumentera skälen till att ett fordons registrering återkallas, särskilt om fordonet har behandlats som uttjänt i en auktoriserad behandlingsanläggning, omregistrerats i en annan medlemsstat, exporterats till ett tredjeland utanför unionen eller stulits. För att förhindra olaglig isärtagning eller export av fordon som tillfälligt avregistrerats bör fordonsägarna dessutom vara skyldiga att omgående rapportera eventuella förändringar i ägandet till den nationella fordonsregistreringsmyndigheten. Dessa ändringar kompletterar och bygger på de befintliga kraven på medlemsstaterna att elektroniskt registrera uppgifter om alla fordon som är registrerade på deras territorium.

([26]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

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

([28]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011 (EUT L 169, 25.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

([29]) Rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon (EGT L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

(107) Med tanke på behovet av att säkerställa en hög miljöskyddsnivå och ta hänsyn till vetenskapliga framsteg bör kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning och dess inverkan på den inre marknadens funktion och på miljön. Kommissionen bör i sin rapport bland annat inkludera en utvärdering av bestämmelserna om utformning av nya fordon, inbegripet målen för återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet, om hantering av uttjänta fordon, inbegripet materialåtervinningsmålen, och om sanktioner samt en bedömning av huruvida det finns ett behov av och är genomförbart att ytterligare utvidga tillämpningsområdet för de tillämpliga bestämmelserna till fordon i kategori L, tunga fordon, fordon som typgodkänns genom etappvis typgodkännande och husbilar, och att inkludera husvagnar i denna förordnings tillämpningsområde. Denna utvärdering bör inte endast inriktas på aspekter som rör behandlingen av uttjänta fordon, utan även på om det är relevant att fastställa konstruktionskrav och vilket mervärde det kan ge, och det bör även utvärderas i vilken mån frågan om saknade fordon har lösts, bland annat med uppskattningar av antalet saknade fordon och effekterna av åtgärderna avseende export av begagnade fordon, samt vilket behov det finns av att inkludera ytterligare åtgärder för att hantera frågan om fordons spårbarhet. Därvidlag bör utvärderingen granska de nationella fordonsregistreringssystemens effektivitet, driftskompatibilitet och tillförlitlighet och deras gränsöverskridande informationsutbyte med avseende på att säkerställa korrekt identifiering, status och spårbarhet för fordon under hela deras livscykel. Kommissionen bör även granska hur långt den tekniska utvecklingen och miljöprestandan har kommit när det gäller biobaserat plastinnehåll i fordon och elastomerer som härrör från bearbetning av däck i nya fordon, och kan vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag för att fastställa relevanta mål. För elastomerer som härrör från bearbetning av däck bör förtur ges åt att bedöma i vad mån de kan integreras i de befintliga målen för materialåtervunnet plastinnehåll.

(108) Rapporten från kommissionen bör också innehålla en utvärdering av åtgärderna för tillhandahållande av information om ämnen som inger betänkligheter i fordon och huruvida spårbarheten för sådana ämnen behöver förbättras. Det bör också utvärderas om det finns ett behov av att införa åtgärder för att ta itu med de ämnen som kan påverka behandlingen av fordon när de blir uttjänta i syfte att uppnå bättre anpassning till förordning (EU) 2024/1781.

(109) Kommissionen bör även, på grundval av deklarationerna från tillverkare, utvärdera huruvida tillverkarna är på rätt väg för att efterleva målen för materialåtervunnen plast. Bedömningen bör i synnerhet omfatta en utvärdering av tillgången på lämplig teknik för materialåtervinning av plast, tillräcklig tillgång på materialåtervunnen plast, kvalitetsnivån på materialåtervunnen plast jämfört med den erforderliga säkerhetsnivån samt tekniska och ekonomiska svårigheter att nå målet. Bedömningen bör vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag från kommissionen om ändring av de berörda bestämmelserna i denna förordning.

(110) Det är nödvändigt att ge ekonomiska aktörer tillräckligt med tid för att fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning, och medlemsstaterna måste få tillräckligt med tid för att upprätta den administrativa infrastruktur som behövs för att tillämpa den. Tillämpningen av denna förordning bör därför senareläggas.

(111) För att göra det möjligt för medlemsstaterna att vidta nödvändiga administrativa åtgärder för att inrätta insamlingssystem, samtidigt som kontinuiteten för ekonomiska aktörer och avfallshanteringsaktörer bibehålls, bör upphävandet av direktiv 2000/53/EG senareläggas.

(112) Denna förordning ändrar inte de regler om begränsningar av användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom i fordon som fastställs i direktiv 2000/53/EG eller undantagen från dessa begränsningar. Den innehåller dock tydligare regler om hur efterlevnaden av dessa begränsningar, liksom av andra cirkularitetskrav, ska kontrolleras under typgodkännandeförfarandet. För att säkerställa att tillverkare har tillräckligt med tid för att följa dessa regler bör tillämpningen av dem skjutas upp. Därför bör bestämmelserna i direktiv 2000/53/EG om begränsning av användningen av bly, kvicksilver, kadmium och sexvärt krom fortsätta att gälla till dess att reglerna i denna förordning börjar tillämpas, för att säkerställa kontinuitet och för att säkerställa att fordon som släpps ut på unionsmarknaden inte innehåller sådana ämnen i andra fall än de som föreskrivs i det direktivet.

(113) Denna förordning innehåller också bestämmelser om utökat producentansvar som är tydligare än bestämmelserna i direktiv 2000/53/EG. Eftersom inrättandet av sådana system och de nödvändiga nationella bestämmelserna om godkännande av producenter och producentansvarsorganisationer kräver en viss tid bör tillämpningen av dessa bestämmelser skjutas upp. Motsvarande bestämmelser i direktiv 2000/53/EG bör fortsätta att gälla till dess att bestämmelserna i denna förordning blir tillämpliga för att säkerställa kontinuitet när det gäller producenternas finansiering av kostnaderna för insamling av uttjänta fordon.

(114) Denna förordning innehåller nya krav på behandling av uttjänta fordon, särskilt när det gäller avlägsnande av delar och komponenter i syfte att främja återanvändning, återtillverkning eller renovering av dem och öka kvaliteten på materialåtervinningsprocesserna. Avfallshanteringsaktörer behöver tid för att anpassa sig till dessa nya krav, och tillämpningen av dem bör därför skjutas upp. Motsvarande bestämmelser i direktiv 2000/53/EG bör fortsätta att gälla till dess att kraven i denna förordning blir tillämpliga för att säkerställa kontinuitet i behandlingen av uttjänta fordon.

(115) För att säkerställa kontinuitet bör skyldigheterna enligt direktiv 2000/53/EG om rapportering och de därmed sammanhängande skyldigheterna när det gäller överföring av uppgifter till kommissionen fortsätta att gälla till dess att de nya beräkningsreglerna och rapporteringsformaten antas av kommissionen i enlighet med denna förordning.

(116) Tillämpningen av alla bestämmelser som rör fordon i kategori L och fordon i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O bör skjutas upp för att ge aktörer tillräckligt med tid för att uppfylla de nya kraven. Detta är särskilt viktigt när det gäller tillstånd för auktoriserade behandlingsanläggningar som kan utföra sanering och ytterligare behandling av sådana fordon.

(117) För tydlighetens, rationalitetens och förenklingens skull bör upphävandet av direktiv 2005/64/EG skjutas upp, eftersom reglerna om typgodkännande av motorfordon i fråga om deras återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet ingår i denna förordning. På så vis får tillverkare tillräckligt med tid för att säkerställa att de fordonstyper de konstruerar och tillverkar uppfyller cirkularitetskraven, och typgodkännandemyndigheter får tid att införa de nya reglerna.

(118) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att bidra till att den inre marknaden fungerar, att förhindra och minska de negativa effekterna vid hantering av uttjänta fordon och att säkerställa en hög skyddsnivå för miljön och för människors hälsa, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av behovet av harmonisering, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(119) Den 1 februari 2020 trädde Förenade kungariket ut ur Europeiska unionen. Utträdesavtalet ([30]) ingicks mellan Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen, å ena sidan, och Förenade kungariket, å andra sidan. Det godkändes genom rådets beslut (EU) 2020/135 ([31]) och trädde i kraft den 1 februari 2020. Utträdesavtalet föreskriver en övergångsperiod som löpte ut den 31 december 2020. Vid övergångsperiodens slut upphörde unionsrätten att tillämpas på Förenade kungariket, medan protokollet om Irland/Nordirland (*Windsorramen*) ([32]), som är en del av utträdesavtalet, blev tillämpligt. I enlighet med artikel 5.4 i Windsorramen och punkt 9 i bilaga 2 till Windsorramen är direktiv 2005/64/EG, samt unionsrättsakter som genomför, ändrar eller ersätter det direktivet, tillämpliga på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland. Denna förordning ersätter direktiv 2005/64/EG och skulle därför vara tillämplig på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland. Med beaktande av Windsorramens tillämpningsområde är det därför lämpligt att föreskriva att vissa bestämmelser i denna förordning inte bör tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Innehåll

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

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas

a) på fordon och uttjänta fordon i kategorierna M_1 och N_1 enligt vad som avses i artikel 4.1 a i och b i) i förordning (EU) 2018/858,

b) från och med den 1 september 2029 på fordon avsedda för särskilda ändamål och uttjänta fordon avsedda för särskilda ändamål, enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858, i kategorierna M_1 och N_1,

c) från och med den 1 september 2031 på fordon och uttjänta fordon i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O enligt vad som avses i artikel 4.1 i förordning (EU) 2018/858,

d) från och med den 1 september 2031 på fordon avsedda för särskilda ändamål och uttjänta fordon avsedda för särskilda ändamål, enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858, i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O,

e) från och med den 1 september 2031på fordon och uttjänta fordon i kategori L enligt vad som avses i artikel 4.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 ([33]).

([30]) Avtal om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

([32]) Gemensam förklaring nr 1/2023 av unionen och Förenade kungariket i den gemensamma kommitté som inrättats genom avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen av den 24 mars 2023 (EUT L 102, 17.4.2023, s. 87).

([33]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

2. Oaktat vad som sägs i punkt 1 ska denna förordning inte tillämpas på följande:

a) Fordon tillverkade i små serier enligt definitionen i artikel 3.30 i förordning (EU) 2018/858.

b) Fordon i kategori L som tillverkas i små serier enligt vad som avses i artikel 42 i förordning (EU) nr 168/2013.

c) Fordon som är konstruerade och tillverkade eller anpassade för användning endast av försvarsmyndigheterna enligt vad som avses i artikel 2.2 d i förordning (EU) 2018/858.

d) Fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmyndigheterna, civilförsvaret, räddningstjänsten, ordningsmakten och akutvården enligt vad som avses i artikel 2.2 e i förordning (EU) nr 168/2013.

e) Fordon av historiskt intresse enligt definitionen i artikel 3.7 i direktiv 2014/45/EU, inklusive deras identifierbara delar och komponenter som krävs för deras underhåll och som är nödvändiga för att bevara deras historiska status under den period då dessa fordon anses vara fordon av historiskt intresse.

f) Fordon av särskilt kulturellt intresse under den period då dessa fordon officiellt erkänns som sådana av behöriga myndigheter och i enlighet med det förfarande som anges i bilaga II till denna förordning.

g) Husvagnar enligt vad som avses i punkt 5.6 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858.

h) Fordon avsedda för särskilda ändamål enligt definitionen i artikel 3.31 i förordning (EU) 2018/858 i kategori M_2, M_3, N_2, N_3 eller O, som produceras av tillverkare av små serier.

i) Pedalassisterade cyklar i kategori $L1_e$-A, enligt vad som avses i klassificeringsgrund 9 i bilaga I till förordning (EU) nr 168/2013, eller kategori $L1_e$ -B, enligt vad som avses i punkt 1.1.2 i bilaga XIX till kommissionens delegerade förordning (EU) nr 3/2014 ([34]).

3. Trots vad som sägs i punkt 1 c ska följande bestämmelser inte tillämpas på fordon och uttjänta fordon i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O:

a) Artikel 4 om återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet hos fordon.

b) Artikel 5 om krav för ämnen i fordon.

c) Artikel 6 om minimiandel materialåtervunnet innehåll i fordon.

d) Artikel 8 om allmänna skyldigheter.

e) Artikel 9 om en cirkularitetsstrategi.

([34]) Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 3/2014 av den 24 oktober 2013 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 vad gäller krav på fordons funktionssäkerhet för typgodkännande av två- eller trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 7, 10.1.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

f) Artikel 10 om deklaration av materialåtervunnet innehåll i fordon.

g) Artikel 12 om märkning av delar, komponenter och material i fordon.

h) Artikel 13 om ett digitalt cirkularitetspass för fordon.

i) Artikel 21 om anpassning av avgifterna.

j) Artikel 22 om en mekanism för kostnadsfördelning för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat.

k) Artikel 33 om mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning.

l) Artikel 35.2 om transporter av uttjänta fordon.

4. Trots vad som sägs i punkt 1 e ska följande bestämmelser inte tillämpas på fordon eller uttjänta fordon i kategori L:

a) Artikel 4 om återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet hos fordon.

b) Artikel 5 om krav för ämnen i fordon.

c) Artikel 6 om minimiandel materialåtervunnet innehåll i fordon.

d) Artikel 9 om en cirkularitetsstrategi.

e) Artikel 10 om deklaration av materialåtervunnet innehåll i fordon.

f) Artikel 13 om ett digitalt cirkularitetspass för fordon.

g) Artikel 21 om anpassning av avgifterna.

h) Artikel 22 om en mekanism för kostnadsfördelning för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat.

i) Artikel 33 om mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning.

j) Artikel 35.2 om transporter av uttjänta fordon.

k) Artikel 38 om behörig myndighet för export av begagnade fordon till tredjeländer.

l) Artikel 39 om kontroller och krav för export av begagnade fordon.

m) Artikel 40 om automatiserad verifiering av uppgifterna om fordons status.

n) Artikel 41 om riskhantering och tullkontroller.

o) Artikel 42 om tillfälligt upphävande.

p) Artikel 43 om frigörande för export.

q) Artikel 44 om nekat frigörande för transport.

r) Artikel 45 om samarbete mellan myndigheter och informationsutbyte.

s) Artikel 46 om elektroniska system.

5. Trots vad som sägs i punkt 1 b och d ska följande bestämmelser inte tillämpas på fordon avsedda för särskilda ändamål eller uttjänta fordon avsedda för särskilda ändamål:

a) Artikel 4 om återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet hos fordon.

b) Artikel 6 om minimiandel materialåtervunnet innehåll i fordon.

c) Artikel 7 om konstruktion för att möjliggöra avlägsnande och utbyte av vissa delar och komponenter i fordon.

d) Artikel 8 om allmänna skyldigheter.

e) Artikel 9 om en cirkularitetsstrategi.

f) Artikel 10 om deklaration av materialåtervunnet innehåll i fordon.

g) Artikel 11 om information om avlägsnande och utbyte av delar, komponenter och material som finns i fordon.

h) Artikel 12 om märkning av delar, komponenter och material i fordon.

i) Artikel 13 om ett digitalt cirkularitetspass för fordon.

j) Artikel 14 om behörig myndighet för hantering av uttjänta fordon.

k) Artikel 15 om auktoriserade behandlingsanläggningar.

l) Artikel 17 om producentansvarsorganisationer.

m) Artikel 18 om godkännande vid fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar.

n) Artikel 19 om registrering.

o) Artikel 21 om anpassning av avgifterna.

p) Artikel 22 om en mekanism för kostnadsfördelning för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat.

q) Artikel 33 om mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning.

r) Artikel 35.2 om transporter av uttjänta fordon.

s) Artikel 36 om överlåtelse av äganderätten till begagnade fordon inom unionen.

t) Artikel 37.1 om fordons status.

u) Artikel 38 om behörig myndighet för export av begagnade fordon till tredjeländer.

v) Artikel 39 om kontroller och krav för export av begagnade fordon.

w) Artikel 40 om automatiserad verifiering av uppgifterna om fordons status.

x) Artikel 41 om riskhantering och tullkontroller.

y) Artikel 42 om tillfälligt upphävande.

z) Artikel 43 om frigörande för export.

aa) Artikel 44 om nekat frigörande för export.

ab) Artikel 45 om samarbete mellan myndigheter och informationsutbyte.

ac) Artikel 46 om elektroniska system.

6. Trots vad som sägs i punkt 1 ska följande gälla:

a) Artiklarna 4–13 ska inte tillämpas på de delar av ett fordon som typgodkänts i ett etappvis typgodkännande i kategori M_2, M_3, N_2, N_3 eller O, förutom grundfordonet; övriga bestämmelser i denna förordning är tillämpliga i samma utsträckning som de är tillämpliga på den berörda fordonskategorin.

b) Artikel 5 ska inte tillämpas på fordon avsedda för särskilda ändamål i kategori M_2, M_3, N_2, N_3 eller O.

c) Artiklarna 7 och 11 ska tillämpas på fordon i kategori L endast med avseende på posterna 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 och 11 i del C i bilaga VIII.

d) Artikel 7 ska tillämpas på fordon i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O endast med avseende på posterna 1, 3, 4 och 5 i del C i bilaga VIII.

e) Artikel 8 ska tillämpas på fordon i kategori L endast med avseende på de skyldigheter som är tillämpliga på sådana fordon.

f) Artikel 16 b ska inte tillämpas på fordon i kategori L, fordon i kategori M_2, M_3, N_2, N_3 eller O eller fordon avsedda för särskilda ändamål i kategori M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, eller O.

g) Medlemsstaterna får undanta fordon i kategorierna L1e, L2e och L6e från skyldigheterna enligt artiklarna 23.6, 25, 36 och 37.

h) När det gäller fordon i kategori L och fordon i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O samt fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O ska artikel 29 tillämpas endast med avseende på posterna 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 och 11 i del C i bilaga VIII.

i) När det gäller fordon i kategori L och fordon i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O ska artiklarna 47–50 tillämpas endast med avseende på rapportering och kontroll av efterlevnaden av de skyldigheter som är tillämpliga på sådana fordonskategorier.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *fordon*: ett fordon enligt definitionen i artikel 3.15 i förordning (EU) 2018/858 eller ett fordon som förtecknas i artikel 4.2 i förordning (EU) nr 168/2013.

2. *uttjänt fordon*: ett fordon som är avfall enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2008/98/EG eller som är avfall enligt bilaga I till denna förordning.

3. *fordonstyp*: en fordonstyp enligt definitionen i artikel 3.32 i förordning (EU) 2018/858 eller en fordonstyp enligt definitionen i artikel 3.73 i förordning (EU) nr 168/2013.

4. *återanvändning*: en åtgärd genom vilken delar eller komponenter från uttjänta fordon används igen i samma syfte som de är utformade för.

5. *återanvändbarhet*: möjligheten att återanvända delar eller komponenter från ett uttjänt fordon.

6. *materialåtervinningsbarhet*: möjligheten att materialåtervinna delar, komponenter eller material från ett uttjänt fordon.

7. *återvinningsbarhet*: möjligheten att återvinna delar, komponenter eller material från ett uttjänt fordon.

8. *leverantör*: en fysisk eller juridisk person som levererar delar, komponenter eller material till en tillverkare som använder dem för att tillverka fordon.

9. *plast*: en polymer i den mening som avses i artikel 3.5 i förordning (EG) nr 1907/2006, till vilken tillsatser eller andra ämnen kan ha tillsatts och som kan användas som huvudsaklig strukturkomponent i slutprodukter, med undantag för naturliga polymerer som inte har modifierats på kemisk väg.

10. *kritiska råmaterial*: kritiska råmaterial i den mening som avses i artikel 4.1 i förordning (EU) 2024/1252.

11. *avfall före konsumentledet*: material som har tagits ut ur avfallsflödet under tillverkningsprocessen, med undantag av återanvändning av material från omarbetning, omslipning eller skrot som genereras i en process och som kan återvinnas inom samma process som genererade det.

12. *avfall efter konsumentledet*: avfall som genereras av produkter som har släppts ut på marknaden eller tillhandahållits för distribution, konsumtion eller användning i ett tredjeland i samband med kommersiell verksamhet, mot betalning eller kostnadsfritt.

13. *avlägsnande*: manuell, mekanisk, kemisk, termisk eller metallurgisk hantering som resulterar i att måldelarna, komponenterna eller materialen från uttjänta fordon kan identifieras individuellt som ett separat utflöde eller en del av ett utflöde.

14. *elmotor*: elektrisk motor som omvandlar elektrisk ineffekt till mekanisk uteffekt för att driva ett fordon.

15. *elfordonsbatteri*: elfordonsbatteri enligt definitionen i artikel 3.1.14 i förordning (EU) 2023/1542.

16. *auktoriserad behandlingsanläggning*: en verksamhet eller ett företag som i enlighet med direktiv 2008/98/EG och denna förordning har tillstånd att utföra insamling, lagring och behandling av uttjänta fordon, inklusive deras delar och komponenter.

17. *fragmentering*: en åtgärd för att sönderdela eller fragmentera uttjänta fordon.

18. *behandling*: en verksamhet som äger rum efter det att uttjänta fordon har överlämnats till en anläggning för sanering, isärtagning, komprimering, sönderdelning, fragmentering, återvinning eller förberedelser före bortskaffande av fragmenteringsavfallet, och varje annat förfarande som utförs för att återvinna eller bortskaffa uttjänta fordon och deras delar, komponenter och material.

19. *reparations- och underhållsaktör*: en fysisk eller juridisk person som bedriver en yrkesmässig verksamhet som direkt eller indirekt inbegriper reparation och underhåll av fordon, bland annat reparatörer, tillverkare eller distributörer av utrustning för reparation, verktyg eller reservdelar, samt utgivare av teknisk information, bilklubbar, vägassistansaktörer, aktörer som erbjuder inspektions- och provningstjänster, aktörer som erbjuder utbildning för installatörer samt tillverkare och reparatörer av utrustning för fordon som drivs med alternativa bränslen.

20. *tillhandahållande på marknaden*: leverans av ett fordon för distribution eller användning på marknaden inom ramen för kommersiell verksamhet, mot betalning eller kostnadsfritt.

21. *utsläppande på marknaden*: tillhandahållande av ett fordon för första gången på unionsmarkanden.

22. *avfallshanteringsaktör*: en fysisk eller juridisk person som yrkesmässigt utför insamling eller behandling av uttjänta fordon, inklusive deras delar och komponenter.

23. *producent*: en tillverkare, importör eller distributör som, oavsett försäljningsmetod, inbegripet genom distansavtal enligt definitionen i artikel 2.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU ([35]), yrkesmässigt för första gången tillhandahåller ett fordon för distribution eller användning inom en medlemsstats territorium.

24. *producentansvarsorganisation*: en juridisk person som finansiellt, eller finansiellt och operativt, organiserar fullgörandet av skyldigheter avseende utökat producentansvar för flera producenters räkning.

25. *behörigt ombud för utökat producentansvar*: en fysisk eller juridisk person som är etablerad i en medlemsstat där producenten för första gången tillhandahåller fordon på marknaden, som inte är den medlemsstat eller det tredjeland där producenten är etablerad, och som utsetts av producenten i enlighet med artikel 8a.5 tredje stycket i direktiv 2008/98/EG för att uppfylla den producentens skyldigheter enligt kapitel IV i denna förordning.

([35]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU av den 25 oktober 2011 om konsumenträttigheter och om ändring av rådets direktiv 93/13/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG och om upphävande av rådets direktiv 85/577/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 97/7/EG (EUT L 304, 22.11.2011, s. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26. *behörigt ombud för den gränsöverskridande mekanismen*: en fysisk eller juridisk person som är etablerad i en medlemsstat och som utsetts av tillverkaren i enlighet med artikel 22.

27. *sekundära råmaterial*: material som kan ersätta primära råmaterial och som erhållits genom materialåtervinningsprocesser.

28. *fordonsägare*: en fysisk eller juridisk person som innehar äganderätten till ett fordon eller innehavaren av fordonets registreringsbevis eller, om varken innehavaren av äganderätten eller innehavaren av fordonets registreringsbevis kan identifieras, innehavaren av fordonet.

29. *teknik efter fragmentering*: teknik och teknologi som används för att bearbeta material från uttjänta fordon, efter det att de har fragmenterats, för ytterligare återvinning i enlighet med del G punkt 2 i bilaga VIII.

30. *återtillverkning*: yrkesmässiga åtgärder genom vilka en ny del eller komponent tillverkas, för att omvandlas till nyskick, av delar och komponenter som avlägsnas från fordon eller uttjänta fordon och genom vilka minst en ändring görs som påverkar delens eller komponentens säkerhet, livslängd, prestanda, ändamål eller typ i en process som överensstämmer med särskilda tekniska specifikationer, däribland konstruktions-, kvalitets- och provningsstandarder.

31. *renovering*: åtgärder för att förbereda, rengöra, testa, underhålla och vid behov reparera en del eller komponent som avlägsnas från fordon eller uttjänta fordon i syfte att återställa dess prestanda eller funktionalitet för den avsedda användningen och inom det prestandaintervall som ursprungligen avsågs under konstruktionsstadiet vid tidpunkten för delens eller komponentens utsläppande på marknaden.

32. *icke-inert avfall*: avfall som inte uppfyller villkoren för definitionen av *inert avfall* i artikel 2 e i rådets direktiv 1999/31/EG ([36]).

33. *begagnat fordon*: ett fordon som har registrerats i en medlemsstat eller i ett tredjeland och som inte är ett uttjänt fordon.

34. *begagnat fordon som ska exporteras*: ett begagnat fordon som ska hänföras till det tullförfarande som fastställs i artikel 269 i förordning (EU) nr 952/2013.

35. *ekonomisk aktör*: en producent, en insamlare, ett fordonsförsäkringsbolag, en leverantör, en reparations- och underhållsaktör, en avfallshanteringsaktör, inklusive ett demonteringsföretag eller ett materialåtervinningsföretag, och varje annan aktör som arbetar med konstruktion av fordon, handel med begagnade fordon, isärtagning, återanvändning eller hantering av uttjänta fordon eller återtillverkning och renovering av delar, komponenter och material från fordon.

