



2026/1738

24.7.2026

VERORDENING (EU) 2026/1738 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 8 juli 2026

betreffende circulariteitseisen voor voertuigontwerp en betreffende het beheer van afgedankte voertuigen, tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 en (EU) 2023/1542 en tot intrekking van de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114 en artikel 192, lid 1, met betrekking tot de artikelen 14 tot en met 36 van deze verordening,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal wordt de groeistrategie van Europa uiteengezet, die de Unie moet omvormen tot een eerlijke en welvarende samenleving met een moderne, hulpbronnenefficiënte en concurrerende economie, waar uiterlijk in 2050 netto geen broeikasgasemissies meer worden uitgestoten en de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen. Teneinde ervoor te zorgen dat het productbeleid van de Unie bijdraagt aan het wereldwijd verlagen van de koolstofemissies, moet erop worden toegezien dat in de Unie in de handel gebrachte en verkochte producten op duurzame wijze worden verkregen, vervaardigd en verwerkt aan het einde van hun levensduur.

⁽¹⁾ PB C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj>.

⁽²⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 18 juni 2026 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 29 juni 2026.

- (2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het "Fit for 55"-pakket, is een van de essentiële voorwaarden voor het verwezenlijken van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit in uiterlijk 2050. Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase van voertuigen worden verlaagd. De automobieliindustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark, de aanhoudende toename van de afmetingen en het gewicht van voertuigen, en door een ruimer gebruik en de toenemende complexiteit van elektronica in toekomstige modellen, die beide een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen. Als gevolg van die veranderingen kan de productiefase een grotere milieuoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen en kan die Europese industrie steeds afhankelijker worden van de invoer van kritieke grondstoffen en kwetsbaar worden voor verstoringen van de toelevering, wat ten koste gaat van haar concurrentievermogen. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit afgedankte voertuigen en is er een groot potentieel om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit voertuigen tijdens de gebruiksfase en uit afgedankte voertuigen worden gerepareerd, hergebruikt, geherfabriceerd, gereviseerd, geretrofit of gerecycled. Om deze milieueffecten aan te pakken en bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de sector, en het concurrentievermogen te ondersteunen door de automobieliindustrie veerkrachtiger te maken, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en de overgang van de automobieliindustrie naar een circulaire economie te bevorderen. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 over een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa, waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesities te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels te overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycled materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling. Dit is ook in overeenstemming met Verordening (EU) 2024/1252 van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾. De Raad en het Europees Parlement benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dat gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het gebied van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake afgedankte voertuigen.
- (3) Bij Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ zijn geharmoniseerde verwerkingsvoorschriften voor autowrakken en streefcijfers voor hergebruik en recycling, alsook hergebruik en nuttige toepassing van voertuigen vastgesteld. De richtlijn bevat verplichtingen inzake de inzameling van autowrakken alsook verplichtingen voor marktdeelnemers, met name de beperking van het gebruik van zware metalen in voertuigen. De richtlijn voorziet ook in basisregels inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, op grond waarvan voertuigproducenten een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken moeten dragen.
- (4) Uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG door de Commissie is gebleken dat deze richtlijn veel van de oorspronkelijke doelstellingen ervan heeft verwezenlijkt, met name de verwijdering van cadmium, lood, kwik en zeswaardig chroom uit voertuigen, een toename van het aantal inzamelpunten voor autowrakken en het behalen van de streefcijfers voor nuttige toepassing en recycling. Uit de evaluatie is echter ook gebleken dat die richtlijn belangrijke kwesities in verband met de inzameling van autowrakken onvoldoende aanpakte en niet langer geschikt was om de hoogwaardige verwerking van deze voertuigen te waarborgen.

⁽³⁾ Verordening (EU) 2024/1252 van het Europees Parlement en de Raad van 11 april 2024 tot vaststelling van een kader om een veilige en duurzame voorziening van kritieke grondstoffen te waarborgen, en tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 en (EU) 2019/1020 (PB L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).

⁽⁴⁾ Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken (PB L 269 van 21.10.2000, blz. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾ regelt de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot hun herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing, zodat deze voertuigen aan het einde van hun levensduur aan de in Richtlijn 2000/53/EG vastgestelde doelstellingen kunnen voldoen. Niettemin heeft Richtlijn 2005/64/EG de herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van nieuwe voertuigen niet ingrijpend verbeterd en is zij niet aangepast aan de kenmerken van nieuwe voertuigen, die sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 2005/64/EG aanzienlijk zijn veranderd.
- (6) Bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁶⁾ is een alomvattend systeem voor typegoedkeuring en markttoezicht ingevoerd voor motorvoertuigen, aanhangwagens en voor systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, teneinde de goede werking van de eengemaakte markt te waarborgen en een hoog niveau van milieuprestaties te bieden. Er is behoefte aan een afzonderlijke regelgevingshandeling voor de toepassing van de in bijlage II bij die verordening vastgestelde EU-typegoedkeuringsprocedure. Daarom moeten er bepalingen en voorschriften worden vastgesteld met betrekking tot de circulariteit van voertuigen die zich in het proces voor het verkrijgen van de EU-typegoedkeuring bevinden. Om ervoor te zorgen dat voertuigen aan die voorschriften voldoen, moet de verificatie ervan in het kader van de EU-typegoedkeuringsprocedure worden gewaarborgd. De administratieve bepalingen van Verordening (EU) 2018/858, met inbegrip van de bepalingen inzake markttoezicht, corrigerende maatregelen, vrijwaringsclausules en sancties, zijn van toepassing op typegoedkeuringen die overeenkomstig de voorschriften van deze verordening zijn verleend.
- (7) Het is belangrijk een onderscheid te maken tussen bestaande typegoedkeuringen en nieuwe typegoedkeuringen. Het is daarom noodzakelijk om te verduidelijken welke bepalingen uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 van toepassing zijn op nieuwe voertuigtypen. Daarom moet worden verduidelijkt dat voor wijzigingen van de typegoedkeuring niet systematisch een uitbreiding van de typegoedkeuring uit hoofde van die verordening vereist is.
- (8) Om de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en tegelijkertijd een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voorwaarden voor de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft hun herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan, de productiefase van voertuigen, de beoordeling van de status van het voertuig en de uitvoer van gebruikte voertuigen, worden geharmoniseerd. Om bij te dragen tot de doelstellingen van het behouden, beschermen en verbeteren van de kwaliteit van het milieu, bescherming van de menselijke gezondheid en het behoedzaam en rationeel gebruik van natuurlijke hulpbronnen, is het van essentieel belang regels vast te stellen voor het beheer van afgedankte voertuigen, rekening houdend met het ontwerp van het voertuig, alsook maatregelen ter voorkoming van illegale demontage, zoals een betere traceerbaarheid in geval van overdracht van de eigendom van gebruikte voertuigen. De doeltreffendste manier om de overgang van de automobielsector naar een circulaire economie te vergemakkelijken, is derhalve door op het niveau van de Unie een uniform regelgevingskader vast te stellen dat op geïntegreerde en consistente wijze betrekking heeft op het ontwerp, de vervaardiging en het in de Unie in de handel brengen van voertuigen en op de verwerking van afgedankte voertuigen. Dit is ook van essentieel belang voor de