36. *trafiksäkert fordon*: ett fordon som är trafiksäkert i enlighet med direktiv 2014/45/EU.

37. *eftermonteringsaktör*: en juridisk person som tillverkar en ombyggnadssats för elfordon eller bygger om fordon med förbränningsmotor till batterielfordon eller bränslecellsfordon.

38. *insamlingsplats*: en ekonomisk aktör som inte är en auktoriserad behandlingsanläggning och som tillfälligt lagrar uttjänta fordon och förbereder överföringen av de insamlade uttjänta fordonen till auktoriserade behandlingsanläggningar för behandling.

([36]) Rådets direktiv 1999/31/EG av den 26 april 1999 om deponering av avfall (EGT L 182, 16.7.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39. *avfall*, *spilloljor*, *avfallsinnehavare*, *avfallshantering*, *insamling*, *förebyggande*, *återvinning*, *materialåtervinning*, *återfyllnad*, *bortskaffande* och *system för utökat producentansvar*: avfall, spilloljor, avfallsinnehavare, avfallshantering, insamling, förebyggande, återvinning, materialåtervinning, återfyllnad, bortskaffande och system för utökat producentansvar enligt definitionerna i artikel 3.1, 3.3, 3.6, 3.9, 3.10, 3.12, 3.15, 3.17, 3.17a, 3.19 respektive 3.21 i direktiv 2008/98/EG.

40. Utom för fordon i kategori L, *typgodkännande*, *etappvis typgodkännande*, *komponent*, *delar*, *reservdelar*, *grundfordon*, *fordon tillverkat i små serier*, *fordon avsett för särskilda ändamål*, *marknadskontrollmyndighet*, *godkännandemyndighet*, *tillverkare*, *importör* och *distributör*: typgodkännande, etappvis typgodkännande, komponent, delar, reservdelar, grundfordon, fordon tillverkat i små serier, fordon avsett för särskilda ändamål, marknadskontrollmyndighet, godkännandemyndighet, tillverkare, importör och distributör enligt definitionerna i artikel 3.1, 3.8, 3.19, 3.21, 3.23, 3.24, 3.30, 3.31, 3.35, 3.36, 3.40, 3.42 respektive 3.43 i förordning (EU) 2018/858.

41. För fordon i kategori L, *typgodkännande*, *grundfordon*, *komponent*, *delar*, *reservdelar*, *tillverkare*, *importör*, *distributör*, *godkännandemyndighet* och *marknadskontrollmyndighet*: typgodkännande, grundfordon, komponent, delar, reservdelar, tillverkare, importör, distributör, godkännandemyndighet och marknadskontrollmyndighet enligt definitionerna i artikel 3.1, 3.11, 3.16, 3.18, 3.21, 3.47, 3.49, 3.50, 3.56 respektive 3.57 i förordning (EU) nr 168/2013; fordon som tillverkas i små serier: fordon som tillverkas i små serier enligt artikel 42 i den förordningen.

42. *registrering*, *registreringsbevis*, *innehavare av registreringsbevis*, *tillfälligt upphävande* och *återkallelse av registrering*: registrering, registreringsbevis, innehavare av registreringsbevis, tillfälligt upphävande och återkallelse av registrering enligt definitionerna i artikel 2 b, c, d, e respektive f i direktiv 1999/37/EG.

43. *fordon av historiskt intresse*, *trafiksäkerhetsprovning* och *trafiksäkerhetsintyg*: fordon av historiskt intresse, trafiksäkerhetsprovning och trafiksäkerhetsintyg enligt definitionerna i artikel 3.7, 3.9 respektive 3.12 i direktiv 2014/45/EU.

44. *ämne som inger betänkligheter* och *databärare*: ämne som inger betänkligheter och databärare enligt definitionerna i artikel 2.27 respektive 2.29 i förordning (EU) 2024/1781.

45. *tullmyndigheter*: tullmyndigheter enligt definitionen i artikel 5.1 i förordning (EU) nr 952/2013.

46. *onlineplattform*: onlineplattform enligt definitionen i artikel 3 i) i förordning (EU) 2022/2065.

47. *tillverkare av små serier*: tillverkare av små serier enligt definitionen i artikel 3.48 i förordning (EU) 2024/1257.

48. *batteri för lätta transportmedel*: batteri för lätta transportmedel enligt definitionen i artikel 3.11 i förordning (EU) 2023/1542.

49. *förpackningsavfall*: förpackningsavfall enligt definitionen i artikel 3.25 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2025/40 ([37]).

([37]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2025/40 av den 19 december 2024 om förpackningar och förpackningsavfall, om ändring av förordning (EU) 2019/1020 och direktiv (EU) 2019/904 och om upphävande av direktiv 94/62/EG (EUT L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50. *avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk eller elektronisk utrustning*: avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk eller elektronisk utrustning enligt definitionen i artikel 3.1 e i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/19/EU ([38]).

51. *biobaserad plast*: biobaserad plast enligt definitionen i artikel 3.53 i förordning (EU) 2025/40.

52. *regenerering*: regenerering enligt definitionen i artikel 3.13 i förordning (EU) 2024/573.

KAPITEL II

CIRKULARITETSKRAV

Artikel 4

Återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet hos fordon

1. Varje fordon som tillhör en fordonstyp som är typgodkänd från och med den 1 september 2032 enligt förordning (EU) 2018/858 ska vara konstruerat så att det

a) kan återanvändas eller materialåtervinnas till minst 85 % av fordonets massa,

b) kan återanvändas eller återvinnas till minst 95 % av fordonets massa.

2. För varje fordonstyp som avses i punkt 1 ska tillverkare vidta följande åtgärder:

a) Samla in nödvändiga data från hela leveranskedjan, särskilt typ av och massa hos de material som används vid tillverkning av fordonen, för att kunna säkerställa fortsatt efterlevnad av denna förordning.

b) Spara alla övriga data om fordonen som krävs för de beräkningar som avses i led e.

c) Fastställa förfaranden för att kontrollera att den information som mottagits från leverantörerna är korrekt och fullständig.

d) Hantera och dokumentera uppdelningen av materialen.

e) Beräkna återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet, för de syften som avses i punkt 1 i denna artikel, i enlighet med den metod som kommissionen fastställt enligt punkt 3 i denna artikel eller, innan en sådan metod har antagits och börjat tillämpas, i enlighet med den internationella standarden ISO 22628:2002 i kombination med de faktorer som anges i del A i bilaga III till denna förordning.

f) Märka de delar och komponenter till fordon som är tillverkade av polymerer och elastomerer i enlighet med artikel 12.1.

g) Säkerställa att de delar och komponenter som förtecknas i del E i bilaga VIII inte återanvänds vid konstruktion av nya fordon.

3. Kommissionen ska senast den 28 februari 2029 anta en genomförandeakt om fastställande av en ny metod för beräkning och verifiering av graden av återanvändbarhet, materialåtervinningsbarhet och återvinningsbarhet hos ett fordon, med beaktande av de faktorer som anges i bilaga III till denna förordning och den internationella standarden ISO 22628:2002. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 52.2.

([38]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/19/EU av den 4 juli 2012 om avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning (WEEE) (EUT L 197, 24.7.2012, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

Artikel 5

Krav för ämnen i fordon

1. Förekomsten av ämnen som inger betänkligheter i fordon och tillhörande delar och komponenter ska minimeras så långt det är möjligt.

2. Senast den 14 februari 2028 ska kommissionen utarbeta en rapport om förekomsten av ämnen som inger betänkligheter i fordon i syfte att fastställa i vilken utsträckning de inverkar negativt på återanvändningen och materialåtervinningen av material eller har en negativ inverkan på miljön eller hälsan. Kommissionen ska bistås av kemikaliemyndigheten beträffande aspekter som rör kemikaliesäkerhet. Rapporten ska inte omfatta ämnen som inger betänkligheter i fordonsdelar och fordonskomponenter för vilka en identifiering eller bedömning redan krävs genom annan unionslagstiftning. Kommissionen ska överlämna rapporten med information om sina iakttagelser till Europaparlamentet och rådet och överväga lämpliga uppföljningsåtgärder. Om en medlemsstat anser att ett ämne inverkar negativt på återanvändningen och materialåtervinningen av material i ett fordon där det förekommer ska den senast den 14 februari 2029 lämna denna information till kommissionen och, beträffande aspekter som rör kemikaliesäkerhet, även till kemikaliemyndigheten och i förekommande fall hänvisa till relevanta riskbedömningar eller andra relevanta data.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 för att komplettera denna förordning genom att fastställa informationskrav och begränsningar för förekomsten av ämnen som inger betänkligheter och som inverkar negativt på återanvändningen och materialåtervinningen av material i fordon och tillhörande delar och komponenter av skäl som inte främst avser kemikaliesäkerhet.

4. En fordonstyp som är typgodkänd från och med den 1 september 2032 enligt förordning (EU) 2018/858 eller nya delar eller komponenter som släpps ut på marknaden för ett sådant fordon får inte innehålla bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom.

5. Genom undantag från punkt 4 i denna artikel får fordonstyper eller delar och komponenter som släpps ut på marknaden för sådana fordon innehålla bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom under de förhållanden och upp till de maximala koncentrationsvärden som anges i bilaga IV till denna förordning. Punkterna 2, 3 och 4 i denna artikel samt denna punkt ska inte tillämpas på batterier som ingår i fordon och på vilka förordning (EU) 2023/1542 är tillämplig.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 för att ändra bilaga IV i syfte att anpassa den till de vetenskapliga och tekniska framstegen genom att

a) fastställa de maximala koncentrationsvärden som kan tolereras för förekomst av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i specifika delar, komponenter och homogena material i fordon,

b) undanta vissa delar, komponenter och homogena material i fordon från förbudet mot förekomst av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i punkt 4 om följande villkor är uppfyllda:

   i) Användning av dessa ämnen kan inte undvikas.

   ii) Det påvisas att de samhällsekonomiska fördelarna uppväger riskerna för miljön eller för människors hälsa i samband med användningen av dessa ämnen.

   iii) Det finns inga lämpliga alternativa ämnen eller tekniska lösningar.

c) stryka delar, komponenter och homogena material i fordon från bilaga IV, om användning av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom kan undvikas,

d) ange vilka delar, komponenter och homogena material i fordon som ska avlägsnas före ytterligare behandling, och kräva att de ska märkas eller göras identifierbara på annat lämpligt sätt.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 för att ändra bilaga IV, särskilt genom att stryka vissa undantag för homogena material och komponenter från förteckningen, om det särskilda undantaget omfattas av annan unionslagstiftning.

När kommissionen antar en delegerad akt enligt denna punkt ska den ta hänsyn till de samhällsekonomiska konsekvenserna av att införa, ändra eller stryka ett undantag från begränsningen i användningen av bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i fordonstyper, inbegripet tillgången på alternativ och effekterna på miljön och på människors hälsa under fordonens hela livscykel.

7. På begäran av kommissionen ska kemikaliemyndigheten inom tolv månader utarbeta en rapport, bland annat på grundval av samråd med berörda parter, om den tekniska och ekonomiska genomförbarheten av alternativ till de befintliga undantag som förtecknas i bilaga IV och, på grundval av en sådan bedömning, ett vederbörligen motiverat förslag till särskild ändring av ett sådant undantag.

8. Så snart kemikaliemyndigheten har mottagit kommissionens begäran ska den på sin webbplats offentliggöra ett meddelande om att en rapport kommer att utarbetas avseende en eventuell ändring av ett undantag i bilaga IV, och uppmana medlemsstaterna och alla berörda parter att inkomma med synpunkter senast tolv veckor från dagen för offentliggörandet av meddelandet. Myndigheten ska på sin webbplats offentliggöra alla synpunkter som inkommit från medlemsstaterna och från berörda parter.

9. Senast tolv månader efter det att den rapport som avses i punkt 7 har överlämnats till kommissionen ska kemikaliemyndighetens kommitté för samhällsekonomisk analys, som inrättats enligt artikel 76.1 d i förordning (EG) nr 1907/2006, anta ett yttrande om rapporten och om de specifika ändringar som föreslås. Kemikaliemyndigheten ska utan dröjsmål överlämna detta yttrande till kommissionen.

Artikel 6

Minimiandel materialåtervunnet innehåll i fordon

1. Den plast som ingår i varje ny fordonstyp som är typgodkänd från och med den 1 september 2032 enligt förordning (EU) 2018/858 ska innehålla minst 15 viktprocent plast som materialåtervunnits från plastavfall efter konsumentledet.

Den plast som ingår i varje ny fordonstyp som är typgodkänd från och med den 1 september 2036 enligt förordning (EU) 2018/858 ska innehålla minst 25 viktprocent plast som materialåtervunnits från plastavfall efter konsumentledet.

2. Minst 20 % av det mål som anges i punkt 1 ska uppnås genom att plast som avlägsnats från fordon under användningsfasen används i den berörda fordonstypen.

3. Vikten av den plast som ingår i varje ny berörd fordonstyp och vikten av den materialåtervunna plast som avses i punkterna 1 och 2 ska inte omfatta elastomerer från däck och från andra härdplaster än polyuretanskum som används för dämpning.

4. Med avseende på de skyldigheter som fastställs i punkterna 1, 2 och 3 ska det materialåtervunna innehållet vara återvunnet från avfall efter konsumentledet som har materialåtervunnits antingen

a) i en anläggning belägen inom unionen, eller

b) från och med den 14 augusti 2030, i en anläggning belägen i ett tredjeland, förutsatt att denna anläggning uppfyller kraven i bilaga XIII.

Senast den 30 september 2028 ska kommissionen mer ingående bedöma de förväntade effekterna på den globala handeln och på unionens materialåtervinnings- och fordonsindustri och rapportera sin bedömning till Europaparlamentet och rådet.

5. Senast den 31 augusti 2028 ska kommissionen anta en genomförandeakt i enlighet med artikel 52.2 för att fastställa metoden för beräkning och verifiering, vid tillämpning av punkterna 1–4 i den här artikeln, av andelen plast som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och från uttjänta fordon och som finns i och ingår i fordonstyper.

En metod för massbalansredovisning ska tillämpas på materialåtervunnen plast som erhållits från andra materialåtervinningsmetoder än mekanisk materialåtervinning, i överensstämmelse med de metoder för massbalansredovisning som är tillämpliga på materialåtervinning av plast i enlighet med definitionen av materialåtervinning i direktiv 2008/98/EG.

Verifieringsmetoden ska omfatta en skyldighet för tillverkare att säkerställa att varje anläggning som är belägen i ett tredjeland och som producerar material från materialåtervunnet innehåll som används av tillverkarna efterlever bilaga XIII och att varje sådan anläggning som är belägen i ett tredjeland blir föremål för revision minst vart femte år av en oberoende tredje part enligt bilaga XIV. I dessa revisioner ska det verifieras att villkoren i punkterna 1–4 i denna artikel är uppfyllda.

Kravet på revision enligt det tredje stycket i denna punkt samt de krav och kriterier som anges i bilaga XIII för material som materialåtervunnits i tredjeländer ska tillämpas från och med den 14 augusti 2030.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 för att komplettera punkterna 1 och 2 i denna artikel genom att fastställa tillfälliga undantag från målen för materialåtervunnet plastinnehåll eller tidpunkten om bristande tillgång eller alltför höga priser på specifik materialåtervunnen plast gör det orimligt svårt att uppnå minimiprocentandelarna materialåtervunnet innehåll.

7. Senast den 30 september 2027 ska kommissionen bedöma om det är genomförbart att fastställa ett krav på minimiandelen materialåtervunnet stål, med beaktande av i synnerhet följande:

a) Den nuvarande och prognostiserade tillgången på järnskrot, med beaktande av platta och långa stålprodukter och, när så är relevant, produkter av rostfritt stål i olika produktfamiljer.

b) Den nuvarande andelen järnskrot i olika halvfabrikat och mellanprodukter av stål med anknytning till stålproduktfamiljer som används i fordon och förväntade förändringar i samband med fordonsindustrins omställning.

c) Tillverkares potentiella användning av järnskrot i fordon som ska typgodkännas i framtiden och det potentiella bidraget till högre nivåer av skrotanvändning, med beaktande av de olika sammansättningsmässiga begränsningar som gäller för varje stålproduktfamilj.

d) Den relativa efterfrågan på järnskrot inom fordonsindustrin jämfört med efterfrågan inom andra sektorer, med beaktande av förmågan att tolerera kopparinnehåll och andra oavsiktliga orenheter.

e) Ekonomisk bärkraft och teknisk och vetenskaplig utveckling, inbegripet förändringar i tillgången på materialåtervinningsteknik som kan påverka materialåtervinningsgraden för stål samt även behovet av att hantera marknadsmisslyckanden som hämmar användningen av stålskrot efter konsumentledet i förhållande till stålskrot före konsumentledet.

f) Hur en minimiandel materialåtervunnet stål i fordon bidrar till unionens mål för öppet strategiskt oberoende samt dess klimat-, miljö- och industrimål, i synnerhet när det gäller inrättandet av kompletterande pionjärmarknader för fossilfri stålproduktion.

g) Behovet av att förhindra oproportionerligt stora negativa konsekvenser för fordons prisöverkomlighet.

h) Inverkan på de totala kostnaderna och konkurrenskraften för fordonsindustrin och hela dess värdekedja för stål.

Senast den 30 september 2028 ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 51 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en minimiandel stål som materialåtervunnits från stålavfall efter konsumentledet, och i förekommande fall från järnskrot, och som ska finnas i och ingå i fordonstyper som ska typgodkännas i enlighet med denna förordning och förordning (EU) 2018/858. I denna delegerade akt ska det även fastställas att skyldigheten att ha en minimiandel materialåtervunnet innehåll ska börja tillämpas senast den 14 augusti 2033. Stål som används som förstärkningsmaterial i däck ska inte anses omfattas av den delegerade akten.

Senast den 30 september 2028 ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 51 för att fastställa metoden för beräkning och verifiering av andelen stål som materialåtervunnits från stålavfall efter konsumentledet i fordonstyper, och i förekommande fall från järnskrot, och som finns i och ingår i fordonstyper.

8. Senast den 30 september 2027 ska kommissionen bedöma om det är genomförbart att fastställa ett krav på minimiandelen aluminium och aluminiumlegeringar som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet och som finns i och ingår i fordonstyper, med beaktande av i synnerhet följande:

a) Den nuvarande och prognostiserade tillgången på aluminium och aluminiumlegeringar som materialåtervunnits från avfall före och efter konsumentledet.

b) De nuvarande andelarna materialåtervunnet innehåll från avfall efter konsumentledet i form av aluminium och aluminiumlegeringar i fordon som släpps ut på marknaden.

c) Ekonomisk bärkraft och teknisk och vetenskaplig utveckling, inbegripet förändringar i tillgången på materialåtervinningsteknik för olika typer av materialåtervunna material och deras materialåtervinningsgrader.

d) Hur en minimiandel materialåtervunnet aluminium i fordon bidrar till unionens mål för öppet strategiskt oberoende samt dess klimat-, miljö- och industrimål, i synnerhet när det gäller inrättandet av kompletterande pionjärmarknader för fossilfritt aluminium och fossilfria aluminiumlegeringar.

e) Behovet av att förhindra oproportionerligt stora negativa konsekvenser för prisöverkomligheten hos fordon som innehåller aluminium och aluminiumlegeringar.

f) Inverkan på fordonsindustrins totala kostnader och konkurrenskraft.

Senast den 30 september 2028 ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 51 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en minimiandel materialåtervunnet aluminium och materialåtervunna aluminiumlegeringar som ska finnas i och ingå i fordonstyper som ska typgodkännas i enlighet med denna förordning och förordning (EU) 2018/858. I denna delegerade akt ska det även fastställas att skyldigheten att ha en minimiandel materialåtervunnet innehåll ska börja tillämpas senast den 14 augusti 2033.

Senast den 30 september 2028 ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 51 för att fastställa metoden för beräkning och verifiering av andelen aluminium och aluminiumlegeringar som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet i fordonstyper, och i förekommande fall från avfall före konsumentledet, och som finns i och ingår i fordonstyper.

9. Senast den 31 augusti 2029 ska kommissionen bedöma om det är genomförbart att införa ett krav på minimiandelen

a) magnesium och magnesiumlegeringar som materialåtervunnits från avfall före och efter konsumentledet och som finns i och ingår i fordonstyper, och

b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nickel, kobolt eller bor som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet, och i förekommande fall avfall före konsumentledet, och som finns i och ingår i permanentmagneter.

Genomförbarhetsbedömningen ska beakta följande:

a) Den nuvarande och prognostiserade tillgången på de material som avses i första stycket a och b och som materialåtervunnits från avfall före och efter konsumentledet.

b) De nuvarande andelarna materialåtervunnet innehåll från avfall efter konsumentledet i de material som avses i första stycket a och b i fordon som släpps ut på marknaden.

c) Ekonomisk bärkraft och teknisk och vetenskaplig utveckling, inbegripet förändringar i tillgången på materialåtervinningsteknik för olika typer av materialåtervunna material och deras materialåtervinningsgrader.

d) Hur en minimiandel materialåtervunnet innehåll av de material som avses i första stycket a och b och som ingår i fordon bidrar till unionens mål för strategiskt oberoende samt unionens klimat- och miljömål.

e) Eventuella konsekvenser för fordons funktion av att låta materialåtervunnet innehåll som avses i första stycket a och b ingå i fordonsdelar och fordonskomponenter.

f) Behovet av att förhindra oproportionerligt stora negativa konsekvenser för prisöverkomligheten hos fordon som innehåller de material som avses i första stycket a och b.

g) Inverkan på fordonsindustrins totala kostnader och konkurrenskraft.

Efter slutförandet av den bedömning som avses i första stycket ges kommissionen befogenhet att anta en delegerad akt i enlighet med artikel 51 för att komplettera denna förordning genom att fastställa en minimiandel för

a) magnesium och magnesiumlegeringar som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet, och i förekommande fall avfall före konsumentledet, och som finns i och ingår i fordonstyper, och

b) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nickel, kobolt eller bor som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet, och i förekommande fall avfall före konsumentledet, och som finns i och ingår i permanentmagneter.

I den delegerade akt som avses i tredje stycket ska det även fastställas ett tillämpningsdatum för skyldigheten att ha en minimiandel materialåtervunnet innehåll.

Senast den 30 september 2029 ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 51 för att fastställa metoden för beräkning och verifiering av andelen materialåtervunnet material i enlighet med tredje stycket som finns i och ingår i fordonstyper.

Artikel 7

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

1. Varje fordon som tillhör en ny fordonstyp som är typgodkänd från och med den 1 september 2032 enligt förordning (EU) 2018/858 och förordning (EU) nr 168/2013 ska konstrueras på ett sätt som inte hindrar auktoriserade behandlingsanläggningar från att avlägsna de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VIII från det berörda fordonet under fordonets avfallsfas i syfte att byta ut, återanvända, materialåtervinna, återtillverka eller renovera dem när detta är tekniskt möjligt.

2. Varje fordon som tillhör en ny fordonstyp som är typgodkänd från och med den 1 september 2032 enligt förordning (EU) 2018/858 ska konstrueras så att auktoriserade behandlingsanläggningar eller reparations- och underhållsaktörer på ett enkelt och icke-förstörande sätt kan avlägsna och byta ut elfordonsbatterier och deras batteripaket och elmotorer i fordonet under fordonets användningsfas och avfallsfas.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 för att ändra punkt 2 genom att inkludera ytterligare delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VIII, med beaktande av teknisk och vetenskaplig utveckling.

4. Kommissionen får vid behov anta genomförandeakter för att fastställa villkoren för konstruktion, så att de delar och komponenter som avses i punkt 2 kan avlägsnas och bytas ut i syfte att säkerställa ett harmoniserat genomförande av den skyldighet som anges i den punkten. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 52.2.

5. Tillverkare får inte hindra avlägsnande och utbyte av fordonsdelar och fordonskomponenter med hjälp av programvaruuppdateringar, såvida inte annat föreskrivs i unionsrätten.

KAPITEL III

TILLVERKARES SKYLDIGHETER

Artikel 8

Allmänna skyldigheter

1. Tillverkare ska visa att nya fordonstyper som de har tillverkat och som släpps ut på marknaden är typgodkända i enlighet med kraven i förordning (EU) 2018/858, förordning (EU) nr 168/2013 och den här förordningen.

2. För typgodkännande av fordonstyper som omfattas av kraven i artikel 4, 5, 6 eller 7 ska tillverkaren tillhandahålla dokumentation som visar att dessa krav är uppfyllda och

a) ta med den i det underlag som avses i artikel 24 i förordning (EU) 2018/858 eller i artikel 27 i förordning (EU) nr 168/2013, beroende på vad som är tillämpligt, och

b) lämna in den till typgodkännandemyndigheten i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) 2018/858 eller artikel 26 i förordning (EU) nr 168/2013, beroende på vad som är tillämpligt.

3. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 10 i denna förordning ska tillverkaren sammanställa den information som avses i artikel 10.1 i denna förordning och lämna in den, i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2018/858, till typgodkännandemyndigheten tillsammans med den ansökan om typgodkännande som avses i artikel 23 i den förordningen.

4. För typgodkännande av fordon som omfattas av kraven i artikel 11 i denna förordning ska tillverkaren lämna in en försäkran om överensstämmelse med kravet i artikel 11.1 i denna förordning, i enlighet med artikel 24.1 a i förordning (EU) 2018/858 eller artikel 27.1 i förordning (EU) nr 168/2013, beroende på vad som är tillämpligt, till typgodkännande-myndigheten tillsammans med ansökan om typgodkännande.

Artikel 9

Cirkularitetsstrategi

1. Varje tillverkare ska från och med den 1 september 2029 utarbeta en cirkularitetsstrategi på tillverkarnivå.

2. I cirkularitetsstrategin ska det redogöras för de åtgärder som tillverkaren kommer att vidta för att följa upp sina skyldigheter i syfte att säkerställa att cirkularitetskraven i kapitel II uppfylls.

3. Cirkularitetsstrategin ska innehålla de delar som anges i del A i bilaga V.

4. Varje tillverkare ska förse medlemsstaternas typgodkännandemyndigheter och kommissionen med en kopia av cirkularitetsstrategi senast 30 dagar efter det att den utarbetats.

5. Varje tillverkare ska övervaka och följa upp åtgärderna i cirkularitetsstrategin och uppdatera strategin, med angivande av dess relevanta nya ändringar, vart femte år i enlighet med del B i bilaga V. Tillverkaren ska lämna en uppdaterad cirkularitetsstrategi till kommissionen.

6. Kommissionen ska offentliggöra cirkularitetsstrategierna och eventuella uppdateringar av dem, med undantag för konfidentiell information.

7. Senast den 31 augusti 2033 och minst vart sjätte år därefter ska kommissionen sammanställa och offentliggöra en rapport om cirkulariteten inom fordonssektorn. Rapporten ska särskilt baseras på cirkularitetsstrategier och uppdateringar av sådana strategier.

Artikel 10

Deklaration om materialåtervunnet innehåll i fordon

1. Tillverkare ska, för varje ny fordonstyp som är typgodkänd enligt förordning (EU) 2018/858 från och med den första dagen i den månad som följer efter en period på tolv månader från dagen för antagandet av respektive metod för beräkning och verifiering av andelen material som materialåtervunnits från avfall efter konsumentledet i fordonstyper, i enlighet med artikel 6 i den här förordningen, ange respektive andel materialåtervunnet innehåll av

a) neodym, dysprosium, praseodym, terbium, samarium, nickel, kobolt och bor i permanentmagneter i elmotorer,

b) aluminium och aluminiumlegeringar,

c) magnesium och magnesiumlegeringar,

d) stål och stållegeringar,

e) plast.

Deklarationen ska avse det materialåtervunna innehållet av dessa material i fordonstypen och, för varje andel material och för plastkomponenter som är tyngre än 100 gram, ange om materialet återvunnits från avfall före konsumentledet eller avfall efter konsumentledet.

2. Typgodkännandemyndigheterna ska verifiera att tillverkarna har lämnat in den erforderliga dokumentationen och att den innehåller den information som avses i punkt 1.

3. Genom undantag från punkt 1 ska kravet att deklarera andelen materialåtervunnet innehåll av ett visst material inte tillämpas om ett mål har blivit tillämpligt för det materialet enligt artikel 6.

Artikel 11

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

1. Från och med den 1 september 2029 ska tillverkare, avseende nya fordonstyper som har typgodkänts, ge avfallshanteringsaktörer, utgivare av teknisk information och reparations- och underhållsaktörer obegränsad, standardiserad och icke-diskriminerande tillgång till den information som förtecknas i bilaga VI, såvida inte den informationen finns tillgänglig enligt annan unionslagstiftning, för att möjliggöra tillgång till samt säkert avlägsnande och utbyte av följande:

a) Elfordonsbatterier och deras batteripaket som ingår i fordonet.

b) Delar, komponenter och material som innehåller de fluider och vätskor som förtecknas i del B i bilaga VIII och som ingår i fordon.

c) Delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VIII och som ingår i fordon.

d) Delar och komponenter som innehåller de kritiska råmaterial som avses i artikel 28.1 b i förordning (EU) 2024/1252 vid tidpunkten för typgodkännandet av fordonet.

e) Digitalt kodade komponenter och delar i ett fordon, om kodningen förhindrar reparation, underhåll eller utbyte i ett annat fordon.

Första stycket e ska inte tillämpas på information som ska lämnas till utgivare av teknisk information.

2. Tillverkare ska göra vägledning om åtgärder vid nödsituationer tillgänglig för räddningstjänster.

3. Tillverkare ska säkerställa samarbete med auktoriserade behandlingsanläggningar, utgivare av teknisk information, eftermonteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer genom att skapa nödvändiga kommunikationsplattformar för att tillhandahålla och uppdatera den information som avses i punkt 1 och den information som anges i bilaga VI.

Tillverkarna ska kostnadsfritt tillhandahålla den information som avses i första stycket. Tillverkarna får ta ut skäliga och proportionella avgifter från avfallshanteringsaktörer, utgivare av teknisk information och reparations- och underhållsaktörer i den utsträckning som krävs för att täcka de faktiska administrativa kostnaderna för att göra den begärda informationen tillgänglig via kommunikationsplattformar.

4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 för att ändra bilaga VI genom att se över förteckningen över delar, komponenter och material i fordon och omfattningen av den information som tillverkarna ska tillhandahålla. Kommissionen ska ta hänsyn till teknikens och regelverkets utveckling, aktuell informationsteknik och fordonsteknikens förutsebara utveckling.

Artikel 12

Märkning av delar, komponenter och material i fordon

1. Tillverkare och deras leverantörer ska använda nomenklaturen i de kodningsstandarder för komponenter och material som förtecknas i punkterna 1, 2 och 3 i bilaga VII för märkning och identifiering av delar, komponenter och material i fordon.

2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 för att ändra bilaga VII i syfte att anpassa den till vetenskaplig och teknisk utveckling.

Artikel 13

Digitalt cirkularitetspass för fordon

1. Från och med den 1 september 2032 ska varje fordon som släpps ut på marknaden ha ett digitalt cirkularitetspass för fordon, som ska vara anpassat, driftskompatibelt och, om möjligt, integrerat med andra fordonsrelaterade miljöpass som inrättats genom unionsrätten, särskilt de pass som avses i artikel 77 i förordning (EU) 2023/1542, i artikel 3.68 i förordning (EU) 2024/1257, och med andra relevanta pass som inrättas enligt förordning (EU) 2024/1781.

2. Det digitala cirkularitetspasset för fordon för ett fordon som släpps ut på marknaden ska vara kostnadsfritt tillgängligt och ska innehålla följande uppgifter i digitalt format:

a) Den information som avses i artikel 11.

b) Information om delar som innehåller bly, kvicksilver, kadmium eller sexvärt krom i fordonet i enlighet med undantaget i artikel 5.5.

c) Deklarationen om andelen materialåtervunnet innehåll av plast och de material som förtecknas i artikel 10.1.

d) Den officiella katalogen över reservdelar för den berörda fordonstypen.

3. Om den information som krävs enligt denna artikel redan är tillgänglig genom ett annat pass som avses i punkt 1 än det digitala cirkularitetspasset för fordon behöver den information som krävs enligt punkt 2 inte kopieras i det digitala cirkularitetspasset för fordon, förutsatt att interoperabilitet säkerställs.

4. Den producent som släpper ut fordonet på marknaden ska se till att informationen som avses i punkt 2 är korrekt, fullständig och aktuell.

5. All information i det digitala cirkularitetspasset för fordon ska uppfylla de regler som kommissionen fastställt enligt punkt 6 och ska

a) baseras på öppna standarder,

b) ha tagits fram i ett driftskompatibelt format,

c) kunna överföras via ett öppet driftskompatibelt nätverk för datautbyte utan inlåsningseffekt,

d) vara maskinläsbar, strukturerad och sökbar.

6. Senast den 14 augusti 2030 ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa regler när det gäller följande:

a) Metod och grundläggande krav för det tekniska system som ska användas för att få tillgång till det digitala cirkularitetspasset för fordon på ett sätt som inte utesluter något tekniskt system.

b) De tekniska konstruktions- och driftskraven för det digitala cirkularitetspasset för fordon, inbegripet regler om

i) anpassning av det digitala cirkularitetspasset för fordon till andra pass och interoperabiliteten dem emellan i enlighet med unionslagstiftningens krav,

ii) lagring och behandling av information som ingår i det digitala cirkularitetspasset för fordon,

iii) tillgången till det digitala cirkularitetspasset för fordon efter det att den producent som ansvarar för fullgörandet av de skyldigheter som anges i punkt 4 har upphört att existera eller upphört med sin verksamhet i unionen.

c) Införande, ändring och uppdatering av information som ingår i det digitala cirkularitetspasset för fordon utförd av andra tredje parter än producenten.

d) Villkoren för tillgång till cirkularitetspasset för fordon, inbegripet rätten till tillgång och relevanta regler för dataskydd och skydd av immateriella rättigheter.

e) Placering av databäraren eller annan identifierare som möjliggör åtkomst till fordonets digitala cirkularitetspass.

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

De genomförandeakter som avses i första stycket ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 52.2.

KAPITEL IV

HANTERING AV UTTJÄNTA FORDON

AVSNITT 1

Allmänna bestämmelser

Artikel 14

Behörig myndighet för hantering av uttjänta fordon

1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för skyldigheterna enligt detta kapitel, särskilt för att övervaka och kontrollera att ekonomiska aktörer, producenter och producentansvarsorganisationer fullgör sina skyldigheter enligt artiklarna 15–37 och bilaga I.

2. Varje medlemsstat får utse en kontaktpunkt, bland de behöriga myndigheter som avses i punkt 1, för kontakter med kommissionen.

3. Medlemsstaterna ska fastställa närmare bestämmelser om de behöriga myndigheternas organisation och verksamhet, inbegripet administrativa regler och förfaranderegler för

a) registreringen av producenter i enlighet med artikel 19,

b) godkännande av producenter och producentansvarsorganisationer i enlighet med artikel 18,

c) tillsyn av genomförandet av skyldigheterna avseende utökat producentansvar i enlighet med artiklarna 16 och 20,

d) insamling av uppgifter om fordon och uttjänta fordon i enlighet med artiklarna 19.12 och 50.6,

e) att information görs tillgänglig i enlighet med artikel 50.

4. Senast den 30 juni 2027 ska medlemsstaterna meddela kommissionen namn på och adress till de behöriga myndigheter som utsetts enligt punkt 1. Medlemsstaterna ska utan oskäligt dröjsmål informera kommissionen om alla ändringar av de behöriga myndigheternas namn och adresser.

Artikel 15

Auktoriserade behandlingsanläggningar

1. Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2010/75/EU ska alla verksamhetsutövare eller företag som avser att utföra behandling av uttjänta fordon erhålla ett tillstånd från den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 23 i direktiv 2008/98/EG och uppfylla de villkor som fastställs i det tillståndet.

2. För att utfärda ett sådant tillstånd som avses i punkt 1 i denna artikel ska den behöriga myndigheten kontrollera om verksamhetsutövaren eller företaget har den kapacitet som krävs för att fullgöra de skyldigheter som anges i artikel 26.

3. I de tillstånd som avses i punkt 1 i denna artikel ska det anges att behandlingsanläggningarna har behörighet att utfärda ett skrotningsintyg enligt artikel 25.

Genom undantag från första stycket i denna punkt får medlemsstaterna inom sina nationella rättsliga ramar föreskriva att auktoriserade behandlingsanläggningar är behöriga att utfärda det skrotningsintyg som avses i artikel 25.

4. Producenter eller, om de utsetts enligt artikel 17.1, producentansvarsorganisationer får ingå avtal med auktoriserade behandlingsanläggningar i syfte att fullgöra sina skyldigheter avseende producentansvar. Sådana avtal ska vara rättvisa och transparenta och får inte innehålla diskriminerande villkor.

Medlemsstaterna får tillhandahålla ett standardavtal för att underlätta efterlevnaden av denna artikel.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att villkoren och förfarandena för beviljande av tillstånd är fullständigt samordnade när fler än en behörig myndighet eller fler än en verksamhetsutövare eller fler än ett företag som avser att utföra behandling av uttjänta fordon deltar i dessa tillståndsförfaranden, för att garantera ett effektivt integrerat förfaringssätt för alla behöriga myndigheter.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta en genomförandeakt som fastställer detaljerade krav för de avtal som avses i punkt 4 i denna artikel, i syfte att säkerställa rättvisa, transparenta och icke-diskriminerande villkor. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 52.2.

AVSNITT 2

Utökat producentansvar

Artikel 16

Utökat producentansvar

1. Från och med den 1 september 2029 ska producenter ha utökat producentansvar för fordon som de för första gången tillhandahåller på marknaden inom en medlemsstats territorium, inbegripet om fordonet tidigare har tillhandahållits på marknaden i en annan medlemsstat än den medlemsstat inom vars territorium fordonet tillhandahålls. Systemet för utökat producentansvar ska vara förenligt med artiklarna 8 och 8a i direktiv 2008/98/EG och uppfylla kraven i detta kapitel.

2. Det utökade producentansvaret ska omfatta skyldigheten för producenter att säkerställa att

a) fordon som de för första gången har tillhandahållit på marknaden inom en medlemsstats territorium och som blir uttjänta fordon

   i) samlas in i enlighet med artikel 23,

   ii) behandlas i enlighet med artikel 26,

b) de avfallshanteringsaktörer som behandlar de uttjänta fordon som avses i led a uppfyller de mål som fastställs i artikel 33.

3. I de yttersta randområden som anges i artikel 349 i EUF-fördraget får medlemsstaterna anpassa de skyldigheter som åligger producenter enligt punkterna 1 och 2 i den här artikeln för att täcka kostnaderna för hanteringen av uttjänta fordon och med hänsyn till förhållandena i dessa områden.

4. Utöver den information som avses i artikel 8a.3 e i direktiv 2008/98/EG ska producenter, vid individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, eller de producentansvarsorganisationer som utsetts vid kollektivt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, en gång om året på sina webbplatser, med förbehåll för affärs- och industrisekretess, offentliggöra information om insamlingen av uttjänta fordon och uppnåendet av målen för återanvändning och materialåtervinning, återanvändning och återvinning samt plastmaterialåtervinning antingen av dem själva vid individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, eller av de producenter som utsett den producentansvarsorganisationen vid kollektivt fullgörande av skyldigheterna avseende utökat producentansvar.

Artikel 17

Producentansvarsorganisationer

1. Producenter får välja att antingen fullgöra sina skyldigheter avseende utökat producentansvar individuellt eller att utse en producentansvarsorganisation som bemyndigats i enlighet med artikel 18 att fullgöra skyldigheterna avseende utökat producentansvar för deras räkning.

Medlemsstaterna får anta åtgärder för att kräva att producenter utser en producentansvarsorganisation att fullgöra deras skyldigheter avseende utökat ansvar för deras räkning.

2. Producentansvarsorganisationer ska säkerställa sekretessen för de uppgifter de förfogar över när det gäller äganderättsligt skyddad information, eller information som direkt kan kopplas till enskilda producenter eller deras behöriga ombud för utökat producentansvar.

3. Utöver den information som avses i artikel 16.4 ska producentansvarsorganisationer offentliggöra informationen om det urvalsförfarande som tillämpas i enlighet med punkt 5 i den här artikeln.

4. Producentansvarsorganisationer ska säkerställa en löpande dialog mellan relevanta aktörer enligt artikel 8a.6 i direktiv 2008/98/EG. Avfallshanteringsaktörer som är verksamma inom insamling och behandling av uttjänta fordon ska utse observatörsmedlemmar till producentansvarsorganisationernas styrelser.

5. Avfallshanteringsaktörer ska omfattas av ett icke-diskriminerande urvalsförfarande, grundat på transparenta tilldelningskriterier, som genomförs av producenter eller producentansvarsorganisationer och som inte lägger en oproportionerlig börda på små och medelstora företag.

Artikel 18

Godkännande vid fullgörande av skyldigheter inom utökat producentansvar

1. En producent, vid individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, och utsedda producentansvarsorganisationer vid kollektivt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, ska ansöka om godkännande från den behöriga myndigheten.

2. Godkännandet ska beviljas endast om det kan visas att kraven i artikel 8a.3 a–d i direktiv 2008/98/EG är uppfyllda och att de åtgärder som vidtagits av producenten eller producentansvarsorganisationen är tillräckliga för att fullgöra de skyldigheter som fastställs i detta kapitel när det gäller det antal fordon som för första gången tillhandahålls på marknaden inom en medlemsstats territorium av den eller de producenter för vars räkning producentansvarsorganisationen agerar.

Producenter, vid individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, och producentansvarsorganisationer, vid kollektivt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, får endast registreras om de innehar ett godkännande från den behöriga myndigheten i enlighet med denna artikel. Detta påverkar inte möjligheten att kombinera registreringsförfarandet i artikel 19 och godkännandeförfarandet i den här artikeln i ett enda förfarande.

3. Medlemsstaterna ska i sina bestämmelser om de administrativa regler och förfaranderegler som avses i artikel 14.3 b inkludera närmare uppgifter om godkännandeförfarandet, som kan skilja sig åt beroende på om det rör sig om individuellt eller kollektivt fullgörande av skyldigheterna avseende utökat producentansvar, och formerna för kontroll av producenters och producentansvarsorganisationers efterlevnad, inbegripet den information som producenter eller producentansvarsorganisationer ska lämna i detta syfte.

4. Producenten eller producentansvarsorganisationer ska utan oskäligt dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten om alla ändringar av uppgifterna i godkännandet, om eventuella ändringar som rör villkoren för godkännandet och om verksamheten upphör definitivt.

5. Det system för egenkontroll som föreskrivs i artikel 8a.3 d i direktiv 2008/98/EG ska tillämpas regelbundet, minst vart tredje år, och på begäran av den behöriga myndigheten, för att kontrollera att bestämmelserna i det ledet följs och att de villkor för godkännande som avses i punkt 2 i den här artikeln fortfarande uppfylls. Producenten eller producentansvarsorganisationen ska på begäran lägga fram en egenkontrollrapport och vid behov planen för korrigerande åtgärder för den behöriga myndigheten. Utan att det påverkar befogenheterna enligt punkt 6 i den här artikeln kan den behöriga myndigheten lämna synpunkter på egenkontrollrapporten och utkastet till plan för korrigerande åtgärder, sådana synpunkter ska meddelas till producenten eller producentansvarsorganisationen. Producenten eller producentansvarsorganisationen ska utarbeta och genomföra planen för korrigerande åtgärder på grundval av dessa synpunkter.

6. Den behöriga myndigheten får besluta att återkalla godkännandet om producenten eller producentansvarsorganisationen inte längre uppfyller kraven avseende organisering av insamlingen och behandlingen av uttjänta fordon, underlåter att rapportera till den behöriga myndigheten, underlåter att underrätta den behöriga myndigheten om ändringar som rör villkoren för godkännandet eller om verksamheten upphör.

Artikel 19

Registrering

1. Senast den 31 augusti 2029 ska varje medlemsstat upprätta ett register över producenter, eller använda ett befintligt producentregister, i syfte att kontrollera att producenterna uppfyller kraven i detta kapitel.

Registret ska innehålla länkar till andra nationella register över producenters webbplatser för att underlätta registreringen av producenter eller behöriga ombud för utökat producentansvar i alla medlemsstater och, i förekommande fall, till nationella webbplatser med information om registreringsförfarandet.

Senast den 31 augusti 2029 ska kommissionen inrätta en webbplats med länkar till alla nationella register för att underlätta registreringen av producenter i samtliga medlemsstater.

Medlemsstaterna ska informera kommissionen om länkarna till deras nationella producentregister inom 30 dagar efter det att dessa register har införts.

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

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

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

3. Ansökan om registrering ska innehålla den information som anges i bilaga IX. Medlemsstaterna får vid behov begära ytterligare information eller handlingar för att kunna använda registret över producenter på ett effektivt sätt.

4. Genom undantag från punkt 3 i denna artikel ska den information som avses i punkt 1 d i bilaga IX lämnas antingen i ansökan om registrering enligt punkt 3 i denna artikel eller i ansökan om godkännande enligt artikel 18.

5. Om en producent har utsett en producentansvarsorganisation uppgifter i enlighet med artikel 17.1 ska den organisationen fullgöra skyldigheterna i den här artikeln i tillämpliga delar, såvida inte annat anges av den medlemsstat där fordonet för första gången tillhandahölls på marknaden.

6. De skyldigheter som anges i denna artikel får för producentens räkning fullgöras av ett behörigt ombud för utökat producentansvar.

Om fler än en producent företräds av ett och samma behöriga ombud i en medlemsstat, ska det behöriga ombudet tillhandahålla namn och kontaktuppgifter för varje företrädd producent separat.

7. Medlemsstaterna får besluta att registreringsförfarandet enligt denna artikel och godkännandeförfarandet enligt artikel 18 utgör ett enda förfarande, förutsatt att ansökan om godkännande uppfyller kraven i punkterna 3–6 i den här artikeln.

8. Den behöriga myndigheten ska

a) på sin webbplats tillgängliggöra information om ansökningsförfarandet via ett elektroniskt databehandlingssystem,

b) godkänna registreringar och tilldela ett registreringsnummer inom högst tolv veckor från den tidpunkt då all information som krävs enligt punkterna 2 och 3 har lämnats in.

9. Den behöriga myndigheten får

a) fastställa närmare bestämmelser om kraven och förfarandet för registrering, utan att lägga till materiella krav utöver dem som fastställs enligt punkterna 2 och 3,

b) ta ut kostnadsbaserade och proportionella avgifter från producenter för behandlingen av de ansökningar som avses i punkt 2 i denna artikel och i artikel 18.1.

10. Den behöriga myndigheten får vägra att registrera en producent eller återkalla producentens registrering om den information som avses i punkt 3 i denna artikel och tillhörande styrkande handlingar inte tillhandahålls eller är otillräckliga, eller om producenten inte längre uppfyller kraven i punkt 1 d i bilaga IX.

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

11. Producenten, eller i tillämpliga fall producentens behöriga ombud för utökat producentansvar eller den producentansvarsorganisationen som utsetts för de producenter som den företräder, ska utan oskäligt dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten om eventuella ändringar av informationen i registreringen och om varje definitivt upphörande av tillhandahållandet på marknaden inom medlemsstatens territorium av de fordon som avses i registreringen.

12. Producenten eller, i tillämpliga fall, producentens behöriga ombud för utökat producentansvar eller producentansvarsorganisationen ska rapportera till den behöriga myndighet som ansvarar för registret om fullgörandet av skyldigheterna avseende utökat producentansvar.

Om informationen i producentregistret inte är tillgänglig för allmänheten ska medlemsstaterna säkerställa att leverantörer av onlineplattformar som gör det möjligt för konsumenter att ingå distansavtal med producenter ges kostnadsfri tillgång till denna information.

Artikel 20

Producenters ekonomiska ansvar

1. Producentens ekonomiska bidrag ska täcka följande kostnader för de fordon som producenten för första gången tillhandahåller på marknaden inom en medlemsstats territorium:

a) Kostnader för insamling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 23–25 och för efterföljande transport av dem på ett effektivt sätt och kostnader för behandling av uttjänta fordon som är nödvändiga för att uppfylla kraven i artiklarna 26–30, 33 och 35, med beaktande av intäkterna från avfallshanteringsaktörer i samband med försäljning av begagnade reservdelar och begagnade komponenter, sanerade uttjänta fordon eller sekundära råmaterial som återvunnits från sådana delar, komponenter och material. Dessa kostnader ska baseras på en beräkning av genomsnittliga kostnader.

b) Kostnader för genomförande av informationskampanjer som syftar till att informera allmänheten och öka insamlingen av uttjänta fordon.

c) Kostnader för inrättande av ett anmälningssystem enligt artikel 25.

d) Administrativa kostnader för insamling och tillgängliggörande av uppgifter och rapportering till de behöriga myndigheterna.

För fordon som omfattas av direktiv 2000/53/EG och som tillhandahållits på marknaden före den 13 augusti 2026 och, med avvikelse från första stycket a och punkt 2 i denna artikel, i medlemsstater där producenterna i enlighet med artikel 5.4 andra stycket i direktiv 2000/53/EG inte var tvungna att stå för alla utan endast en betydande del av kostnaderna, ska de ekonomiska bidrag som producenten av dessa fordon måste betala motsvara en betydande del av de kostnader som avses.

2. De ekonomiska bidrag som betalas av de producenter som för första gången tillhandahåller fordonet på marknaden inom en medlemsstats territorium ska också täcka de kostnader som avses i punkt 1 a för fordon för vilka producenten inte kan identifieras eller inte längre existerar i den medlemsstat där fordonet blev uttjänt, i proportion till deras respektive marknadsandel.

3. De ekonomiska bidragen från producenter som tillhandahåller fordon avsedda för särskilda ändamål på marknaden ska endast täcka de kostnader som avses i punkt 1 a och som avser insamling och sanering av sådana fordon.

4. När det gäller individuellt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar ska producenterna tillhandahålla en garanti för fordon som de tillhandahåller på marknaden för första gången på en medlemsstats territorium. Den garantin ska säkerställa finansiering av verksamhet i punkt 1 som avser dessa fordon, inbegripet om verksamheten definitivt upphör eller vid insolvens.

Garantibeloppet ska fastställas av de medlemsstater där fordonet för första gången har tillhandahållits på marknaden, med beaktande av kriterierna i artikel 21.

Garantin kan bestå av producentens deltagande i lämpliga system för finansiering av behandlingen av uttjänta fordon, en finansiell garanti eller likvärdig försäkring.

5. När ett nytt fordon har typgodkänts i ett etappvis typgodkännande ska tillverkaren av grundfordonet anses vara tillverkaren av det etappvis färdigbyggda fordonet och får samla in proportionella bidrag från tillverkarna av de delar, utom grundfordonet, som har typgodkänts i det etappvis färdigbyggda typgodkännandet. Dessa proportionella bidrag ska endast täcka kostnader i samband med sanering i enlighet med artikel 28 och avlägsnande av delar och komponenter i enlighet med artikel 29.

Mikroföretag enligt definitionen i artikel 2.3 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG ([39]) ska undantas från sådana bidrag.

6. Den behöriga myndigheten ska, i nära samarbete med producenter, producentansvarsorganisationer och avfallshanteringsaktörer, övervaka

a) de genomsnittliga kostnaderna för insamling, materialåtervinning och behandling samt intäkter från avfallshanteringsaktörer,

b) storleken på de ekonomiska bidrag som producenterna ska betala till de producentansvarsorganisationer som utsetts vid kollektivt fullgörande av skyldigheter avseende utökat producentansvar, så att kostnaderna fördelas rättvist mellan alla berörda aktörer.

Artikel 21

Anpassning av avgifterna

1. Om skyldigheterna avseende utökat producentansvar fullgörs kollektivt ska producentansvarsorganisationer säkerställa att de ekonomiska bidrag som producenterna betalar till dem anpassas med hänsyn till åtminstone följande:

a) Fordonets vikt, exklusive elfordonsbatterier.

b) Materialåtervinningsgrad och återanvändbarhetsgrad för den fordonstyp som fordonet tillhör, på grundval av den information som lämnats till typgodkännandemyndigheten i enlighet med artikel 4.

c) Den tid som behövs för att ta isär fordonet på en auktoriserad behandlingsanläggning, särskilt för delar och komponenter som måste avlägsnas före fragmentering enligt artikel 29.

d) Andelen material och ämnen som förhindrar en materialåtervinningsprocess av hög kvalitet.

([39]) Kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag [delgivet med nr C(2003) 1422] (EUT L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

e) Procentandelen materialåtervunnet innehåll av de material som förtecknas i artiklarna 6 och 10 och som används i fordonet.

f) Förekomsten och mängden av de ämnen som anges i artikel 5.4.

2. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 med avseende på att komplettera denna förordning genom att fastställa närmare bestämmelser om hur kriterierna i punkt 1 i den här artikeln ska tillämpas.

Artikel 22

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

1. Trots vad som sägs i artiklarna 16 och 20.2 ska tillverkaren av ett fordon i kategori M_1 eller N_1 säkerställa att de kostnader för avfallshantering som avses i artikel 20.1 a och d och som genererats av avfallshanteringsaktörer täcks, om fordonet blir uttjänt i en annan medlemsstat än den medlemsstat inom vars territorium det släpptes ut på marknaden och ingen producent kan identifieras på den medlemsstats territorium där fordonet blir uttjänt.

2. För att fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 1 ska tillverkaren

a) genom skriftlig fullmakt utse ett behörigt ombud för den gränsöverskridande mekanismen i varje medlemsstat och underrätta de behöriga myndigheterna om utnämningarna, och

b) inrätta mekanismer för gränsöverskridande samarbete med de avfallshanteringsaktörer som utför sådan avfallshantering som avses i artikel 20.1 a och d.

Tillverkarens behöriga ombud enligt första stycket a i denna punkt ska utföra de uppgifter som anges i fullmakten från tillverkaren. En tillverkare får utse en producentansvarsorganisation till sitt behöriga ombud.

Om tillverkaren är etablerad utanför unionen får tillverkarens ombud i unionen som utsetts enligt artikel 13.4 i förordning (EU) 2018/858 fullgöra tillverkarens skyldigheter enligt första stycket a och b i denna punkt.

3. Tillverkare ska visa för sina producenter att de uppfyller kraven i punkt 2.

4. Producenter får på marknaden i en medlemsstat endast tillhandahålla fordon från tillverkare som har visat att de uppfyller kraven i punkt 2.

5. Den medlemsstat där fordonet blev uttjänt ska övervaka tillverkares och deras behöriga ombuds efterlevnad av punkterna 1 och 2 i denna artikel. Övervakningen ska grundas på de uppgifter som tillverkare och deras behöriga ombud har rapporterat och verifierat till de behöriga myndigheterna om tillämpningen av punkterna 1 och 2 i den här artikeln, särskilt när det gäller beräkningen och fördelningen av kostnaderna för hanteringen av de uttjänta fordon som avses i punkt 1 i den här artikeln, med vederbörlig hänsyn till affärssekretessen och andra farhågor när det gäller konkurrenskraft.

6. Om det är nödvändigt för att säkerställa efterlevnaden av denna artikel, och med beaktande av information som tillhandahålls av medlemsstaterna enligt det samarbete och den övervakning som avses i punkterna 2 och 5 i denna artikel ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 i denna förordning. Sådana akter ska särskilt syfta till att undvika snedvridning av den inre marknaden och säkerställa lika villkor för ekonomiska aktörer som är etablerade inom och utanför unionen. De delegerade akterna får fastställa närmare bestämmelser om skyldigheterna för tillverkarna, särskilt de som är etablerade utanför unionen, tillverkarnas behöriga ombud, producenter, medlemsstater och avfallshanteringsaktörer samt om utformningen av de mekanismer som avses i den här artikeln.

AVSNITT 3

Insamling av uttjänta fordon

Artikel 23

Insamling av uttjänta fordon

1. Producenter ska säkerställa att alla uttjänta fordon som de för första gången har tillhandahållit på marknaden på en medlemsstats territorium samlas in när dessa fordon blir uttjänta.

2. Vid tillämpning av punkt 1 ska producenter eller, om de utsetts i enlighet med artikel 17.1, producentansvarsorganisationer inrätta eller delta i inrättandet av insamlingssystem, inklusive insamlingsplatser.

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att producenter eller de i enlighet med artikel 17.1 utsedda producentansvarsorganisationerna inrättar insamlingssystem för alla uttjänta fordon.

3. Producenterna eller de i enlighet med artikel 17.1 utsedda producentansvarsorganisationerna ska säkerställa att de insamlingssystem som avses i punkt 2 i den här artikeln

a) omfattar hela medlemsstatens territorium,

b) förses med tillräcklig tillgång till auktoriserade behandlingsanläggningar eller insamlingsplatser, med hänsyn till befolkningsstorlek och befolkningstäthet samt förväntad mängd uttjänta fordon, som inte endast förläggs till områden där insamling och efterföljande hantering är mest lönsam,

c) säkerställer insamling av delar som utgör avfall från fordonsreparationer,

d) gör det möjligt att samla in uttjänta fordon, oavsett ursprung,

e) gör det möjligt att kostnadsfritt lämna in alla uttjänta fordon till insamlingsplatser eller auktoriserade behandlingsanläggningar i enlighet med artikel 24.2.

4. Producenter eller, om de utsetts i enlighet med artikel 17.1, producentansvarsorganisationer ska på sina webbplatser offentliggöra och regelbundet uppdatera listan över insamlingsplatser och auktoriserade behandlingsanläggningar och genomföra utbildningskampanjer för att främja användningen av insamlingssystemen för uttjänta fordon och informera om miljökonsekvenserna av felaktig insamling eller hantering av uttjänta fordon. Medlemsstaterna får kräva att utbildningskampanjerna samordnas inom medlemsstaten, i samarbete med både producenterna eller, om de utsetts i enlighet med artikel 17.1, producentansvarsorganisationerna och de behöriga myndigheterna.

5. Medlemsstaterna får ge andra insamlingsplatser än auktoriserade behandlingsanläggningar tillstånd att samla in uttjänta fordon.

Insamlingsplatserna ska erhålla ett tillstånd från den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 23 i direktiv 2008/98/EG och ska uppfylla villkoren i det tillståndet. För att kunna bevilja ett tillstånd ska den behöriga myndigheten kontrollera att inrättningen eller företaget har den nödvändiga kapaciteten för att utföra följande skyldigheter:

a) Samla in uttjänta fordon och lagra dem tillfälligt i enlighet med del A i bilaga VIII.

b) Förbereda överföringen av insamlade uttjänta fordon till auktoriserade behandlingsanläggningar genom att förhindra oavsiktliga läckage av vätskor och fluider och otillåtet tillträde till insamlingsplatsen.

c) garantera att alla insamlade uttjänta fordon överförs till en auktoriserad behandlingsanläggning senast två månader från mottagandet av det uttjänta fordonet,

6. Insamlingsplatserna ska till fordonsägaren utfärda ett dokument i elektroniskt format som bekräftar mottagandet av ett uttjänt fordon och, genom ett elektroniskt anmälningsförfarande i enlighet med artikel 25.2, göra det tillgängligt för de berörda myndigheterna i medlemsstaten, inbegripet de behöriga myndigheter som utsetts enligt artikel 14.

Artikel 24

Inlämning av uttjänta fordon

1. Ägaren till ett fordon som blir uttjänt eller en ekonomisk aktör som agerar för ägarens räkning ska utan oskäligt dröjsmål lämna in fordonet till en auktoriserad behandlingsanläggning eller till en insamlingsplats. Denna skyldighet ska inte tillämpas på campingbilar som avses i del A punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858 och som har blivit uttjänta, så länge dessa fordon används för bostadsändamål.

Alla uttjänta fordon för vilka ingen ägare kan identifieras ska levereras för behandling till auktoriserade behandlingsanläggningar.

2. Inlämning av ett uttjänt fordon till en auktoriserad behandlingsanläggning eller en insamlingsplats ska vara kostnadsfri för fordonets sista ägare, såvida inte det uttjänta fordonet saknar väsentliga fordonsdelar eller komponenter eller innehåller avfall som har tillförts det uttjänta fordonet.

3. Väsentliga fordonsdelar för tillämpningen av denna artikel är, i synnerhet

a) elmotorer,

b) elfordonsbatterier,

c) motorer,

d) flera stora karosseridelar.

4. Om elfordonsbatteriet i ett uttjänt fordon saknas ska inlämningen av det uttjänta fordonet förbli kostnadsfri om den sista ägaren till fordonet tillhandahåller dokumentation som bevisar att elfordonsbatteriet har hanterats av en yrkesmässig aktör i enlighet med förordning (EU) 2023/1542.

5. När det gäller fordon som försäkringsbolagen har förklarat vara tekniska totalförluster ska leveransen av sådana uttjänta fordon vara kostnadsfri oavsett om väsentliga fordonsdelar som anges i punkt 2 saknas.

Artikel 25

Skrotningsintyg

1. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska utfärda ett skrotningsintyg till fordonets sista ägare när det uttjänta fordonet lämnas in till den auktoriserade behandlingsanläggningen. Skrotningsintyget ska utfärdas i enlighet med mallen i bilaga X.

2. Skrotningsintyget ska utfärdas i elektroniskt format och, genom ett elektroniskt anmälningsförfarande, göras tillgängligt för de relevanta myndigheterna i medlemsstaten, inbegripet de behöriga myndigheter som utsetts i enlighet med artikel 14. Den auktoriserade behandlingsanläggningen ska tillhandahålla en kopia av den elektroniska anmälan till den sista fordonsägaren och den eventuella ekonomiska aktör som agerar för fordonsägarens räkning.

3. Om det uttjänta fordonet, för vilket ett skrotningsintyg har utfärdats i en medlemsstat, är registrerat i en annan medlemsstat, ska de behöriga myndigheter som utsetts av den medlemsstat där skrotningsintyget utfärdades underrätta de behöriga myndigheter som utsetts av den medlemsstat där fordonet är registrerat om att ett skrotningsintyg har utfärdats för fordonet i fråga.

4. De behöriga fordonsregistreringsmyndigheterna ska återkalla registreringen av ett uttjänt fordon först efter att ha mottagit skrotningsintyget för det fordonet.

5. Skrotningsintyg som utfärdats i en medlemsstat ska erkännas i alla andra medlemsstater.

AVSNITT 4

Behandling av uttjänta fordon

Artikel 26

Skyldigheter för auktoriserade behandlingsanläggningar

1. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska säkerställa att alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material samt delar som utgör avfall från reparationer av fordon tas emot och behandlas i enlighet med villkoren i deras tillstånd och i enlighet med denna förordning. Behandlingen av uttjänta fordon får utföras individuellt av en auktoriserad behandlingsanläggning eller, med undantag för sanering, i samarbete med andra auktoriserade behandlingsanläggningar.

2. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska

a) lagra, även tillfälligt, alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material i enlighet med minimikraven i del A i bilaga VIII,

b) sanera alla uttjänta fordon i enlighet med artikel 28 och minimikraven i del B i bilaga VIII,

c) avlägsna de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VIII från uttjänta fordon i enlighet med artiklarna 29 och 30,

d) behandla alla uttjänta fordon och tillhörande delar, komponenter och material i enlighet med artiklarna 27–31, 33, 34 och 35 i denna förordning och bilaga VIII till den, avfallshierarkin och de allmänna krav som anges i artikel 4 i direktiv 2008/98/EG,

e) i tillämpliga fall tillämpa bästa tillgängliga teknik enligt definitionen i artikel 3.10 i direktiv 2010/75/EU,

f) behandla det mottagna uttjänta fordonet inom tolv månader från leveransdatumet.

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

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 för att ändra bilaga VIII genom att anpassa minimikraven för behandling av uttjänta fordon till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen inom behandlingsteknik, inbegripet att

a) lägga till, ta bort eller se över de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VIII,

b) revidera målvärdena för de utflödesfraktioner som förtecknas i del G punkt 2 i bilaga VIII,

c) utvidga förteckningen över typerna av aluminiumlegering som förtecknas i del G punkt 2 b och c i bilaga VIII,

d) lägga till kvalitetskrav för att förbättra avlägsnandet av materialåtervinningsbar plast och målvärden för efterföljande materialåtervinningstekniker som är tillämpliga på del G punkt 2 i bilaga VIII.

4. Medlemsstaterna ska uppmuntra auktoriserade behandlingsanläggningar att införa certifierade miljöledningssystem och att genomföra revisioner i enlighet med förordning (EG) nr 1221/2009.

Artikel 27

Allmänna krav för fragmentering

1. Från och med den 1 september 2029 ska auktoriserade behandlingsanläggningar och andra avfallshanteringsaktörer som utför fragmenteringsverksamhet kräva att uttjänta fordon som levereras till dem för fragmentering, eller stora strukturella delar och komponenter från chassi eller karosseri från uttjänta fordon i kategorierna N_2, N_3, M_2, M_3 och O som lämnats in till dem för fragmentering eller skärning

a) saneras i enlighet med artikel 28 och att deras delar och komponenter avlägsnas i enlighet med artikel 29, och

b) åtföljs av en kopia av det skrotningsintyg som utfärdats för det berörda uttjänta fordonet.

2. Auktoriserade behandlingsanläggningar och avfallshanteringsaktörer som utför fragmenteringsverksamhet och tar emot uttjänta fordon som inte uppfyller kraven i punkt 1 ska

a) rapportera den bristande efterlevnaden till den behöriga myndigheten, inbegripet namn och kontaktuppgifter för den fysiska eller juridiska person som lämnat in det uttjänta fordonet till den auktoriserade behandlingsanläggningen eller en annan avfallshanteringsaktör för fragmentering,

b) inte använda sådana uttjänta fordon i sin fragmenteringsverksamhet, såvida inte den behöriga myndigheten tillåter sådan verksamhet eller förrän nödvändiga åtgärder har vidtagits för att behandla det uttjänta fordonet i enlighet med artiklarna 28 och 29 och utfärda ett skrotningsintyg i enlighet med artikel 25.

3. Auktoriserade behandlingsanläggningar och avfallshanteringsaktörer som utför fragmentering av uttjänta fordon får endast blanda uttjänta fordon, tillhörande delar, komponenter och material med annat avfall, inbegripet förpackningsavfall och avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning, om kriterierna och gränsvärdena i del G punkterna 1 och 2 i bilaga VIII är uppfyllda.

Artikel 28

Sanering av uttjänta fordon

1. Inom 30 dagar efter det att ett uttjänt fordon har lämnats in till den auktoriserade behandlingsanläggningen ska anläggningen sanera det före ytterligare behandling, i enlighet med minimikraven i del B i bilaga VIII.

2. De fluider och vätskor som förtecknas i del B i bilaga VIII ska samlas in och lagras separat i enlighet med kraven i del A i bilaga VIII. Spilloljor bör samlas in och lagras åtskilda från andra fluider och vätskor och behandlas i enlighet med artikel 21 i direktiv 2008/98/EG.

3. De delar, komponenter och material som innehåller de ämnen som avses i artikel 5.4 i denna förordning ska avlägsnas från de uttjänta fordonen och hanteras i enlighet med artikel 17 i direktiv 2008/98/EG.

4. Batterierna ska avlägsnas separat från uttjänta fordon och lagras i ett särskilt område för ytterligare behandling i enlighet med artikel 70.3 i förordning (EU) 2023/1542.

5. De delar, komponenter och material som har sanerats ska hanteras och märkas i enlighet med artiklarna 18 och 19 i direktiv 2008/98/EG.

6. Den auktoriserade behandlingsanläggningen ska dokumentera saneringen av uttjänta fordon genom att registrera den information som anges i del B punkt 4 i bilaga VIII och rapportera denna information för varje kalenderår till den behöriga myndigheten i medlemsstaten.

Artikel 29

Obligatoriskt avlägsnande av delar och komponenter för återanvändning, återtillverkning, renovering och materialåtervinning före fragmentering

1. Från och med den 1 september 2029 ska auktoriserade behandlingsanläggningar, efter det att de saneringsåtgärder som avses i artikel 28 har genomförts, säkerställa att de delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VIII avlägsnas från ett uttjänt fordon före fragmentering eller komprimering.

Auktoriserade behandlingsanläggningar ska avlägsna delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VIII och som kan återanvändas, återtillverkas eller renoveras på ett icke-förstörande sätt.

Andra stycket i denna punkt ska inte tillämpas om en auktoriserad behandlingsanläggning visar att den manuella isärtagningen eller den halvautomatiska eller automatiska demonteringen på ett icke-förstörande sätt av delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VIII medför oproportionerliga ekonomiska kostnader som inte kan kompenseras genom de intäkter som förväntas från återanvändning, återtillverkning eller renovering av dessa delar och komponenter.

2. En auktoriserad behandlingsanläggning ska inte vara skyldig att avlägsna delar och komponenter som förtecknas i del C i bilaga VIII, med undantag för de delar och komponenter som ska avlägsnas på ett icke-förstörande sätt i enlighet med punkt 1 i denna artikel, om den påvisar att den teknik som används efter fragmenteringen separerar material från delar och komponenter som anges i andra kolumnen i del C i bilaga VIII lika effektivt som med manuella isärtagningsprocesser eller halvautomatiska eller automatiska demonteringsprocesser och att kriterierna och gränsvärdena i del G punkterna 1 och 2 i bilaga VIII är uppfyllda.

Vid tillämpning av första stycket ska den auktoriserade behandlingsanläggningen tillhandahålla den information som förtecknas i del G punkt 3 i bilaga VIII.

3. Utöver de skyldigheter som anges i artikel 35 i direktiv 2008/98/EG ska de auktoriserade behandlingsanläggningarna föra register över uttjänta fordon som bearbetas utan att delar, komponenter och material först avlägsnas i enlighet med punkt 2 i den här artikeln, inbegripet behandlingsanläggningarnas namn och adress samt fordonsidentifieringsnumret (VIN) för de berörda uttjänta fordonen.

De auktoriserade behandlingsanläggningarna ska lämna informationen i de register som avses i första stycket i denna punkt till den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 50.6.

Artikel 30

Krav på borttagna delar och komponenter

1. Alla delar och komponenter som har avlägsnats från ett uttjänt fordon enligt artikel 29.1 ska bedömas för att avgöra om de är lämpliga för

a) återanvändning, i enlighet med del D punkt 1 a i bilaga VIII,

b) återtillverkning eller renovering, i enlighet med del D punkt 1 b i bilaga VIII,

c) materialåtervinning, eller

d) annan behandling, med beaktande av de särskilda behandlingskraven i del F i bilaga VIII.

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

2. De borttagna delarna och komponenterna som lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering ska

a) märkas i enlighet med del D punkt 2 i bilaga VIII, och

b) skyddas på lämpligt sätt mot skador under transport, lastning och lossning.

3. Delar och komponenter som förtecknas i del E i bilaga VIII får inte återanvändas om inte den bedömning som avses i punkt 1 bekräftar att användningen av dessa delar och komponenter uppfyller tillämpliga fordonskrav i förordning (EU) 2018/858 och (EU) nr 168/2013. Dessa delar och komponenter får endast överföras till en annan ekonomisk aktör för återanvändning om de ska installeras av en kvalificerad reparations- och underhållsaktör.

4. De delar och komponenter som samlats in från uttjänta fordon eller reparations- och underhållshantering som bedömts lämpliga för återanvändning, återtillverkning eller renovering ska inte betraktas som avfall. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska på begäran göra följande tillgängligt för de berörda nationella myndigheterna:

a) Dokumentation som bekräftar den bedömning som avses i punkt 1 och som visar att delarna och komponenterna är lämpliga för återanvändning, återtillverkning eller renovering.

b) En kopia av fakturan eller avtalet om överföring av dessa delar eller komponenter.

5. Denna artikel ska inte tillämpas på batterier på vilka förordning (EU) 2023/1542 är tillämplig.

6. Auktoriserade behandlingsanläggningar ska säkerställa att avlägsnade delar och komponenter som inte lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering skickas för behandling i enlighet med punkt 1 första stycket c och d.

Artikel 31

Handel med begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter

1. Från och med den 1 september 2029 ska ekonomiska aktörer som säljer begagnade, återtillverkade eller renoverade delar och komponenter säkerställa att delarna och komponenterna innehåller den märkning som påförts av auktoriserade behandlingsanläggningar i enlighet med artikel 30.2 a.

2. Om de begagnade, återtillverkade eller renoverade delarna och komponenterna säljs till konsumenter ska de ekonomiska aktörerna säkerställa att dessa delar och komponenter vid normal användning kan bibehålla de funktioner och den prestanda som erfordras och uppfyller övriga krav som är tillämpliga på de sålda varorna i enlighet med direktiv (EU) 2019/771.

3. Kraven på ekonomiska aktörer i punkterna 1 och 2 ska tillämpas oavsett vilken handelsteknik som används, inbegripet onlineförsäljning.

Artikel 32

Återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter

1. Från och med den 1 september 2029 ska medlemsstaterna införa de incitament som krävs för att främja återanvändning, återtillverkning, eftermontering och renovering av delar och komponenter, oavsett om de avlägsnats under ett fordons användningsfas eller när det är uttjänt.

De incitament som avses i första stycket kan omfatta följande:

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

b) Ekonomiska incitament som är utformade för att stimulera marknaden för begagnade, återtillverkade eller renoverade reservdelar och komponenter.

2. Medlemsstaterna ska i de avfallsförebyggande program som krävs enligt artikel 29 i direktiv 2008/98/EG inkludera de incitament som avses i punkt 1 i den här artikeln.

3. Kommissionen ska underlätta utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna om de incitament som avses i punkt 1.

Kommissionen ska övervaka hur effektiva medlemsstaternas incitament är.

Artikel 33

Mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning

1. Från och med den 1 januari 2030 ska medlemsstaterna anta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att producenterna eller, om de utsetts i enlighet med artikel 17.1, producentansvarsorganisationerna säkerställer att avfallshanteringsaktörer uppnår följande mål:

a) Den sammanlagda återanvändningen och återvinningen ska uppgå till minst 95 % av genomsnittsvikten per fordon, exklusive batterier, och år.

b) Den sammanlagda återanvändningen och materialåtervinningen ska uppgå till minst 85 % av den genomsnittliga vikten per fordon, exklusive batterier, och år.

2. Från och med den 1 januari 2032 ska medlemsstaterna anta nödvändiga åtgärder för att producenterna eller, om de utsetts i enlighet med artikel 17.1, producentansvarsorganisationerna ska kunna säkerställa att avfallshanteringsaktörerna uppnår ett årligt mål för materialåtervinning av plast på minst 30 % av den totala genomsnittliga vikten av plast i uttjänta fordon.

Vikten av den plast som materialåtervunnits och den totala vikten av plast som avses i första stycket ska inte omfatta elastomerer, andra härdplaster än polyuretanskum som används för dämpning och plast som innehåller eller är förorenad med något av de ämnen som avses i artikel 7 i förordning (EU) 2019/1021, om tröskelvärdena i bilaga IV till den förordningen överskrids.

Artikel 34

Förbud mot deponering av icke-inert avfall

Från och med den 1 september 2029 får de tunga fraktioner och lätta fraktioner från fragmentering som härrör från uttjänta fordon, som återstår efter behandling och som innehåller icke-inert avfall, inte tas emot i en deponi om de överskrider de gränsvärden som anges i del G punkterna 2 d och 2 e i bilaga VIII.

Artikel 35

Transporter av uttjänta fordon

1. Uttjänta fordon får behandlas utanför den berörda medlemsstaten eller utanför unionen, förutsatt att de uttjänta fordonen eller avfall som producerats under behandlingen av dessa transporteras i enlighet med förordning (EU) 2024/1157.

2. Transporter av uttjänta fordon från unionen till ett tredjeland i enlighet med punkt 1 i denna artikel ska endast medräknas vid fullgörandet av de skyldigheter och mål som anges i artikel 33, om exportören av uttjänta fordon tillhandahåller dokumentation som godkänts av den behöriga mottagarmyndigheten som visar att behandlingen ägde rum under förhållanden som anses motsvara kraven i denna förordning och kraven på skydd av människors hälsa och miljön i annan unionslagstiftning.

KAPITEL V

ÖVERLÅTELSE AV ÄGANDERÄTTEN OCH SKILLNADEN MELLAN BEGAGNADE FORDON OCH UTTJÄNTA FORDON

Artikel 36

Överlåtelse av äganderätten till begagnade fordon inom unionen

1. För att överlåta äganderätten till ett begagnat fordon inom unionen, ska en ekonomisk aktör, för varje fysisk eller juridisk person som är intresserad av att förvärva äganderätten till det berörda fordonet, presentera dokumentation som visar att det inte är ett uttjänt fordon, oavsett vilken handelsteknik som används, inbegripet genom särskilda auktioner för ekonomiska aktörer, distansavtal eller onlineplattformar. Dokumentationen ska visa att fordonet är trafiksäkert eller bestå av en bedömning i enlighet med bilaga I som bevisar att fordonet inte är uttjänt.

2. I syfte att överföra äganderätten till ett begagnat fordon inom unionen ska fysiska personer som inte är ekonomiska aktörer endast vara skyldiga att tillhandahålla den dokumentation som avses i punkt 1 om

a) fordonet förklaras vara en ekonomisk totalförlust av ett försäkringsbolag,

b) försäljningen sker helt och hållet via en onlineplattform, utan fysiskt överlämnande av fordonet mellan säljaren och köparen eller en person som agerar på deras vägnar,

Artikel 37

Fordons status

1. Vid skadebedömningen av ett fordon som varit inblandat i en olycka ska försäkringsbolaget eller någon annan fordonsexpert som utför bedömningen för dess räkning också bedöma om fordonet är uttjänt i enlighet med bilaga I.

2. Om det råder tvivel om huruvida ett begagnat fordon är uttjänt, kan de behöriga myndigheterna kräva att fordonsägaren förelägger dokumentation som visar att det berörda fordonet inte är uttjänt. Dokumentationen ska bestå av en bedömning i enlighet med bilaga I eller ett giltigt trafiksäkerhetsintyg.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 i denna förordning för att ändra denna förordning genom att ta bort de kriterier som förtecknas i bilaga I för att avgöra om ett begagnat fordon är uttjänt, förutsatt att den tekniska utvecklingen inom områdena spårbarhet, reparerbarhet och säkerhet motiverar en begränsning av de fall där fordonet ska betraktas som uttjänt.

KAPITEL VI

EXPORT AV BEGAGNADE FORDON TILL TREDJELÄNDER

Artikel 38

Behörig myndighet för export av begagnade fordon till tredjeländer

1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för de skyldigheter som fastställs i detta kapitel.

2. Senast den 30 september 2027 ska medlemsstaterna meddela kommissionen namn på och adress till de behöriga myndigheter som utsetts enligt punkt 1. Medlemsstaterna ska utan oskäligt dröjsmål informera kommissionen om alla ändringar av de behöriga myndigheternas namn och adresser.

Artikel 39

Kontroller och krav för export av begagnade fordon

1. Från och med den 1 september 2031 ska begagnade bilar som ska exporteras omfattas av de kontroller och krav som fastställs i detta kapitel.

2. Detta kapitel påverkar inte tillämpningen av andra bestämmelser i denna förordning eller andra unionsrättsakter som reglerar frigörande av varor för export, särskilt förordning (EU) nr 952/2013 och dess artiklar 46, 47, 267 och 269.

3. Begagnade fordon får endast exporteras om de

a) inte är uttjänta fordon, och

b) är trafiksäkra det datum då exportdeklarationen lämnas in, om de inte erkänts som fordon av särskilt kulturellt intresse i enlighet med artikel 2.2 f och bilaga II.

4. Följande uppgifter ska lämnas eller göras tillgängliga för tullmyndigheterna för varje begagnat fordon som ska exporteras:

a) Det begagnade fordonets fordonsidentifieringsnummer (VIN) och i vilken medlemsstat fordonet senast var registrerat.

b) Ett intyg som bekräftar att det begagnade fordonet uppfyller kraven i punkt 3 i denna artikel, eller att ett intyg som avses i bilaga II tillhandahålls.

5. För att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna i detta kapitel om tillåtelse att frigöra ett begagnat fordon för export gäller följande:

a) Tullmyndigheterna ska, fram till att den sammankoppling som avses i artikel 46.4 tas i drift, utbyta information och samarbeta med behöriga myndigheter i enlighet med artikel 45 och vid behov ta hänsyn till detta informationsutbyte och samarbete för att tillåta att ett begagnat fordon frisläpps för export.

b) När den sammankoppling som avses i artikel 46.4 tas i drift ska artikel 40, artikel 41.2 och 41.3 samt artikel 43.3 tillämpas, och anmälningar och andra utbyten enligt artiklarna 42, 43 och 44 ska ske med hjälp av dessa elektroniska system.

6. Ett begagnat fordon som ska exporteras får inte

a) deklareras med en registrering i deklarantens bokföring enligt artikel 182 i förordning (EU) nr 952/2013,

b) deklareras med en egenbedömning enligt artikel 185 i förordning (EU) nr 952/2013.

Artikel 40

Automatiserad verifiering av uppgifterna om fordonets status

1. Innan tullmyndigheterna frigör ett begagnat fordon för export ska de elektroniskt och på ett automatiserat sätt via de elektroniska system som avses i artikel 46.4 kontrollera att fordonet är trafiksäkert, på grundval av fordonsidentifieringsnumret (VIN) och informationen om den medlemsstat där fordonet senast var registrerat. Denna skyldighet ska inte tillämpas på fordon som har erkänts som fordon av särskilt kulturellt intresse i enlighet med artikel 2.2 f och bilaga II.

2. Om den information som tillhandahållits eller gjorts tillgänglig för tullmyndigheterna inte motsvarar uppgifterna i de nationella fordonsregistren och de nationella elektroniska systemen för trafiksäkerhet enligt punkt 1, får tullmyndigheterna inte frigöra fordonet för export och myndigheten ska informera den berörda fysiska eller juridiska personen om detta genom dessa system.

Artikel 41

Riskhantering och tullkontroller

1. För att säkerställa efterlevnaden av bestämmelserna i artikel 39 ska tullmyndigheterna utföra kontroller, i enlighet med bestämmelserna om riskhantering och tullkontroller i förordning (EU) nr 952/2013, av begagnade fordon som ska exporteras. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 40 i den här förordningen ska sådana kontroller i första hand baseras på riskanalys i enlighet med förordning (EU) nr 952/2013.

2. Utöver den riskhantering som avses i punkt 1 i denna artikel, när den sammankoppling som avses i artikel 46 har tagits i drift, ska de elektroniska system som avses i artikel 46.1 innehålla informationen och tullmyndigheterna ska automatiskt och elektroniskt genom den sammankoppling som avses i artikel 46.4 kontrollera huruvida ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller de särskilda villkoren som gäller miljöskydd eller trafiksäkerhet i enlighet med punkt 3 i den här artikeln.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 51 för att komplettera denna förordning genom att fastställa de villkor för överensstämmelse som avses i punkt 2 i den här artikeln med avseende på de särskilda miljöskydds- och trafiksäkerhetsvillkor som gäller för import av begagnade fordon av det importerande tredjelandet, när det tredjelandet har anmält sådana villkor till kommissionen. Dessa villkor ska kunna kontrolleras mot den information som finns tillgänglig i de elektroniska system som avses i artikel 46.1.

4. Kommissionen ska i en särskild onlineportal offentliggöra och regelbundet uppdatera de särskilda villkor som anmälts till den och som är kopplade till miljöskydd eller trafiksäkerhet och som införts av de tredjeländer som avses i punkt 3.

Artikel 42

Tillfälligt upphävande

1. Om det finns rimliga skäl att anta att ett begagnat fordon som ska exporteras eventuellt inte uppfyller kraven i detta kapitel, ska tullmyndigheterna omedelbart tillfälligt upphäva frigörandet för export av det begagnade fordonet, omedelbart underrätta de behöriga myndigheter som utsetts enligt artikel 38 om det tillfälliga upphävandet och översända all relevant information som behövs för att de behöriga myndigheterna ska kunna avgöra om det begagnade fordonet uppfyller kraven i denna förordning och får frigöras för export.

2. För att fastställa huruvida ett begagnat fordon, som omfattas av ett tillfälligt upphävande enligt punkt 1, uppfyller kraven i denna förordning får de behöriga myndigheterna från varje person som är involverad i exporten av det begagnade fordonet begära ytterligare information, inbegripet information om försäljning eller överlåtelse av äganderätten till fordonet, såsom en kopia av fakturan eller avtalet, och styrkande handlingar som visar att det begagnade fordonet är avsett för fortsatt användning.

Artikel 43

Frigörande för export

1. Om frigörandet för export av det begagnade fordonet tillfälligt har upphävts i enlighet med artikel 42, ska det begagnade fordonet frigöras för export om alla övriga krav och formaliteter i samband med ett sådant frigörande är uppfyllda och om något av följande villkor är uppfyllt:

a) Om de behöriga myndigheter som utsetts enligt artikel 38 inte, senast fyra arbetsdagar från det att det tillfälliga upphävandet inleddes, har begärt att tullmyndigheterna ska bibehålla det tillfälliga upphävandet.

b) Om de behöriga myndigheter som utsetts enligt artikel 38 har underrättat tullmyndigheterna om sitt godkännande för frigörande för export enligt detta kapitel.

2. Frigörande för export ska inte betraktas som bevis på efterlevnad av unionsrätten, och särskilt inte som bevis på efterlevnad av denna förordning eller förordning (EU) nr 952/2013.

3. Tullmyndigheterna ska genom den sammankoppling som avses i artikel 46.4 automatiskt meddela fordonsregistreringsmyndigheten i den medlemsstat där fordonet senast var registrerat om att fordonet lämnat unionen. Fordonsregistreringsmyndigheten ska i sitt nationella fordonsregister ange att fordonet exporterats till ett tredjeland.

Artikel 44

Nekat frigörande för export

1. Om den behöriga myndigheten konstaterar att ett begagnat fordon, för vilket ett tillfälligt upphävande har anmälts i enlighet med artikel 42, inte uppfyller kraven i detta kapitel, ska den behöriga myndigheten omedelbart begära att tullmyndigheterna inte frigör det för export och underrättar dem om detta.

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

Artikel 45

Samarbete mellan myndigheter och informationsutbyte

1. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska bistå varandra vid genomförandet av detta kapitel genom informationsutbyte på bilateral nivå, särskilt i syfte att verifiera ett fordons status, inbegripet kontrollen av dess registreringsstatus i den medlemsstat där det tidigare var registrerat.

2. När så är lämpligt ska medlemsstaternas behöriga myndigheter också samarbeta med administrativa myndigheter i tredjeländer. Detta samarbete kan omfatta utbyte av relevant information, genomförande av gemensamma inspektioner och andra former av ömsesidigt bistånd som anses nödvändigt för att säkerställa att tillämpliga lagar och andra författningar som reglerar export av begagnade fordon efterlevs.

3. Tullmyndigheterna och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samarbeta i enlighet med artikel 47.2 i förordning (EU) nr 952/2013 och utbyta sådan information som är nödvändig för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt den här förordningen, även på elektronisk väg. Tullmyndigheterna får i enlighet med artiklarna 12.1 och 16.1 i förordning (EU) nr 952/2013 meddela den behöriga myndigheten i den medlemsstat där verksamhetsutövaren eller handlaren är etablerad sådan konfidentiell information som tullmyndigheterna erhållit vid utövandet av sin verksamhet eller som har lämnats till tullmyndigheterna på konfidentiell grund.

4. Om behöriga myndigheter har mottagit information i enlighet med punkterna 1–3 får de lämna informationen till behöriga myndigheter från andra medlemsstater.

5. Riskrelaterad information ska utbytas enligt följande:

a) Mellan tullmyndigheter enligt artikel 46.5 i förordning (EU) nr 952/2013.

b) Mellan tullmyndigheter och kommissionen enligt artikel 47.2 i förordning (EU) nr 952/2013.

c) Mellan tullmyndigheter och behöriga myndigheter, inbegripet behöriga myndigheter från andra medlemsstater, i enlighet med artikel 47.2 i förordning (EU) nr 952/2013.

Artikel 46

Elektroniska system

1. Det elektroniska MOVE-HUB-systemet som tagits fram av kommissionen ska användas för utbyte av fordonsidentifieringsnummer (VIN) och annan information om fordonets status när det gäller registrering och trafiksäkerhet mellan medlemsstaternas nationella fordonsregister och elektroniska system för trafiksäkerhet samt för sammankoppling med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, när så krävs för de kontroller och krav som fastställs i detta kapitel.

2. Det elektroniska MOVE-HUB-system som avses i punkt 1 ska ha åtminstone följande funktioner:

a) Utbyte i realtid av uppgifter med de nationella fordonsregistren och de nationella elektroniska systemen för trafiksäkerhet i de medlemsstater som är sammankopplade med det.

b) Automatiserad elektronisk kontroll av uppgifterna i ett trafiksäkerhetsintyg enligt bilaga II till direktiv 2014/45/EU, av datumet för första registrering av ett fordon, samt av den medlemsstat där ett fordon senast var registrerat, i enlighet med direktiv 1999/37/EG, för att fastställa huruvida ett begagnat fordon som ska exporteras uppfyller kraven i artiklarna 39, 40.1 och 41.

c) Sammankoppling med Europeiska unionens kontaktpunkt för tull, i enlighet med förordning (EU) 2022/2399, i syfte att utbyta uppgifter och stödja den process för informationsutbyte som avses i artiklarna 40.1 och 41.2 samt stödja de anmälningar som avses i artiklarna 42, 43 och 44.

d) Elektroniskt informationsutbyte, i syfte att samarbeta med tredjeländer enligt artikel 45.2, med de behöriga myndigheter i tredjeländer som enligt artikel 41.2 till kommissionen har anmält vilka särskilda villkor för import av begagnade fordon de tillämpar.

3. Medlemsstaterna ska koppla samman sina nationella fordonsregister och nationella elektroniska system för trafiksäkerhet med det elektroniska MOVE-HUB-system som avses i punkt 1. Denna sammankoppling ska tas i drift senast två år efter den dag då den genomförandeakt som avses i punkt 5 antas.

4. Kommissionen ska koppla samman det MOVE-HUB-system som avses i punkt 1 i denna artikel med systemet med en enda kontaktpunkt för tullen i EU för utbyte av intyg, som inrättats genom artikel 4 i förordning (EU) 2022/2399, så att de automatiserade kontroller som avses i artiklarna 40 och 41.2 och de anmälningar som avses i artiklarna 42, 43 och 44 kan genomföras. Den sammankopplingen ska tas i drift senast fyra år efter den dag då den genomförandeakt som avses i punkt 5 i den här artikeln antas.

5. Kommissionen ska senast den 30 september 2028 anta de genomförandeakter som fastställer de nödvändiga arrangemangen för genomförandet av funktionerna i den MOVE-HUB som avses i punkt 2, inbegripet de tekniska aspekter som krävs för sammankoppling av nationella elektroniska system med MOVE-HUB, villkoren för anslutning till MOVE-HUB, de uppgifter som ska överföras av de nationella systemen och formatet för överföring av dessa uppgifter genom de sammanlänkade nationella systemen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 52.2.

KAPITEL VII

KONTROLL AV EFTERLEVNAD

Artikel 47

Inspektioner

1. I syfte att kontrollera efterlevnaden av denna förordning ska medlemsstaterna inrätta inspektionsstrategier som syftar till att upptäcka olaglig verksamhet inom området insamling, behandling och export av uttjänta fordon och delar och komponenter till dessa. Dessa strategier ska möjliggöra de inspektioner som avses i punkterna 2, 3 och 4.

2. För att kontrollera efterlevnaden av denna förordning ska medlemsstaterna inspektera följande:

a) Auktoriserade behandlingsanläggningar.

b) Insamlingsplatser.

c) Andra anläggningar och ekonomiska aktörer som kan vara involverade i insamlingen, behandlingen och exporten av uttjänta fordon eller försäljningen av reservdelar och komponenter.

3. Det totala antalet aktörer som förtecknas i punkt 2 och som ska inspekteras varje kalenderår ska beräknas som minst 10 % av de aktörer som förtecknas i punkt 2 a och b.

4. Medlemsstaterna ska också genomföra regelbundna och riskbaserade inspektioner av export av begagnade fordon för att kontrollera efterlevnaden av artikel 39.

5. För att skilja mellan begagnade fordon och uttjänta fordon får medlemsstaternas behöriga myndigheter inspektera transporter av begagnade fordon som misstänks vara uttjänta för att bedöma om de uppfyller kraven i artikel 36 och bilaga I och övervaka sådana transporter i enlighet därmed.

6. Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat konstaterar att en planerad transport av ett begagnat fordon omfattar ett eller flera uttjänta fordon får kostnaderna för lämpliga analyser och inspektioner och lämplig lagring av de fordon som misstänks vara uttjänta debiteras de personer som organiserar transporten.

Artikel 48

Samarbete på nationell nivå och mellan medlemsstater för att kontrollera efterlevnaden

1. Medlemsstaterna ska, när det gäller alla relevanta behöriga myndigheter som deltar i kontrollen av efterlevnaden av denna förordning, inrätta effektiva mekanismer som gör det möjligt för dessa myndigheter att samarbeta och samordna arbetet på nationell nivå när det gäller utarbetande och genomförande av politik och verksamhet för efterlevnadskontroll i samband med övervakning av fordonsregistrering, avregistrering, tillfälligt upphävande och återkallelse av registrering, utfärdande av skrotningsintyg, export av begagnade fordon samt förebyggande av olaglig behandling och export av uttjänta fordon.

2. Medlemsstaterna ska samarbeta, bilateralt eller multilateralt, för att främja förebyggande och upptäckt av olaglig behandling och export av uttjänta fordon och för att ta itu med problemet med saknade fordon. De ska utbyta relevant information om fordonsregistrering, avregistrering samt tillfälligt upphävande och återkallelse av registreringen genom det elektroniska system för utbyte som avses i artikel 46. De ska också utbyta relevant information om auktoriserade behandlingsanläggningar och reparations- och underhållsaktörer som inte är auktoriserade behandlingsanläggningar, och om andra anläggningar och ekonomiska aktörer som kan utföra verksamhet som rör behandling av uttjänta fordon. De ska regelbundet utbyta information, erfarenheter och kunskap om olaglig verksamhet med koppling till uttjänta fordon, åtgärder för kontroll av efterlevnad och gemensamma åtgärder inom etablerade strukturer, såsom tillsynsnätverk, byråer och den kommitté som inrättats enligt artikel 52 i denna förordning.

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

3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om vilka personer i deras fast anställda personal som ansvarar för det samarbete som anges i punkt 2 i denna artikel och i artikel 45.

Artikel 49

Sanktioner

Senast den 1 september 2029 ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelser av artiklarna 15.1, 16, 18.1, 22.1, 22.2, 23, 24, 25.1, 25.2, 26–31 samt 33, 34, 36, 37 och 39 i denna förordning, och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen om dessa regler och åtgärder samt om eventuella ändringar som berör dem.

Artikel 50

Rapportering till kommissionen

1. Från och med den 1 september 2029 ska medlemsstaterna för varje kalenderår, i aggregerad form och i det format som fastställts av kommissionen enligt punkt 5, offentliggöra följande uppgifter, vilka ska baseras på information och uppgifter som mottagits från producenter, producentansvarsorganisationer och avfallshanteringsaktörer:

a) Antalet fordon som är registrerade i medlemsstaten.

b) Antalet fordon som tillhandahållits på marknaden för första gången på medlemsstatens territorium.

c) Antalet och vikten av uttjänta fordon som samlats in och sanerats i medlemsstaten.

d) Antalet och vikten av uttjänta fordon som materialåtervunnits inom medlemsstatens territorium.

e) Antalet och vikten av uttjänta fordon som exporterats eller transporterats för vidare behandling till en annan medlemsstat eller ett tredjeland.

f) Antalet och vikten av uttjänta fordon som importerats eller transporterats för vidare behandling från ett tredjeland.

g) Antalet begagnade fordon som frigjorts för export och antalet begagnade fordon som importerats.

h) Antalet utfärdade skrotningsintyg.

i) Den totala vikten och, i förekommande fall, mängden av delar, komponenter och material som avlägsnats från uttjänta fordon i syfte att

i) återanvändas,

ii) återtillverkas eller renoveras,

iii) materialåtervinnas,

iv) återvinnas, inklusive energiåtervinnas,

v) bortskaffas,

j) Mängden och vikten av uttjänta fordon som behandlas på ett annat sätt än vad som anges i led d.

k) Mängden och vikten av uttjänta fordon som används för återfyllnad.

l) Procentsatserna för de mål som fastställs i artikel 33 som uppnåtts av alla avfallshanteringsaktörer som är verksamma i medlemsstaten.

m) Tillämpningen av det undantag som anges i artikel 29.2 och hur det övervakats av den rapporterande medlemsstaten.

n) Uppgifter om producentansvarsorganisationerna, inbegripet namnen på de juridiska personer som de företräder.

o) Information om genomförandet av artikel 21.

p) Mängden delar och komponenter som innehåller relevanta mängder kritiska råmaterial som avlägsnats från uttjänta fordon, och mängden kritiska råmaterial som materialåtervunnits från sådana delar och komponenter.

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

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

2. De uppgifter som medlemsstaterna gör tillgängliga i enlighet med punkt 1 ska åtföljas av en kvalitetskontrollrapport. Uppgifterna ska rapporteras i det format som fastställts av kommissionen enligt punkt 5.

3. Vart femte år ska medlemsstaterna utarbeta en rapport som sammanfattar

a) de incitament som införts för att främja återanvändning, återtillverkning och renovering av delar och komponenter i enlighet med artikel 32 och deras uppskattade inverkan,

b) tillämpningen av sanktioner och andra påföljder som föreskrivs i deras nationella rätt för överträdelser av denna förordning och som antagits i enlighet med artikel 49, inbegripet en förteckning över de typer av överträdelser som anmälts och de typer av åtgärder som vidtagits,

c) resultaten av de inspektioner som utförts i enlighet med artikel 47,

d) hur definitionerna av *uttjänt fordon* och *begagnat fordon* tillämpas, inbegripet praktiska svårigheter i detta sammanhang.

Medlemsstaterna ska lämna in rapporten till kommissionen senast sex månader efter utgången av den femårsperiod som rapporten omfattar. Den första rapporten ska lämnas till kommissionen senast den 1 september 2032.

Kommissionen ska granska medlemsstaternas rapporter och utarbeta och offentliggöra rapporter om den mottagna informationen för att stödja bedömningen av genomförandet av denna förordning i medlemsstaterna och underlätta utbytet av information om bästa praxis som tillämpas i medlemsstaterna.

4. För att övervaka genomförandet av denna förordning ska kommissionen samla in och se över den information som görs tillgänglig i enlighet med denna artikel.

5. Kommissionen ska anta genomförandeakter där följande fastställs:

a) Metoden och reglerna för beräkning, verifiering och rapportering av uppgifter i enlighet med punkt 1, inbegripet

i) metoden för att fastställa mängden och vikten av de delar, komponenter och material som avlägsnats för de ändamål som avses i punkt 1 i, j, k och p,

ii) metoden för att fastställa vikten av materialåtervunnet avfall, inbegripet fastställande av beräkningspunkter och mätpunkter och, vid behov, möjligheter att tillämpa genomsnittliga förlusttal,

iii) metoden för beräkning och verifiering av uppnåendet av de mål för återanvändning, materialåtervinning och återvinning som avses i artikel 33, inbegripet vid kombinerad fragmentering av uttjänta fordon med annat avfall som avses i artikel 27 och del G punkt 3 i bilaga VIII.

b) Formatet för den rapportering till kommissionen som avses i punkt 1 samt formatet för kvalitetskontrollrapporten.

Dessa genomförandeakter ska antas senast den 31 mars 2029 i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 52.2.

6. Producenter, producentansvarsorganisationer, avfallshanteringsaktörer och andra relevanta ekonomiska aktörer ska förse de behöriga myndigheterna med korrekta och tillförlitliga uppgifter som gör det möjligt för medlemsstaterna att fullgöra sina rapporteringsskyldigheter enligt denna artikel.

KAPITEL VIII

DELEGERING AV BEFOGENHETER OCH KOMMITTÉFÖRFARANDE

Artikel 51

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.3, 5.6, 6.6–6.9, 7.3, 11.4, 12.2, 21.2, 22.6, 26.3, 37.3 och 41.3 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 13 augusti 2026. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenheter som avses i artiklarna 5.3, 5.6, 6.6–6.9, 7.3, 11.4, 12.2, 21.2, 22.6, 26.3, 37.3 och 41.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antagits enligt artiklarna 5.3, 5.6, 6.6–6.9, 7.3, 11.4, 12.2, 21.2, 22.6, 26.3, 37.3 och 41.3 ska endast träda i kraft om varken Europaparlamentet eller rådet inom en period på två månader från delgivningsdagen har invänt mot den delegerade akten eller om både Europaparlamentet och rådet före utgången av denna period har underrättat kommissionen om att de har beslutat att inte invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 52

Kommittéförfarande

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

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

KAPITEL IX

ÄNDRINGAR

Artikel 53

Ändringar av förordning (EU) 2023/1542

Bilaga I till förordning (EU) 2023/1542 ska ändras i enlighet med bilaga XII till den här förordningen.

Artikel 54

Ändringar av förordning (EU) 2019/1020

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

Artikel 55

Ändringar av förordningarna (EU) 2018/858 och (EU) nr 168/2013

Bilaga II till förordning (EU) 2018/858 och bilaga II till förordning (EU) nr 168/2013 ska ändras i enlighet med bilaga XI till den här förordningen.

KAPITEL X

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 56

Översyn

1. Senast den 31 december 2035 ska kommissionen se över och utarbeta en rapport om tillämpningen av denna förordning och dess inverkan på miljön, människors hälsa och den inre marknadens funktion och överlämna den till Europaparlamentet och rådet. Rapporten ska vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av relevanta bestämmelser i denna förordning.

2. Med hänsyn tagen till den tekniska utvecklingen och de praktiska erfarenheter som har gjorts i medlemsstaterna och till en eventuell översyn av förordning (EG) nr 1907/2006 ska kommissionen i sin rapport inkludera en utvärdering av följande:

a) Behovet av att utvidga den här förordningens tillämpningsområde, i synnerhet bestämmelserna i kapitel II och III samt kapitel IV avsnitt II, till fordon i kategori L enligt vad som anges i artikel 4.2 i förordning (EU) nr 168/2013 och fordon i kategorierna M_2, M_3, N_2, N_3 och O enligt vad som anges i artikel 4.1 i förordning (EU) 2018/858.

b) Behovet av att utvidga tillämpningsområdet för bestämmelserna till fordon som typgodkänns genom etappvis typgodkännande och till husbilar och av att inkludera husvagnar i denna förordnings tillämpningsområde.

c) Behovet av att utvidga denna förordnings tillämpningsområde, särskilt bestämmelserna i kapitel VI, till fordon i kategori L enligt definitionen i artikel 4.2 i förordning (EU) nr 168/2013.

d) Åtgärderna avseende tillhandahållande av information om förekomsten av potentiellt skadliga ämnen i fordon och behovet av att införa ytterligare bestämmelser rörande ämnen som inger betänkligheter som kan påverka materialåtervinning av hög kvalitet av uttjänta fordon.

e) De åtgärder för hantering av uttjänta fordon som fastställs i kapitel IV, inbegripet de målnivåer som fastställs i artikel 33 och behovet av att se över dem.

f) Behovet av att utvidga denna förordnings tillämpningsområde med avseende på de målnivåer för materialåtervinning som fastställs i artikel 33, till de fordonskategorier som artikel 33 inte tillämpas på enligt denna förordning.

g) Överträdelser samt effektiviteten, proportionaliteten och den avskräckande karaktären hos sanktionerna enligt artikel 49.

h) Behovet av att ändra artikel 5.

i) I hur stor utsträckning frågan om saknade fordon har lösts, däribland uppskattningar om antalet saknade fordon och effekterna av åtgärderna avseende export av begagnade fordon, och behovet av att inkludera ytterligare åtgärder för att lösa problemet med fordons spårbarhet.

j) Kraven på materialåtervunnet plastinnehåll, inbegripet de mål och skyldigheter för materialåtervinningsanläggningar i och utanför unionen som fastställs i artikel 6.1–6.4 i denna förordning, och behovet av översyn på grundval därav, inbegripet en utvärdering av utvecklingen för stål och aluminium med avseende på artikel 6.7 och 6.8 i denna förordning och enligt annan relevant unionslagstiftning, såsom förordning (EU) 2025/40 eller förordning (EU) 2024/1781, för att säkerställa samstämmighet och anpassning.

k) Mekanismen för kostnadsfördelning för fordon som blir uttjänta fordon i en annan medlemsstat i enlighet med artikel 22 och behovet av översyn av den.

l) Bestämmelser om processer som kan påverka högkvalitativ materialåtervinning av uttjänta fordon.

m) Effekterna av skillnader i de nationella trafiksäkerhetskriterierna för exporten av begagnade fordon.

n) De nationella fordonsregistreringssystemens effektivitet, driftskompatibilitet och tillförlitlighet och deras gränsöverskridande informationsutbyte när det gäller att säkerställa korrekt identifiering, status och spårbarhet för fordon under hela deras livscykel, med särskild uppmärksamhet på

   i) hur tillfällig avregistrering inverkar på fordonsregistrens korrekthet, tillgänglighet och spårbarhet, inbegripet dess roll när det gäller identifiering av saknade fordon,

   ii) behovet av minimikrav för avregistrering av fordon i hela unionen, såsom fastställande av en maximal varaktighet och strikta villkor för förlängning, för att stärka fordonens spårbarhet och förhindra olaglig behandling av dem.

3. Senast den 31 december 2033 ska kommissionen se över läget för den tekniska utvecklingen, miljöprestandan, den ekonomiska prestandan och tillgängligheten för biobaserat plastinnehåll och elastomerer som härrör från bearbetning av däck i nya fordon, med beaktande av de hållbarhetskriterier som fastställs i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001 och alla hållbarhetskriterier som ska fastställas för däck enligt förordning (EU) 2024/1781.

4. Vid behov och på grundval av den översyn som avses i punkt 3 får kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag för att

a) fastställa hållbarhetskrav för biobaserade råvaror i plast som används i fordon,

b) fastställa mål för att öka användningen av biobaserade råvaror i plast som används i fordon,

c) fastställa mål för att inkludera användningen av elastomerer som härrör från bearbetning av däck från fordon,

d) bedöma i vilken utsträckning de mål som avses i led b kan kombineras med eller läggas till de mål som anges i artikel 6.1,

e) bedöma i vilken utsträckning de mål som avses i led c kan kombineras med de mål som anges i artikel 6.1,

f) vid behov ändra definitionen av biobaserad plast i artikel 3.1.53 i förordning (EU) 2025/40, definitionen av plast i artikel 3.1.9 i den här förordningen och tillämpningsområdet för målen för materialåtervunnen plast enligt artikel 6.1 i den här förordningen,

g) vid behov ändra den beräknings- och verifieringsmetod som avses i artikel 6.2 och kraven för anläggningar i unionen och i tredjeländer som bearbetar elastomerer från däck.

5. När så är lämpligt för att säkerställa en effektiv och enhetlig spårbarhet för uttjänta fordon, och på grundval av den översyn som avses i punkt 2 n, får kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag om avregistreringsregler för fordon i hela unionen.

6. Senast den 14 augusti 2031 ska kommissionen genomföra en bedömning för att, på grundval av de deklarationer som lämnats in enligt artikel 10, utvärdera om tillverkarna är på rätt väg för att efterleva målen i artikel 6.1 för materialåtervunnen plast. Vid bedömningen ska särskilt följande beaktas:

a) Tillgången till lämplig teknik för materialåtervinning av plast.

b) Tillräcklig tillgång till materialåtervunnen plast.

c) Kvalitetsnivån på materialåtervunnen plast jämfört med den säkerhetsnivå som krävs.

d) Tekniska och ekonomiska svårigheter att nå målen för materialåtervunnen plast.

På grundval av bedömningen får kommissionen, när så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag för Europaparlamentet och rådet om ändring av målen i artikel 6.1, i syfte att föreskriva undantag från tillämpningsområdet, tidpunkten eller nivån för de minimiprocentandelar som anges där.

Artikel 57

Upphävande samt övergångsbestämmelser

1. Direktiv 2000/53/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 september 2028.

Följande bestämmelser i direktiv 2000/53/EG ska emellertid fortsätta att tillämpas:

a) Artikel 4.2 och bilaga II, till och med den 31 augusti 2032. Posterna 5 a, 5 b i, 5 b ii och 16 i bilaga II till direktiv 2000/53/EG ska dock upphöra att tillämpas från och med den 13 augusti 2026.

b) Artiklarna 5.4 andra stycket, 6.3 andra stycket, 7.1, 8.3 och 8.4 till och med den 31 augusti 2029.

c) Artikel 6.3 första stycket och bilaga I till och med den 31 augusti 2029.

d) Artikel 7.2 b till och med den 31 december 2030.

e) Artikel 9.1a första och tredje stycket och artikel 9.1b och 9.1d till och med den 31 augusti 2029.

f) Artikel 9.1a andra stycket till och med den 31 augusti 2031.

2. Direktiv 2005/64/EG ska upphöra att gälla med verkan från och med den 31 augusti 2032.

Artikel 6.3 i direktivet ska emellertid upphöra att gälla med verkan från och med den 31 augusti 2029.

3. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till denna förordning och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellerna i bilaga XV.

4. Genom undantag från artikel 8.2 i denna förordning och till och med den 14 augusti 2032 ska, om artikeln hänvisar till artikel 4 i denna förordning, en sådan hänvisning anses vara en hänvisning till artikel 5 i direktiv 2005/64/EG.

Genom undantag från artikel 8.2 i denna förordning och till och med den 14 augusti 2032 ska, om artikeln hänvisar till artikel 5 i denna förordning, en sådan hänvisning anses vara en hänvisning till artikel 6.2 i direktiv 2005/64/EG.

Artikel 58

Tillämplighet på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland

1. Artikel 14 ska endast tillämpas när det gäller artiklarna 30, 31 och 35.1 på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

2. Artiklarna 15–29, 32, 33 och 34 samt 35.2 ska inte tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

3. Artikel 47.2 a och 47.3 ska inte tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

4. Artikel 48.1 och 48.2 ska inte tillämpas när det gäller förebyggandet av olaglig behandling av uttjänta fordon på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

5. Artikel 48.2 ska inte tillämpas när det gäller utbytet av relevant information om auktoriserade behandlingsanläggningar på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

6. Artikel 49 ska inte tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland vad gäller artiklarna 15.1, 16, 19.1, 22.1 och 22.2, 23, 24, 25.1 och 25.2, 27–29, 33 och 34.

7. Artikel 50.1 c, d, h, i iii, i iv, i v, j, k, l, m, n och o och 50.3 a ska inte tillämpas på och i Förenade kungariket med avseende på Nordirland.

Artikel 59

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Den ska tillämpas från och med den 1 september 2028.

Artiklarna 4.3, 5.2–5.9, 6.4–6.9, 6.11, 7.3, 7.4, 9.7, 11.4, 12.2, 13.6, 14.4, 15.6, 21.2, 22.6, 26.3, 37.3, 41.3, 46.5 och 50.5 ska emellertid tillämpas från och med den 14 september 2026, artikel 53 ska tillämpas från och med den 13 augusti 2026 och artikel 55 ska tillämpas från och med den 1 september 2032.

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

Utfärdad i Strasbourg den 8 juli 2026.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
R. METSOLA	T. BYRNE
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA I

KRITERIER FÖR ATT FASTSTÄLLA HURUVIDA ETT FORDON ÄR UTTJÄNT

Genom denna bilaga fastställs kriterierna för fastställande av huruvida ett fordon är uttjänt. Bilagan ska tillämpas enligt följande:

I del A fastställs kriterier för bedömning av huruvida ett fordon ska anses vara irreparabelt. Om ett eller flera av dessa kriterier är uppfyllda ska fordonet anses vara uttjänt.

Om inget av kriterierna i del A är uppfyllt ska fordonet bedömas i enlighet med kriterierna i del B. Om ett eller flera av kriterierna i del B är uppfyllda ska det vid en teknisk bedömning fastställas vilka reparationer som krävs för att erhålla ett trafiksäkerhetsintyg i enlighet med direktiv 2014/45/EU i den medlemsstat där fordonet var registrerat före reparationen. På grundval av denna tekniska bedömning ska fordonsägaren besluta om han eller hon vill göra sig av med fordonet.

Om fordonsägaren inom fem år efter den tekniska bedömningen inte erhåller ett trafiksäkerhetsintyg i enlighet med direktiv 2014/45/EU ska fordonet anses vara uttjänt. Under dessa fem år ska den tekniska bedömningen utgöra belägg på att fordonet inte är uttjänt.

Den bedömning som avses i denna bilaga ska utföras av en oberoende fordonsexpert. Medlemsstaterna får upprätta en uttömmande förteckning över oberoende fordonsexperter för utförandet av dessa bedömningar.

Behöriga myndigheter i den medlemsstat där ett fordon är registrerat, eller ett av dess utsedda godkännandeorgan, får på begäran av en fordonsägare undanta ett fordon som anses vara uttjänt i enlighet med denna bilaga från att vara uttjänt, när det berörda fordonet är föremål för reparation.

DEL A

KRITERIER FÖR BEDÖMNING AV UTTJÄNTA FORDON

Ett fordon är ett uttjänt fordon om det uppfyller ett eller flera av följande kriterier:

a) Det har skurits i bitar eller demonterats för återanvändning av delar.

b) Det har blivit bränt till den punkt där motor- eller passagerarutrymmet fullständigt förstörts.

c) Det har sänkts ned i vatten till en nivå över instrumentpanelen.

d) En eller flera av följande komponenter i fordonet kan ur teknisk synpunkt varken repareras eller bytas ut:

   i) Markkopplingskomponenter (till exempel däck och hjul), fjädring, styrning, bromsning och styrkomponenter till dem.

   ii) Fästen och fogar för säten.

   iii) Krockkuddar, bältessträckare, säkerhetsbälten och perifera driftskomponenter till dem.

   iv) Fordonets kaross och chassi eller skal.

e) Dess konstruktions- och säkerhetskomponenter har tekniska defekter som är irreversibla och som gör dem icke-utbytbara.

f) Det överlämnades för behandling till en insamlingsplats eller en auktoriserad behandlingsanläggning.

g) Ett försäkringsbolag har, på grundval av en teknisk bedömning som utförts av en fordonsexpert, förklarat fordonet vara en teknisk totalförlust.

DEL B

FÖRTECKNING ÖVER VÄGLEDANDE KRITERIER FÖR UTTJÄNTA FORDON

Om inget av kriterierna i del A är uppfyllt ska fordonet bedömas i enlighet med följande kriterier:

a) Det har övergetts eller anordningar som gör det möjligt att identifiera det saknas, särskilt fordonsidentifieringsnumret (VIN).

b) Det är inte på lämpligt sätt skyddat mot skador under lagring, transport, lastning och lossning.

c) Kostnaderna för de reparationer som krävs för att återställa fordonet till ett tekniskt skick som skulle vara tillräckligt för att erhålla ett trafiksäkerhetsintyg överstiger, tillsammans med fordonets nuvarande värde, det förväntade marknadsvärdet efter reparation.

d) Det har sänkts ned i vatten till en nivå under instrumentpanelen med skador på motorn eller elsystemet som följd.

e) Dess bränsle eller bränsleångor har tömts ut, vilket medför risk för brand och explosion.

f) Gas har läckt från dess system för flytande gas, vilket medför risk för brand och explosion.

g) Dess drivvätskor (bränsle, bromsvätska, frostskyddsvätska, elektrolytlösning som används som batterisyra, kylvätska) har tömts ut, vilket medför risk för vattenföroreningar.

h) Det har demonterats.

i) Ett eller flera av dess ingångställen har svetsats fast eller stängts med isolerskum.

BILAGA II

KRITERIER FÖR ERKÄNNANDE AV STATUS SOM FORDON AV SÄRSKILT KULTURELLT INTRESSE

1. De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där ett fordon är registrerat, eller ett av dess utsedda godkännandeorgan, får förklara att ett fordon har särskilt kulturellt intresse när det uppfyller samtliga följande kriterier:

   a) Fordonets unika historiska eller kulturella värde eller status har dokumenterats av fordonsägaren eller av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat, eller det är ett modifierat eller specialbyggt fordon som är ensamt i sitt slag och som har godkänts individuellt i enlighet med förordning (EU) 2018/858 eller nationell rätt.

   b) Fordonets ägare är känd och kan identifieras.

   c) Delar av fordonet kan identifieras genom ett serienummer eller annan identifikation som tillhandahålls av tillverkaren eller tilldelas av den behöriga myndigheten.

   d) Fordonet kan identifieras genom fordonsidentifieringsnumret (VIN) eller serienumret, eller annan identifiering som tillhandahålls av tillverkaren eller tilldelas av en behörig myndighet.

   På fordonsägarens begäran ska de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat utfärda ett intyg om erkännande av att ett fordon har ett särskilt kulturellt intresse om kriterierna i första stycket i denna punkt är uppfyllda.

   De behöriga myndigheterna i den medlemsstat där fordonet är registrerat ska återkalla det intyg som avses i andra stycket i denna punkt på fordonsägarens begäran.

2. Ägaren till ett fordon av särskilt kulturellt intresse ska säkerställa att

   a) fordonet förvaras, transporteras och används på ett miljöriktigt sätt i enlighet med unionsrätten eller nationell rätt,

   b) det intyg som avses i punkt 1 andra stycket på begäran tillhandahålls eller görs tillgängligt för myndigheterna.

3. Att fordonet uppfyller kriterierna i punkterna 1 och 2 ska verifieras åtminstone vart femte år eller i händelse av ägarbyte.

BILAGA III

BERÄKNING AV ÅTERANVÄNDNINGSGRAD, MATERIALÅTERVINNINGSBARHET OCH ÅTERVINNINGSBARHET

I denna bilaga avses med *referensfordon* den version av en fordonstyp som godkännandemyndigheten i samråd med tillverkaren och i enlighet med de kriterier som anges i del A har fastställt är den som är minst lämpad för återanvändning, återvinning och materialåtervinning.

DEL A

1. De material som finns i fordonet och deras respektive andelar och platser ska specificeras tillsammans med all relevant information som behövs för att korrekt beräkna materialåtervinnings- och återvinningsgraden.

2. Massan ska uttryckas i kg med en decimal. Nivåerna ska beräknas som en procentandel med en decimal och avrundas enligt följande:

   a) Om siffran efter decimaltecknet är 0–4 avrundas totalsumman nedåt.

   b) Om siffran efter decimaltecknet är 5–9 avrundas totalsumman uppåt.

3. När referensfordonen väljs ut ska hänsyn tas till följande kriterier:

   a) Typ av kaross.

   b) Tillgängliga utföranden.

   c) Tillgängliga extratillbehör som kan monteras på tillverkarens ansvar.

4. Om typgodkännandemyndigheten och tillverkaren tillsammans inte gemensamt kan fastställa vilken version av fordonstypen som är minst lämpad för återanvändning, återvinning och materialåtervinning ska ett referensfordon väljas ut inom

   a) varje ”typ av karosseri” enligt definitionen i del C punkt 2 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858 för M_1-fordon,

   b) varje ”typ av karosseri”, dvs. skåpbil, chassi med hytt, pick-up etc. för N_1-fordon.

5. När komponenternas materialsammansättning och massa kontrolleras ska tillverkaren ställa fordon och komponenter som typgodkännandemyndigheten anser nödvändiga till myndighetens förfogande.

DEL B

1. För att komponenter eller delar ska anses återanvändbara ska de kunna avlägsnas på ett enkelt och oförstörande sätt.

2. Den totala massan av återanvändbara delar, komponenter och material ska anses vara 100 % återanvändningsbar, materialåtervinningsbar och återvinningsbar.

3. Delar, komponenter och material som förtecknas i del B punkterna 1, 2 och 3 i bilaga VIII ska anses vara 0 % återanvändningsbara och 100 % materialåtervinningsbara och återvinningsbara. De delar och komponenter som förtecknas i del E i bilaga VIII ska anses vara 0 % återanvändningsbara och 100 % materialåtervinningsbara och återvinningsbara. Metoden ska säkerställa att följden vid en ändring av bilaga VIII som medför en utökning av förteckningen över de delar och komponenter som förtecknas i del E i den bilagan är att de nyligen tillagda delarna och komponenterna ska anses vara 0 % återanvändningsbara och 100 % materialåtervinningsbara och återvinningsbara.

4. Beräkningen av återanvändnings-, materialåtervinnings- och återvinningsgraderna ska vara förenlig med cirkularitetsstrategin som återspeglar tekniska framsteg inom teknik för behandling av uttjänta fordon.

BILAGA IV

VILLKOR OCH MAXIMALA KONCENTRATIONSVÄRDEN FÖR FÖREKOMST AV BLY, KVICKSILVER, KADMIUM OCH SEXVÄRT KROM I MATERIAL, DELAR OCH KOMPONENTER

En halt av ämnen på högst 0,1 viktprocent bly, sexvärt krom och kvicksilver och högst 0,01 viktprocent kadmium i homogent material ska tolereras.

Reservdelar som har släppts ut på marknaden efter den 1 juli 2003 och som används i fordon som har släppts ut på marknaden före den 1 juli 2003, utom hjulbalanseringsvikter, kolborstar för elmotorer och bromsbelägg, ska vara undantagna från artikel 5.4.

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.6 d
Bly som legeringsämne		
1 a. Stål avsett för bearbetning och satsvis varmförzinkade stålkomponenter som innehåller högst 0,35 viktprocent bly		
1 b. Kontinuerligt förzinkad stålplåt som innehåller högst 0,35 viktprocent bly	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	
2 a. Aluminium avsett för bearbetning som innehåller högst 2 viktprocent bly	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2005	
2 b. Aluminium som innehåller högst 1,5 viktprocent bly	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2008	
2 c i. Aluminiumlegeringar avsedda för bearbetning som innehåller högst 0,4 viktprocent bly	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2028 och i reservdelar till sådana fordon	
2 c ii. Aluminiumlegeringar som inte omfattas av punkt 2 c i och som innehåller högst 0,4 viktprocent bly [2]	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2027 och i reservdelar till sådana fordon	
2 c iii. Aluminiumgjutlegeringar som innehåller högst 0,3 viktprocent bly, förutsatt att blyet härrör från återvinning av blyhaltigt aluminiumskrot	I fordon som typgodkänts efter den 31 december 2026 och i reservdelar till sådana fordon [1]	

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.6 d
3. Kopparlegeringar som innehåller högst 4 viktprocent bly	([1])	
4 a. Lagerskålar och bussningar	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2008	
4 b. Lagerskålar och bussningar i motorer, transmissioner och kompressorer för luftkonditionering	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2011	

Bly och blyföreningar i komponenter

5. (utgår)		
6. Vibrationsdämpare	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	X
7 a. Vulkaniseringsmedel och stabilisatorer för elastomerer som används i bromsslangar, bränsleslangar, ventilationsslangar, elastomer- och metalldelar i chassikonstruktioner och motorupphängningar	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2005	
7 b. Vulkaniseringsmedel och stabilisatorer för elastomerer som används i bromsslangar, bränsleslangar, ventilationsslangar, elastomer- och metalldelar i chassikonstruktioner och motorupphängningar som innehåller högst 0,5 viktprocent bly	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2006	
7 c. Bindemedel för elastomerer som används i drivlinesystem som innehåller högst 0,5 viktprocent bly	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2009	

Bly i lod eller beläggningar i elektriska och elektroniska tillämpningar som specificeras i följande delpunkter

8 a. Bly i lod för att fästa elektriska och elektroniska komponenter vid elektroniska kretskort och bly i pläteringsskikt på anslutningar på andra komponenter än elektrolytiska kondensatorer av aluminium, på komponentstift och på elektroniska kretskort	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	X ([3])
8 b. Bly i lod i elektriska tillämpningar utom för lödning på elektroniska kretskort eller på glas	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2011 och reservdelar till sådana fordon	X ([3])

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.6 d
8 c. Bly i pläteringsskikt på anslutningar på elektrolytiska kondensatorer av aluminium	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2013 och reservdelar till sådana fordon	X ([3])
8 d. Bly som används vid lödning på glas i luftmassemätare	Fordon som typgodkänts före den 1 januari 2015 och reservdelar till sådana fordon	X ([3])
8 e. Bly i lödmetall med hög smälttemperatur (dvs. blybaserade legeringar som innehåller minst 85 viktprocent bly)	([1])	X ([3])
8 f i. Bly i press-fit-don	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2017 och i reservdelar till sådana fordon	X ([3])
8 f ii. Bly i press-fit-don utom i anslutningsdon i fordons kabelnät	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2024 och reservdelar till sådana fordon	X ([3])
8 g i. Bly i lod för elektrisk koppling mellan halvledarskiva och substrat i flip-chip-stackar av integrerade kretsar	I fordon som typgodkänts före den 1 oktober 2022 och i reservdelar till sådana fordon	X ([3])
8 g ii. Bly i lod för elektrisk koppling mellan halvledarskiva och substrat i flip-chip-stackar av integrerade kretsar där den elektriska kopplingen utgörs av något av följande: 1) En halvledartekniknod på 90 nm eller mer. 2) En enda skiva på 300 mm² eller större i en halvledartekniknod. 3) Staplade skivpaket (stacked die packages) på minst 300 mm² eller större respektive kiselmellanlägg på 300 mm² eller större.	1) I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2030 och i reservdelar till sådana fordon	X ([3])
8 h. Bly i lod för att fästa värmespridare vid kylfälla i effekthalvledarenheter med en chipstorlek på minst 1 cm² projektionsyta och en nominell strömtäthet på minst 1 A/mm² kiselchipyta	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	X ([3])

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.6 d
8 i. Bly i lod i elektriska tillämpningar på glas, utom för lödning av laminerat glas	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	X ([3])
8 j. Bly i lod för lödning i laminerat glas	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2020 och reservdelar till sådana fordon	X ([3])
8 k. Lödning av värmetillämpningar med en glödström på 0,5 A eller mer per lödfog på enkelrutor av laminerat glas, med en maximal materialtjocklek på 2,1 mm.	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2024 och reservdelar till sådana fordon	X ([3])
9. Ventilsäten	Som reservdelar till motortyper som utvecklats före den 1 juli 2003	
10 a. Elektriska och elektroniska komponenter som innehåller bly, i glas eller keramiskt material, i en matris av glas eller keramiskt material, i ett glaskeramiskt material eller i en matris av glaskeramiskt material. Detta undantag omfattar inte användning av bly i i) glas i glödlampor och glasyr på tändstift, ii) dielektriska keramiska material i komponenter förtecknade under 10 b, 10 c och 10 d.		X ([4]) (för andra komponenter än piezo-komponenter i motorer)
10 b. Bly i PZT-baserade dielektriska keramiska material i kondensatorer som ingår i integrerade kretsar eller diskreta halvledare		
10 c. Bly i dielektriska keramiska material i kondensatorer med en märkspänning på mindre än 125 V AC eller 250 V DC	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2016 och reservdelar till sådana fordon	
10 d. Bly i dielektriska keramiska material i kondensatorer som kompenserar temperaturrelaterade avvikelser för sensorer i sonarsystem som använder ultraljud	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2017 och i reservdelar till sådana fordon	

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.6 d
11. Pyrotekniska laddningar	I fordon som typgodkänts före den 1 juli 2006 och i reservdelar till sådana fordon	
12. Blyhaltiga termoelektriska material i fordonselektriska tillämpningar för att minska koldioxidutsläpp genom återvinning av värme från avgaser	I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2019 och i reservdelar till sådana fordon	X

Sexvärt krom

13 a. Korrosionsskyddande beläggningar	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2007	
13 b. Korrosionsskyddande beläggningar på bultar/muttrar i chassikonstruktioner	Som reservdelar till fordon som släppts ut på marknaden före den 1 juli 2008	
14. Sexvärt krom som korrosionsskydd för kylsystemet av kolstål i absorptionskylaggregat (högst 0,75 viktprocent i kylsystemet):		X
a) Konstruerade för att drivas helt eller delvis med elektrisk värmare med en genomsnittlig utnyttjad elektrisk ineffekt på < 75 W vid konstanta driftsförhållanden,	För a): I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2020 och i reservdelar till sådana fordon	
b) konstruerade för att drivas helt eller delvis med elektrisk värmare med en genomsnittlig utnyttjad elektrisk ineffekt på ≥ 75 W vid konstanta driftsförhållanden, c) konstruerade att drivas helt och hållet med icke-elektriska värmare.	För b): I fordon som typgodkänts före den 1 januari 2026 och i reservdelar till sådana fordon	

Kvicksilver

15 a. Urladdningslampor för strålkastare	I fordon som typgodkänts före den 1 juli 2012 och i reservdelar till sådana fordon	X

Homogena material, delar och komponenter	Tillämpningsområde och sista giltighetsdag för undantaget	Ska märkas eller göras identifierbara i enlighet med artikel 5.6 d
15 b. Lysrör som används i belysning i instrumentpaneler	I fordon som typgodkänts före den 1 juli 2012 och i reservdelar till sådana fordon	X

Anmärkningar till tabellen:
([1]) Detta undantag ska ses över 2030 i enlighet med artikel 5.6.
([2]) Gäller aluminiumlegeringar där bly inte tillsätts avsiktligt utan förekommer på grund av användningen av materialåtervunnet aluminium.
([3]) Isärtagning om ett genomsnittligt gränsvärde på 60 gram per fordon överskrids (i samband med punkt 10 a). I denna anmärkning ska elektronisk utrustning som inte installerats av tillverkaren på produktionslinjen inte beaktas.
([4]) Isärtagning om ett genomsnittligt gränsvärde på 60 gram per fordon överskrids (i samband med punkt 8 a–8 k). I denna anmärkning ska elektronisk utrustning som inte installerats av tillverkaren på produktionslinjen inte beaktas.

BILAGA V

CIRKULARITETSSTRATEGI

DEL A

DELAR AV CIRKULARITETSSTRATEGIN

1. En icke-teknisk beskrivning av de planerade åtgärderna för att säkerställa att fordon uppfyller kraven i artiklarna 4–7 under hela tillverkningen.

2. En icke-teknisk beskrivning av de förfaranden som tillverkaren tillämpar för att

   a) samla in uppgifter genom hela den leveranskedja som är relevant för att uppfylla kraven i artiklarna 4–7,

   b) kontrollera och verifiera den information som mottagits från leverantörer,

   c) reagera på lämpligt sätt om de uppgifter som mottagits från leverantörerna tyder på en risk för bristande efterlevnad av kraven i artikel 4, 5 eller 6.

3. Information om befintlig teknik för behandling av uttjänta fordon, förväntade tekniska framsteg när det gäller teknik för behandling av uttjänta fordon och kapacitetsinvesteringar i sådan teknik, som tillverkaren använde för att beräkna återanvändningsbarheten, materialåtervinningsbarheten och återvinningsbarheten i enlighet med artikel 4 för sina fordonstyper.

4. Information om andelen materialåtervunnet innehåll i fordon enligt artiklarna 6 och 10.

5. En förteckning över åtgärder som tillverkaren åtar sig att vidta för att säkerställa att uttjänta fordon behandlas i enlighet med denna förordning med särskilt fokus på följande:

   a) Åtgärder för att underlätta avlägsnande av de delar som anges i del C i bilaga VIII.

   b) Åtgärder för att hantera de utmaningar som användningen av material och tekniker utgör som hindrar enkel isärtagning eller gör materialåtervinningen mycket komplicerad.

   c) Åtgärder för att främja återanvändning av delar och komponenter.

   d) Forsknings- och utvecklingsverksamhet, investeringar i utveckling av materialåtervinningsteknik eller infrastruktur samt samarbete med avfallshanteringsaktörer, som bedrivs för att genomföra de åtgärder som avses i leden a–c.

DEL B

UPPFÖLJNING OCH UPPDATERING AV CIRKULARITETSSTRATEGIN

1. Tillverkarna ska tillhandahålla en uppdatering av cirkularitetsstrategin minst vart femte år.

2. Den uppdaterade cirkularitetsstrategin ska omfatta relevanta ändringar och i synnerhet följande:

   a) En beskrivning av hur de åtgärder som avses i del A punkt 5 har vidtagits, tillsammans med en bedömning av deras effektivitet och, om en eller flera åtgärder som anges i strategin inte har genomförts, en förklaring av skälen till detta.

   b) Information om de betydande förändringar i utformning och produktion som tillverkaren har genomfört för att förbättra fordonens cirkularitet.

BILAGA VI

INFORMATIONSKRAV OM AVLÄGSNANDE OCH UTBYTE

1. Elfordonsbatterier och batterier för lätta transportmedel som ingår i fordonet:

   a) Originalutrustningens nummer.

   b) Plats.

   c) Vikt.

   d) Typ av batterikemi.

   e) Anvisningar för säker urladdning av batteriet.

   f) Tekniska instruktioner för avlägsnande och utbyte, inklusive ordningsföljden för alla steg och typer av kopplings-, fäst- och förseglingsmetoder.

   g) Verktyg eller teknik som krävs för åtkomst, borttagning och utbyte av elfordonsbatterier och batterier för lätta transportmedel.

2. Elmotorer som ingår i fordonet:

   a) Originalutrustningens nummer.

   b) Plats.

   c) Vikt.

   d) De typer av permanentmagneter som finns i elmotorer enligt förteckningen i artikel 28.1 b i förordning (EU) 2024/1252.

   e) Tekniska instruktioner för avlägsnande och utbyte, inklusive ordningsföljden för alla steg och typer av kopplings-, fäst- och förseglingsmetoder.

   f) Verktyg eller teknik som krävs för åtkomst, borttagning och utbyte av elmotorer.

3. Komponenter, delar och material som förtecknas i del B i bilaga VIII:

   a) Originalutrustningens nummer.

   b) Plats.

   c) Vikt.

   d) Förekomst av de ämnen som förtecknas i artikel 5.4 som måste märkas enligt bilaga IV i ett fordon.

e) Tekniska instruktioner om avlägsnande, inklusive ordningsföljden för alla steg.

f) Tillgång till bästa behandlingsteknik.

4. Komponenter, delar och material som förtecknas i del C i bilaga VIII:

a) Originalutrustningens nummer.

b) Plats.

c) Tekniska instruktioner för avlägsnande och utbyte, inklusive ordningsföljden för alla steg.

d) Information, specifikationer, verktyg och processer, inklusive programvaruuppdateringar, som krävs för återtillverkning och renovering.

5. Digitalt kodade komponenter och delar i ett fordon:

a) Nummer.

b) Plats.

c) Tekniska instruktioner för åtkomst, borttagning och utbyte av komponenter, inklusive kodning och programvara som krävs för att aktivera reservdelar och komponenter för att fungera i ett annat fordon och behandla uppgifter om deras avregistrering och frikoppling från ett fordonsidentifieringsnummer (VIN), inbegripet, i förekommande fall, instruktioner om hur ett diagnosverktyg ska användas med tanke på framtida återanvändning.

d) Beskrivning av funktionalitet, utbytbarhet och kompatibilitet med specifika delar och komponenter i andra fabrikat och modeller.

e) Tillverkarens kontaktpunkt för tekniskt bistånd.

6. Vid tillämpning av punkt 5 c ska tillverkaren, om det krävs avregistrering och frikoppling från ett fordonsidentifieringsnummer (VIN) av digitalt kodade komponenter, utrustning och delar som avses i artikel 11 i denna förordning, införa processer som gör det möjligt för avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer att utföra sådan avregistrering och frikoppling. I denna process får tillverkaren kräva ett skrotningsintyg samt en autentisering av respektive aktör. För detta ändamål ska avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer erhålla och använda de autentiseringsuppgifter som krävs för tillverkarens webbplats för information om reparation och underhåll enligt punkt 2.1 i bilaga X till förordning (EU) 2018/858. Om avfallshanteringsaktörer och reparations- och underhållsaktörer måste ha tillgång till information från fordonets system för omborddiagnos (OBD-information) för sådana avregistrerings- och frikopplingsprocesser får tillverkaren, som ett villkor för att ge ut åtkomstuppgifter,

a) kräva en kontinuerlig online-anslutning vid överföringen av information, från diagnosverktyget till diagnosverktygstillverkarens server samt från diagnosverktygstillverkarens server till tillverkarens server,

b) kräva att tillverkaren av det verktyg som används för att få tillgång till OBD-informationen för tillverkaren intygar diagnosverktygets identitet och operatörens pseudonymiserade identitet och samlar in och lagrar fordonsidentifieringsnumret (VIN), delens unika identifierare, om sådan finns tillgänglig och stöds av fordonstillverkarprocessen, UTC-datum och UTC-tidsstämpel för den relevanta aktiviteten och den unika identifieraren för diagnosverktyget; tillverkaren ska på begäran från tillverkaren av diagnosverktyget erhålla den information som avses i detta led, om detta är nödvändigt för att reagera på en rimlig misstanke om stöld eller missbruk av delar.

BILAGA VII

MÄRKNINGSKRAV

1. Delar, komponenter och material av plast till fordon med en vikt på mer än 100 g:
   a) Den internationella standarden ISO 1043-1 Plast – Symboler och förkortningar. Del 1: Grundläggande polymerer och deras särskilda egenskaper.
   b) Den internationella standarden ISO 1043-2 Plast – Symboler och förkortningar. Del 2: Fyllmedel och förstärkningsmaterial.
   c) Den internationella standarden ISO 11469 Plast – Generisk identifiering och märkning av plastprodukter.
2. Fordonskomponenter och fordonsmaterial av elastomerer med en vikt på över 200 gram, förutom däck: den internationella standarden ISO 1629 Gummi och latex – Terminologi.
3. De symboler ”[” eller ”]” som används i ISO-standarderna kan ersättas med parenteser.

BILAGA VIII

BEHANDLINGSKRAV

DEL A

MINIMIKRAV FÖR LAGRINGSPLATSER OCH BEHANDLINGSPLATSER

1. Lagringsplatser, inklusive lagringsplatser på insamlingsplatserna, för lagring av uttjänta fordon före behandling och av deras komponenter, delar och material ska

   a) ha ogenomträngliga ytor med anordningar för uppsamling av spill samt spilloljekärl försedda med oljeavskiljare,

   b) vara utrustade för rening av vatten, inklusive regnvatten, i enlighet med hälso- och miljökrav,

   c) på ett lämpligt sätt lagra uttjänta fordon och endast stapla sanerade uttjänta fordon i staplar av lämplig höjd, såvida inte stapelställ används,

   d) vara utrustade så att det går att omedelbart avlägsna fluider och vätskor från läckande uttjänta fordon och samla in eventuella läckta fluider och vätskor med hjälp av absorberande material.

   Operatörer av de platser som avses i första stycket ska utan dröjsmål vidta de åtgärder som avses i led d i det stycket.

2. Lagringen ska organiseras så att skador undviks på

   a) komponenter och delar som innehåller de vätskor och fluider som förtecknas i del B punkterna 1 och 3 i denna bilaga,

   b) de komponenter, delar och material som förtecknas i del C i denna bilaga.

3. De platser där uttjänta fordon och deras komponenter, delar och material behandlas ska ha

   a) ogenomträngliga ytor för lämpliga områden med anordningar för uppsamling av spill samt spilloljekärl försedda med oljeavskiljare,

   b) lämplig förvaring av delar, komponenter och material som har avlägsnats från uttjänta fordon, inklusive ogenomtränglig lagring av oljeförorenade delar, komponenter och material,

   c) lämpliga behållare för lagring av batterier (med elektrolytneutralisering på plats eller någon annanstans), filter och kondensatorer som innehåller PCB/PCT,

   d) lämpliga separata lagringstankar för separat lagring av följande uttjänta fordonsvätskor och -fluider: bränslen, oljor (motorolja, växellådsolja, servoolja, transmissionsolja, hydraulolja), oljefilter, kylvätska, frostskyddsmedel, bromsvätskor, köldmedier, AdBlue och varje annan vätska, fluid eller gas som finns i det uttjänta fordonet,

e) utrustning för rening av vatten, inklusive regnvatten, i enlighet med hälso- och miljökrav,

f) lämplig förvaring av begagnade däck, med hänsyn till behovet av att förhindra brandfaror och överdriven lagring.

4. Auktoriserade behandlingsanläggningar som får behandla elfordon ska uppfylla kraven i bilaga XII till förordning (EU) 2023/1542. Auktoriserade behandlingsanläggningar som tar emot elfordon med misstänkt skada på elfordonsbatteriet ska bedöma dessa batterier så snart som möjligt, dock senast 24 timmar efter leveransen. Sådana fordon och batterier ska förvaras separat i ett karantänområde i enlighet med punkt 1. Karantänområdet ska vara utrustat med lämpliga installationer för att förhindra, upptäcka och begränsa spridning av bränder orsakade av fordonsbatterier till andra områden och till andra elektriska fordon och batterier.

DEL B

MINIMIKRAV FÖR SANERING

1. Följande fluider, vätskor och gaser ska avlägsnas från uttjänta fordon om de inte är nödvändiga för återanvändning av följande berörda delar:

a) Bränsle.

b) Motorolja.

c) Transmissionsolja.

d) Växellådsolja.

e) Servoolja.

f) Hydraulolja.

g) Kylvätskor.

h) Frostskyddsmedel.

i) Bromsvätskor.

j) Köldmedier.

k) AdBlue.

l) Andra vätskor, fluider eller gaser i uttjänta fordon.

Efter att fluiderna och vätskorna avlägsnats ska avtappningspluggar appliceras för att förhindra läckage av rester. Uppsamlingsbehållarna ska märkas med uppgift om vilken typ av vätska som finns i dem och lagras åtskilda från varandra på en säker plats i enlighet med del A i denna bilaga för att förhindra oavsiktligt spill, läckage eller obehörigt tillträde till dem.

2. Följande komponenter, delar och material ska neutraliseras eller avlägsnas:

a) eCall-system.

b) Pyrotekniska delar av krockkuddar.

c) Pyrotekniska delar av bilbälten.

d) Andra pyrotekniska delar.

3. Följande komponenter, delar och material ska avlägsnas från uttjänta fordon:

a) Krockkuddar, gasoltankar, CNG-tankar, vätgastankar och andra potentiellt explosiva delar och komponenter ska neutraliseras.

b) Oljefilter.

c) Köldmedier ska behandlas i enlighet med förordning (EU) 2024/573.

d) Komponenter som identifierats som innehållande kvicksilver ska under behandlingen separeras i ett identifierbart flöde som ska immobiliseras och bortskaffas säkert i enlighet med artikel 17 i direktiv 2008/98/EG.

e) Material som innehåller ämnen som avses i artikel 5.4 och som måste märkas enligt bilaga IV ska under behandlingen separeras i ett identifierbart flöde som ska immobiliseras och bortskaffas säkert i enlighet med artikel 17 i direktiv 2008/98/EG.

Alla delar, komponenter och material som samlas in under saneringen ska förvaras i avsedda behållare. Uppsamlingsbehållarna ska märkas med uppgift om vilka komponenter, delar och material som finns i dem och lagras åtskilda från varandra på en säker plats i enlighet med del A i denna bilaga, för att förhindra oavsiktligt spill, läckage eller obehörigt tillträde till dem.

4. Följande information om sanering av uttjänta fordon ska registreras:

a) Det totala antalet behandlade uttjänta fordon.

b) De uttjänta fordonens genomsnittliga vikt före och efter sanering och avlägsnande.

c) Den totala kvantiteten av varje typ av sanerade vätskor, fluider, delar, komponenter eller material.

d) Namn och kontaktuppgifter för avfallstransportören om det är tillämpligt.

e) Namn och kontaktuppgifter för slutbehandlingsanläggningen för de vätskor, fluider och gaser, delar, komponenter eller material som samlats in under saneringsprocessen.

DEL C

OBLIGATORISKT AVLÄGSNANDE AV DELAR OCH KOMPONENTER FRÅN UTTJÄNTA FORDON

	Undantag enligt artikel 29.2, om villkoren i del G i bilaga VIII är uppfyllda X: Undantaget gäller
1. Elfordonsbatterier, inklusive deras batterihanteringssystem, ombordladdare, höljen eller kåpor i förekommande fall	
2. Batterier för lätta transportmedel enligt definitionen i artikel 3.11 i förordning (EU) 2023/1542, inklusive deras batterihanteringssystem, ombordladdare, höljen eller kåpor i förekommande fall	
3. Startbatterier enligt definitionen i artikel 3.12 i förordning (EU) 2023/1542	
4. Bärbara batterier enligt definitionen i artikel 3.9 i förordning (EU) 2023/1542	
5. Elmotorer, inklusive höljen och tillhörande styrenheter, ledningar och andra delar, komponenter och material	
6. Motorblock	X
7. Katalysatorer	
8. Växellådor	X
9. Minst 70 % av den totala mängden glas från vindrutor, bak- och sidofönster av glas, inklusive takinstallationer av glas	
10. Fälgar	
11. Däck	

	Undantag enligt artikel 29.2, om villkoren i del G i bilaga VIII är uppfyllda X: Undantaget gäller
12. Direkt åtkomliga delar av informationssystemet	
13. Strålkastare och bakljus, inklusive deras manöverdon	
14. De viktigaste kabelhärvorna	X
15. Stötfångare	X
16. Bränsletankar	X
17. Värmeväxlare	X
18. Delar av kolfiberförstärkt plast	
19. Elektriska och elektroniska komponenter:	X
a) Elfordons växelriktare och likspänningsomriktare med en vikt över 2 kg	X
b) Lättillgängliga och stora kretskort	X
c) Solcellspaneler med en yta som är större än 0,2 m^2	X
d) Styrmoduler och ventilboxar för automatväxellådan	X

DEL D

ÅTERANVÄNDNING, ÅTERTILLVERKNING OCH RENOVERING AV DELAR OCH KOMPONENTER

1. Teknisk utvärdering av borttagna delar och komponenter:

a) För återanvändning:

i) Delen eller komponenten är funktionell.

ii) Den är lämplig att användas på ett lättillgängligt sätt för sitt primära ändamål.

b) För återtillverkning eller renovering:

i) Delen eller komponenten ska innehålla alla relevanta delar.

ii) Den kan återtillverkas eller renoveras, med beaktande av eventuella skador, försämrad funktionalitet, försämrad prestanda, minskad livslängd och nödvändiga reparationer.

iii) Det finns inte någon synlig korrosion som hindrar delen eller komponenten från att fungera.

2. Minimiinformation som ska anges i märkningen av delarna och komponenterna:

a) Namn på komponenten eller delen.

b) Namn, postadress, med angivande av en enda kontaktpunkt och e-postadress, en webbplats, i förekommande fall, som identifierar den auktoriserade behandlingsanläggning som tog bort komponenten eller delen.

DEL E

KOMPONENTER OCH DELAR SOM INTE FÅR ÅTERANVÄNDAS

1. Alla krockkuddar inklusive kuddar, pyrotekniska aktivatorer, elektroniska styrenheter och givare.

2. Utsläppsefterbehandlingssystem (t.ex. katalysatorer, partikelfilter) såvida dessa delar inte uppfyller kraven i den tillhörande trafiksäkerhetsprovningen enligt artikel 4 i direktiv 2014/45/EU.

3. Automatiska eller icke-automatiska bilbältesanordningar, inklusive bälte, låsbeslag, bältesjusteringsanordning, bältessträckare.

4. Säten i de fall då de innehåller förankringar för säkerhetsbälten och/eller krockkuddar.

5. Rattlåsenheter som verkar på rattaxeln.

6. Startspärrar, inklusive transpondrar och elektroniska styrenheter.

DEL F

SÄRSKILDA BEHANDLINGSKRAV FÖR BORTTAGNA DELAR, KOMPONENTER OCH MATERIAL

1. Startbatterier ska behandlas i enlighet med artikel 70 i förordning (EU) 2023/1542.

2. Elfordonsbatterier ska behandlas i enlighet med artikel 70 i förordning (EU) 2023/1542.

3. Batterier för lätta transportmedel ska behandlas i enlighet med artikel 70 i förordning (EU) 2023/1542.

4. Bärbara batterier ska behandlas i enlighet med artikel 70 i förordning (EU) 2023/1542.

5. Permanenta magnetiska material som innehåller neodym, dysprosium eller praseodym enligt definitionen (neodym-järn-bor, NdFeB), enligt definitionen i artikel 28 i förordning (EU) 2024/1252, och koppar från elmotorer som inte lämpar sig för återanvändning, återtillverkning eller renovering, ska avlägsnas om det är möjligt att genomföra processen för avlägsnande av materialet vid auktoriserade behandlingsanläggningar utan orimliga kostnader. Om tekniska framsteg inte har gjorts för att återvinna permanent magnetmaterial från NdFeB ska elmotorerna eller deras delar som innehåller permanentmagnetiska material lagras och märkas i enlighet med artikel 28.1 b i förordning (EU) 2024/1252. Vad gäller framtida materialåtervinning ska kraven avseende tillfällig lagring i direktiv 1999/31/EG inte tillämpas.

6. Avlägsnade elektroniska komponenter och delar som inte är föremål för återanvändning, återtillverkning eller renovering och icke-järnhaltiga fraktioner, inklusive fragmenterade kretskort, ska behandlas av hanteringsaktörer enligt artikel 8.3 i direktiv 2012/19/EU.

7. Glas som avlägsnats från uttjänta fordon ska, som ett minimum, återvinnas till förpackningsglas, glasfiber eller likvärdig kvalitet.

8. Avlägsnade köldmedier ska återanvändas, regenereras eller destrueras i enlighet med artikel 8 i förordning (EU) 2024/573.

9. Plast- och restfraktionerna ska hanteras i enlighet med artikel 7 i och bilaga IV till förordning (EU) 2019/1021.

10. Gummidäck ska bearbetas i enlighet med avfallshierarkin och de allmänna kraven i artikel 4 i direktiv 2008/98/EG för att prioritera de alternativ vad gäller förebyggande som ger bästa övergripande resultat för miljön, inklusive regummering, och prioritera materialåtervinning, inbegripet andra metoder än mekanisk återvinning, framför energiåtervinning.

11. Aluminiummaterial från värmeväxlare enligt del C punkt 17 i bilaga VIII ska lagras och materialåtervinnas separat från de gjutna och bearbetade fraktioner av aluminium som anges i del G punkt 2 b i bilaga VIII.

DEL G

KRITERIER FÖR KOMBINERAD FRAGMENTERING OCH TILLÄMPNING AV TEKNIK EFTER FRAGMENTERING

1. För att uppfylla kraven i artikel 27.3 i denna förordning får uttjänta fordon fragmenteras tillsammans med annat avfall endast om

   a) avfall som utgörs av eller innehåller elektrisk och elektronisk utrustning har behandlats selektivt i enlighet med bilaga VII till direktiv 2012/19/EU,

   b) alla batterier har avlägsnats i enlighet med förordning (EU) 2023/1542,

   c) plastförpackningar har avlägsnats från förpackningsavfall och metallförpackningar i enlighet med förordning (EU) 2025/40,

   d) den kombinerade fragmenteringsprocessen inte försämrar avfallsflödenas kvalitet jämfört med separat behandling, och

e) det kan fastställas att det specifika bidraget från varje blandat avfallsflöde till utflödesfraktionerna uppfyller rapporteringskraven enligt förordning (EU) 2023/1542, förordning (EU) 2025/40, direktiv 2008/98/EG och direktiv 2012/19/EU.

2. Kvalitetskrav för utflödesfraktionerna:

a) Den totala kopparhalten i den huvudsakliga stålfraktionen får inte överstiga 0,25 % på viktbasis. Från och med den 1 september 2031 får den totala kopparhalten i den huvudsakliga stålfraktionen inte överstiga 0,15 % på viktbasis.

b) Senast den 1 september 2029 ska aluminium sorteras minst i två fraktioner, dvs.

i) gjutet aluminium (fraktioner med en kiselhalt på mer än 1,5 %),

ii) bearbetat aluminium (fraktioner med en kiselhalt på högst 1,5 %).

c) Senast den 1 september 2032 ska aluminium sorteras minst i fyra fraktioner, dvs.

i) en aluminiumfraktion med en kiselhalt på mer än 1,5 %, en kopparhalt på högst 0,5 % och en järnhalt på högst 0,2 %;

ii) en aluminiumfraktion med en kiselhalt på mer än 1,5 % som inte uppfyller kraven på sammansättning i led i) för koppar och järn,

iii) en aluminiumfraktion med en kiselhalt på högst 1,5 %, en magnesiumhalt på högst 1,5 %, en kopparhalt på högst 0,3 % och en zinkhalt på högst 0,3 %,

iv) en aluminiumfraktion med en kiselhalt på högst 1,5 % och som inte uppfyller kraven på sammansättning i led iii) för magnesium, koppar och zink.

d) Den tunga fraktion från fragmentering som erhålls efter vindsiktning och separation av järn ska behandlas ytterligare i syfte att separera järnmetaller, icke-järnmetaller, plast och andra organiska material för materialåtervinning eller återvinning. Restprodukterna från dessa processer ska innehålla mindre än 1 % metallhalt i viktprocent och, i enlighet med rådets beslut 2003/33/EG ([1]), mindre än 5 % av totalt organiskt kol i viktprocent. Gränsvärdet för totalt organiskt kol på < 5 viktprocent är inte tillämpligt om den tunga fraktionen från fragmentering, korrekt vald och rekonditionerad, är biologiskt stabil enligt aktuell lagstiftning.

e) Den lätta fraktionen från fragmentering ska behandlas ytterligare i syfte att separera järnmetaller, icke-järnmetaller, plast och andra organiska material för materialåtervinning eller återvinning. Restprodukterna från dessa processer ska innehålla mindre än 1 % metall i viktprocent och, i enlighet med beslut 2003/33/EG, mindre än 5 % av totalt organiskt kol i viktprocent. Gränsvärdet för totalt organiskt kol på < 5 viktprocent är inte tillämpligt om den lätta fraktionen från fragmentering, korrekt vald och rekonditionerad, är biologiskt stabil enligt aktuell lagstiftning.

([1]) Rådets beslut 2003/33/EG av den 19 december 2002 om kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid avfallsdeponier i enlighet med artikel 16 i, och bilaga II till, direktiv 1999/31/EG (EUT L 11, 16.1.2003, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

3. Dokumentation som ska lämnas för undantag från skyldigheten att avlägsna delar, komponenter och material:

   a) En kopia av det skriftliga avtalet, om sådant föreligger, mellan den auktoriserade behandlingsanläggningen och den anläggning som utför fragmenteringen och använder efterfragmenteringsteknik, inklusive specifikationerna om kvaliteten på det återvinningsklara sekundärmaterialet och den tekniska specifikation som följs vid behandlingsfraktioner från uttjänta fordon.

   b) En massbalansrapport om provanalysen av behandlingsfraktionernas kvalitet och kvantitet (utflöde) för en representativ behandlingskonfiguration som tillhandahålls av ett oberoende organ.

BILAGA IX

INFORMATION OM REGISTRERING I PRODUCENTREGISTRET

1. Information som ska lämnas av producenten eller dennes behöriga ombud för utökat producentansvar:

   a) Namn och eventuella varumärkesnamn, som producenten är verksam under i medlemsstaten och producentens adress, inklusive postnummer och ort, gata och nummer, land, eventuella telefonnummer, webbplats och e-postadress med angivande av en enda kontaktpunkt.

   b) Producentens nationella identifieringskod, inklusive handelsregisternummer eller motsvarande officiella registreringsnummer samt europeiskt eller nationellt skatteregistreringsnummer.

   c) Kategorier av fordon som producenten avser att tillhandahålla på marknaden för första gången inom en medlemsstats territorium.

   d) Information om hur producenten uppfyller sina skyldigheter enligt artikel 16, inbegripet skriftlig information om följande:

      i) De åtgärder som producenten vidtagit för att fullgöra de skyldigheter avseende producentansvar som fastställs i artiklarna 16 och 20.

      ii) De åtgärder som vidtagits för att uppfylla den insamlingsskyldighet som fastställs i artikel 23 när det gäller den mängd fordon som tillverkaren tillhandahåller på marknaden i medlemsstaten.

      iii) System för att säkerställa att de uppgifter som rapporteras till de behöriga myndigheterna är tillförlitliga.

   e) En förklaring från producenten eller, i tillämpliga fall, producentens behöriga ombud för utökat producentansvar eller producentansvarsorganisation med uppgift om att den information som lämnats är sann.

2. Information som ska lämnas, utöver den information som anges i punkt 1, om en producentansvarsorganisation utses för att fullgöra skyldigheterna inom utökat producentansvar:

   a) Namn och kontaktuppgifter, inklusive postnummer och ort, gata och nummer, land, telefonnummer, webb- och e-postadress samt producentansvarsorganisationens nationella identifieringskod.

   b) Handelsregisternummer eller motsvarande officiellt registreringsnummer och producentansvarsorganisationens europeiska eller nationella skatteregistreringsnummer.

   c) Uppgift om den företrädda producentens mandat.

3. Information som producentansvarsorganisationen ska tillhandahålla utöver den information som anges i punkt 1 om den har utsetts i enlighet med artikel 17.1:

   a) Namn och kontaktuppgifter, inklusive postnummer och platser, gator och nummer, länder, telefonnummer, webbplatser och e-postadresser för de producenter som representeras.

   b) Varje företrädd producents mandat, i tillämpliga fall.

   c) Om producentansvarsorganisationen företräder mer än en producent ska den separat ange hur var och en av de företrädda producenterna uppfyller de skyldigheter som anges i artikel 16.

4. Om skyldigheter enligt artikel 16 fullgörs för en producents räkning av ett utsett ombud för utökat producentansvar som representerar mer än en producent ska detta ombud, utöver den information som anges i punkt 1, lämna namn och kontaktuppgifter separat för var och en av de företrädda producenterna.

BILAGA X

SKROTNINGSINTYG

1.	Den verksamhet eller det företag som utfärdar detta intyg	
1.1	Namn	
1.2	Adress	
1.3	Telefonnummer	
1.4	[Ev.] e-postadress	
1.5	Registrerings- eller identifieringsnummer (*)	
2.	Behörig myndighet som utfärdade ett tillstånd till den verksamhet eller det företag som avses i punkt 1	
2.1	Medlemsstat	
2.2	Namn	
2.3	Adress	
3.	Skrotningsintyg	
3.1	Datum för utfärdande	
3.2	Nummer	
4.	Uppgift om det fordon som skrotningsintyget utfärdats för	
4.1	Nationalitetsmärke	
4.2	(A) Registreringsnummer (**)	
4.3	(J) Kategori (**)	
4.4	(D.1) Modell (**)	
4.5	(D.3) Handelsbeteckning (**)	

4.6	(E) Fordonsidentifieringsnummer (**)	
4.7	Registreringsbevisets nummer	
5.	Uppgifter om fordonsägaren	
5.1	(C.2.1) Efternamn eller företagsnamn (**)	
5.2	(C.2.2) Övriga namn (**)	
5.3	(C.2.3) Adress (**)	
5.4	Telefonnummer [om tillgängligt och med ägarens samtycke]	
5.5	E-postadress [om tillgänglig och med ägarens samtycke]	
6.	Anmärkningar	

(*) Undantag kan göras från detta krav om det nationella registrerings- eller identifieringssystemet inte föreskriver ett sådant nummer.
(**) Harmoniserade gemenskapskoder i enlighet med direktiv 1999/37/EG.

BILAGA XI

ÄNDRINGAR AV FÖRORDNING (EU) 2018/858 OCH FÖRORDNING (EU) nr 168/2013

1. Bilaga II till förordning (EU) 2018/858 ska ändras på följande sätt:

a) I del I ska post G13 ersättas med följande:

”G13	Cirkularitet	Förordning (EU) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X”.		

b) Tillägg 1 ska ändras på följande sätt:

i) I tabell 1 ska post G13 ersättas med följande:

”G13	Cirkularitet	Förordning (EU) 2026/1738		Ej tillämpligt, Del E i bilaga VIII om förbud mot återanvändning av de angivna komponenterna ska dock tillämpas.”.

ii) I tabell 2 ska post G13 ersättas med följande:

”G13	Cirkularitet	Förordning (EU) 2026/1738		Ej tillämpligt, Del E i bilaga VIII om förbud mot återanvändning av de angivna komponenterna ska dock tillämpas.”.

c) I tillägg 2 ska punkt 4 ändras på följande sätt:

i) I tabellen ”Del I: Fordon i kategori M_1” ska post 59 ersättas med följande:

”59	Förordning (EU) 2026/1738 (Cirkularitet)	Kraven i den förordningen ska inte tillämpas.”.

ii) I tabellen ”Del II: Fordon i kategori N_1” ska post 59 ersättas med följande:

”59	Förordning (EU) 2026/1738 (Cirkularitet)	Kraven i den förordningen ska inte tillämpas.”.

d) Del III ska ändras på följande sätt:

i) I tillägg 1 ska post 59 ersättas med följande:

”59	Cirkularitet	Förordning (EU) 2026/1738	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt”.		

ii) I tillägg 2 ska post 59 ersättas med följande:

”59	Cirkularitet	Förordning (EU) 2026/1738	Ej tillämpligt				Ej tillämpligt”.					

iii) I tillägg 3 ska post 59 ersättas med följande:

”59	Cirkularitet	Förordning (EU) 2026/1738	Ej tillämpligt”.

iv) I tillägg 4 ska post 59 ersättas med följande:

”59	Cirkularitet	Förordning (EU) 2026/1738	Ej tillämpligt				Ej tillämpligt”.					

2. Bilaga II till förordning (EU) nr 168/2013 ska ändras på följande sätt:

I avsnitt C1 i tabellen ska post 15a ersättas med följande:

				L1e- A [1]	L1e - B [2]	L2 e	L3 e	L4 e	L5e -B	L6e -A	L7e -A1	L7e -A2	L7e -B1	L7e -B2
”15a	18	Cirkularitets-krav	Förordning (EU) 2026/1738	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*”

BILAGA XII

ÄNDRING AV FÖRORDNING (EU) 2023/1542

Tabellen i bilaga 1 ska ersättas med följande tabell:

”Kolumn 1 Ämnets eller ämnesgruppens beteckning	Kolumn 2 Villkor för begränsningen
1. Kvicksilver CAS-nr 7439-97-6 EG-nr 231-106-7 och dess föreningar	Batterier får inte, oavsett om de finns i och ingår i apparater, lätta transportmedel eller andra fordon eller inte, innehålla mer än 0,0005 viktprocent kvicksilver (uttryckt som kvicksilvermetall).
2. Kadmium CAS-nr 7440-43-9 EG-nr 231-152-8 och dess föreningar	1. Bärbara batterier får inte, oavsett om de finns i och ingår i apparater, lätta transportmedel eller andra fordon eller inte, innehålla mer än 0,002 viktprocent kadmium (uttryckt som kadmiummetall). 2. Elfordonsbatterier och startbatterier som ingår i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,01 viktprocent kadmium (uttryckt som kadmiummetall) i homogent material. 3. Punkt 2 ska inte tillämpas på elfordonsbatterier som används som reservdelar till elfordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, som släppas ut på marknaden före den 31 december 2008.
3. Bly CAS-nr 7439-92-1 EG-nr 231-100-4 och dess föreningar	1. Från och med den 18 augusti 2024 får bärbara batterier inte, oavsett om de finns i och ingår i apparater eller inte, innehålla mer än 0,01 viktprocent bly (uttryckt som blymetall). 2. Den begränsning som anges i punkt 1 ska inte tillämpas på bärbara zink-luft-knappcellsbatterier förrän den 18 augusti 2028. 3. Bärbara batterier som ingår i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,1 viktprocent bly (uttryckt som blymetall) i homogent material. 4. Punkt 3 ska inte tillämpas på bärbara batterier som ingår i, eller används som reservdelar till fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, som typgodkänts före den 1 januari 2024. 5. Elfordonsbatterier som ingår i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,1 viktprocent bly (uttryckt som blymetall) i homogent material.

”Kolumn 1 Ämnets eller ämnesgruppens beteckning	Kolumn 2 Villkor för begränsningen
	6. Punkt 5 ska inte tillämpas på: a) Elfordonsbatterier som används i högspänningssystem ([1]) och som ingår i, eller används som reservdelar till, fordon i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858 och som typgodkänts före den 1 januari 2019. b) Elfordonsbatterier som inte omfattas av led a i denna punkt och som ingår i eller används som reservdelar till fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858 och som typgodkänts före den 1 januari 2024. 7. Startbatterier som ingår i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,1 viktprocent bly (uttryckt som blymetall) i homogent material. 8. Punkt 7 ska inte tillämpas på a) startbatterier som används i 12 V-tillämpningar i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, ([1]) b) startbatterier som används i 24 V-tillämpningar i fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, ([2]) c) startbatterier som används i andra tillämpningar än de som omfattas av leden a och b i denna punkt i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, som typgodkänts före den 1 januari 2024.
4. Sexvärt krom CAS-nr 18540-29-9EC No 606-053-1 och dess föreningar	Batterier som ingår i fordon, inbegripet fordon avsedda för särskilda ändamål, i kategorierna M_1 och N_1 enligt definitionerna i förordning (EU) 2018/858, får inte innehålla mer än 0,1 viktprocent sexvärt krom, uttryckt som metall av sexvärt krom, i homogent material.

([1]) System med en spänning på > 75 V DC enligt artikel 1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/35/EU ([3]).”

([1]) Detta undantag ska ses över 2030.
([2]) Detta undantag ska ses över 2030.
([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/35/EU av den 26 februari 2014 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden av elektrisk utrustning (EUT L 96, 29.3.2014, s. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

BILAGA XIII

KRITERIER SOM SKA UPPFYLLAS AV ANLÄGGNINGAR I TREDJELÄNDER SOM PRODUCERAR ÅTERVUNNET MATERIAL

DEL A KRITERIER FÖR ATT STYRKA ATT ÅTERVUNNET MATERIAL HAR PRODUCERATS VID EN ANLÄGGNING SOM UPPFYLLER VISSA KRAV PÅ SKYDD AV MÄNNISKORS HÄLSA, KLIMAT OCH MILJÖ I UNIONSRÄTTEN ELLER LIKVÄRDIGA KRAV (I ENLIGHET MED ARTIKEL 6.4)

1. Den anläggning i ett tredjeland som deltar i produktionen av återvunnet material ska uppfylla följande villkor i sin faktiska verksamhet:

a) Den uppfyller kraven på återvinning av avfall och bedriver sin verksamhet i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning om miljöskydd.

b) Den har utformats och konstruerats samt drivs på ett säkert och miljöriktigt sätt och den förfogar i synnerhet över de processer, den lämpliga materialhanteringsteknik, den organisation och den infrastruktur som krävs för att återvinna det berörda avfallet.

c) Den anskaffar sitt plastavfall från en medlemsstat eller ett land som uppfyller unionsrätten eller standarder som är likvärdiga med medlemsstaternas standarder i fråga om miljöskydd och arbetstagares säkerhet, och bedriver verksamhet i ett sådant land i enlighet med de kriterier som fastställs i punkt 3.

d) Den inrättar och driver lednings- och övervakningssystem, förfaranden och tekniker som syftar till att förhindra, reducera, minimera och så långt det praktiskt är möjligt eliminera

i) hälsorisker för berörda arbetstagare och människor som är bosatta i närheten av anläggningen, och

ii) negativ inverkan på miljön som orsakas av dess verksamhet (särskilt genom att lämpliga åtgärder vidtas för att övervaka och ta itu med föroreningar).

e) Den säkerställer att allt avfall som tas emot och behandlas vid anläggningen kan spåras, inbegripet att allt restavfall som genereras till följd av dess verksamhet dokumenteras och endast överförs till avfallshanteringsanläggningar som har tillstånd att behandla sådant restavfall.

f) Den har vidtagit åtgärder för att spara energi och begränsa utsläppen av växthusgaser från sin verksamhet.

g) Den upprättar och kan uppvisa register över sin avfallshanteringsverksamhet under de senaste fem åren. Om en anläggning har varit i drift i mindre än fem år upprättar den och kan den uppvisa register över sin avfallshanteringsverksamhet under den tid den har varit i drift.

h) Dess operatör eller ledning har inte dömts för att ha bedrivit olaglig verksamhet i samband med avfallshantering under de senaste fem åren.

2. Följande eller likvärdiga regler ska beaktas som referenspunkt och, där det är relevant:

   a) Specifika krav för behandling av visst avfall och för beräkningen av mängden behandlat avfall som är obligatoriska enligt unionslagstiftning samt för bokföring av mängderna av producerat återvunnet material.

   b) De slutsatser om bästa tillgängliga teknik som antagits för vissa verksamheter enligt direktiv 2010/75/EU.

3. Plastavfallet ska behandlas enligt kraven i unionsrätten eller på ett sätt som är likvärdigt med dessa krav och ska komma från en medlemsstat eller ett land med en övergripande ram för avfallshantering som omfattar hela dess territorium och som visar sin förmåga och vilja att garantera en miljöriktig avfallshantering, särskilt med beaktande av följande kriterier:

   a) De åtgärder som genomförs och planeras för att säkerställa en miljöriktig avfallshantering inom dess territorium, såsom införandet av ett system för utökat producentansvar eller ett likvärdigt system som genomför principen om att förorenaren betalar.

   b) De åtgärder som genomförs och planeras för att öka andelen plast efter konsumentledet som materialåtervinns från fordon, och indikatorerna för övervakning av dessa åtgärder.

   c) De åtgärder som genomförs och planeras för att öka andelen materialåtervunnen plast efter konsumentledet som ingår i fordon som släpps ut på den nationella marknaden, och indikatorerna för övervakning av dessa åtgärder.

DEL B KRITERIER FÖR ATT STYRKA ATT ÅTERVUNNET MATERIAL HAR PRODUCERATS I ENLIGHET MED KRAVEN I ARTIKEL 6.1, 6.2 och 6.3

Den anläggning i ett tredjeland som deltar i produktionen av återvunnet material ska uppfylla följande villkor i sin faktiska verksamhet:

1. Anläggningen ska kunna styrka att den producerar material som återvinns från avfall efter konsumentledet. Om anläggningen också producerar material som härrör från avfall före konsumentledet eller som härrör från råmaterial ska den kunna styrka att den tydligt skiljer mellan de olika typerna av material. Anläggningen ska säkerställa att den endast levererar material som återvinns från avfall efter konsumentledet, som ett villkor för att detta material ska redovisas som en del av de mål som anges i artikel 6.

2. En anläggning som producerar återvunnet material från avfall efter konsumentledet som härrör från uttjänta fordon eller reparerade fordon ska kunna visa att sådant avfall har samlats in separat och inte blandats med material med annat ursprung på ett sådant sätt att detta avfall inte kan spåras innan det anländer till anläggningen och under hela materialåtervinningsprocessen.

BILAGA XIV

KRAV PÅ REVISIONER, CERTIFIERARE OCH REVISORER

DEL A DETALJERADE KRAV FÖR TREDJE PARTER SOM UTFÖR REVISIONER

1. Ett tredje part som utför revisioner av en anläggning i ett tredjeland i enlighet med artikel 6.5 ska vara oberoende av leverantören, tillverkaren eller den person som är delaktig i det återvunna materialets produktion samt oberoende av den kontrollerade anläggningen. I detta syfte ska den tredje parten kunna dokumentera följande:

   a) Den ingår inte i dessa enheter och står inte under deras kontroll.

   b) Den har inrättat och tillämpar förfaranden som garanterar dess opartiskhet, exempelvis genom att

      i) fortlöpande bedöma riskerna för opartiskhet,

      ii) identifiera, undanröja och begränsa riskerna för opartiskhet till följd av påtryckningar av ekonomisk, kommersiell och annan art,

      iii) bedöma risken för opartiskhet till följd av personalens relationer med utomstående.

   c) Dess struktur och förvaltning är utformade på ett sätt som säkerställer dess oberoende och opartiskhet, bland annat genom att

      i) den är tydligt identifierbar inom den juridiska personen, om den juridiska personen även bedriver verksamhet som inte är kopplad till revisioner,

      ii) den har rapporteringsregler för den genomförda revisionsverksamheten,

      iii) dess personal har klart identifierbart ansvar i fråga om att utföra revisioner.

2. En tredje part som utför revision i enlighet med artikel 6.5 ska anses ha lämpliga kvalifikationer på områdena revision och avfallsbehandling om den direkt eller genom underleverantörer har ett tillräckligt antal kvalificerade anställda som regelbundet utbildas och om personalen som deltar i utförandet av sådana revisioner har dokumenterad yrkeserfarenhet på följande områden:

   a) Revision av avfallsbehandlingsanläggningar.

   b) Avfallsbehandlingsförfaranden.

   c) Miljö- och arbetshälsa samt säkerhetsstyrningssystem.

   d) Produktion av återvunnet material.

3. För att visa att de kriterier som avses i punkterna 1 och 2 i denna del är uppfyllda ska den tredje part som utför revision eller certifiering hänvisa till sin certifiering enligt unionens standarder eller motsvarande internationellt erkända standarder som är relevanta för utförandet av revisioner, såsom den internationella standarden ISO 19011:2018 eller ISO/IEC 17020:2012.

DEL B FÖREMÅL FÖR REVISIONEN

1. Den revision som avses i artikel 6.5 ska verifiera att den anläggning i ett tredjeland som är involverad i produktion av återvunnet material uppfyller villkoren i bilaga XIII i sin faktiska verksamhet.

2. Namn och kontaktuppgifter för de enskilda personer som utfört revisionerna ska vara tydligt angivna i revisionsrapporterna.

BILAGA XV

JÄMFÖRELSETABELLER

1. Direktiv 2000/53/EG

Direktiv 2000/53/EG	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2.1	Artikel 3.1
Artikel 2.2	Artikel 3.2
Artikel 2.3	Artikel 3.23
Artikel 2.4	Artikel 3.39
Artikel 2.5	Artikel 3.18
Artikel 2.6	Artikel 3.4
Artikel 2.7	Artikel 3.39
Artikel 2.8	Artikel 3.39
Artikel 2.9	Artikel 3.39
Artikel 2.10	Artikel 3.35
Artikel 2.11	—
Artikel 2.11 a	—
Artikel 2.11 b	—
Artikel 2.11 c	—
Artikel 2.11 d	—
Artikel 2.12	—
Artikel 2.13	—

Direktiv 2000/53/EG	Denna förordning
Artikel 3.1	Artikel 2.1 a
Artikel 3.2.	—
Artikel 3.3	—
Artikel 3.4	—
Artikel 3.5	—
Artikel 4.1 a	Artikel 5.1
Artikel 4.1 b	Artikel 7.1
Artikel 4.1 c	Artikel 6
Artikel 4.2 a	Artikel 5.4 och 5.5
Artikel 4.2 b i	Artikel 5.6 a
Artikel 4.2 b ii	Artikel 5.6 b
Artikel 4.2 b iii	Artikel 5.6 c
Artikel 4.2 b iv	Artikel 5.6 d
Artikel 4.2 c	—
Artikel 5.1 första strecksatsen	—
Artikel 5.1 andra strecksatsen	Artikel 23.3 b
Artikel 5.2	Artikel 24.1
Artikel 5.3 första stycket	Artikel 25
Artikel 5.3 andra stycket	Artikel 25.1
Artikel 5.3 tredje stycket	—
Artikel 5.4 första stycket	Artikel 24.2
Artikel 5.4 andra stycket	Artiklarna 16 och 20.1 a

Direktiv 2000/53/EG	Denna förordning
Artikel 5.4 tredje stycket	Artikel 24.2
Artikel 5.4 fjärde stycket	—
Artikel 5.5 första stycket	Artikel 25.1 och bilaga X
Artikel 5.5 andra stycket	—
Artikel 6.1	Artikel 26.1 och 27.2
Artikel 6.2 första stycket	Artikel 15.1
Artikel 6.2 andra stycket	—
Artikel 6.3 första stycket	Artikel 29.1 och bilaga VIII del C
Artikel 6.3 andra stycket	Artikel 28.1
Artikel 6.4	Artikel 15.2
Artikel 6.5	Artikel 26.4
Artikel 6.6	Artikel 26.3
Artikel 7.1	Artikel 30.1
Artikel 7.2 a	—
Artikel 7.2 b	Artikel 33.1 a och b
Artikel 7.2 andra stycket	—
Artikel 7.2 tredje stycket	—
Artikel 7.3	—
Artikel 7.4	—
Artikel 7.5	—
Artikel 8.1	Artikel 12.1

Direktiv 2000/53/EG	Denna förordning
Artikel 8.2	Artikel 12.2
Artikel 8.3	Artikel 11.1
Artikel 8.4	Artikel 11.1 och 11.3
Artikel 9.1a första stycket	Artikel 50.1 första stycket
Artikel 9.1a andra stycket	Artikel 50.1 andra stycket
Artikel 9.1a tredje stycket	Artikel 50.1 tredje stycket
Artikel 9.1b	Artikel 50.2
Artikel 9.1c	Artikel 50.3 tredje stycket
Artikel 9.1d	Artikel 50.5
Artikel 9.2	Artikel 9 och bilaga V del A
Artikel 9a.1	Artikel 51.1
Artikel 9a.2	Artikel 51.2
Artikel 9a.3	Artikel 51.3
Artikel 9a.4	Artikel 51.4
Artikel 9a.5	Artikel 51.5
Artikel 9a.6	Artikel 51.6
Artikel 10.1	—
Artikel 10.2	—
Artikel 10.3	—
Artikel 10a	Artikel 56
Artikel 11.1	Artikel 52.1

Direktiv 2000/53/EG	Denna förordning
Artikel 11.2	Artikel 52.2
Artikel 12.1	Artikel 59.1
Artikel 12.2	Artikel 59.2
Artikel 12.3	—
Artikel 13	—
Bilaga I	Bilaga VIII
Bilaga II	Bilaga IV

2. Direktiv 2005/64/EG

Direktiv 2005/64/EG	Denna förordning
Artikel 1 första stycket	Artikel 1
Artikel 1 andra stycket	—
Artikel 2	Artikel 2.1 a
Artikel 3 a	—
Artikel 3 b	—
Artikel 3 c	Artikel 2.2 a
Artikel 4.1	Artikel 3 l
Artikel 4.2	—
Artikel 4.3	Artikel 3.3
Artikel 4.4	Artikel 3.2
Artikel 4.5	Bilaga III
Artikel 4.6	—

Direktiv 2005/64/EG	Denna förordning
Artikel 4.7	Artikel 3.40
Artikel 4.8	—
Artikel 4.9	Artikel 3.4
Artikel 4.10	Artikel 3.39
Artikel 4.11	—
Artikel 4.12	Artikel 3.39
Artikel 4.13	Artikel 3.5
Artikel 4.14	Artikel 3.6
Artikel 4.15	Artikel 3.7
Artikel 4.16	—
Artikel 4.17	—
Artikel 4.18	—
Artikel 4.19	—
Artikel 4.20	—
Artikel 5.1	—
Artikel 5.2	Artikel 8.2
Artikel 5.3	Artikel 8.3
Artikel 5.4	—
Artikel 6.1	—
Artikel 6.2 andra stycket	Artiklarna 5.4 och 5.5

Direktiv 2005/64/EG	Denna förordning
Artikel 6.3	Artikel 9
Artikel 6.4	—
Artikel 6.5	—
Artikel 6.6	—
Artikel 6.7	—
Artikel 6.8	—
Artikel 7 a	Bilaga VIII del E
Artikel 7 b	Bilaga VIII del E
Artikel 8	—
Artikel 9	—
Artikel 10.1	—
Artikel 10.2	—
Artikel 10.3	—
Artikel 10.4	—
Artikel 11.1	—
Artikel 11.2	—
Artikel 12	—
Artikel 13	—
Bilaga I	Artikel 4.1
Bilaga II	—

Direktiv 2005/64/EG	Denna förordning
Bilaga III	—
Bilaga VII	—
Bilaga V	Bilaga VIII del E
Bilaga VI	—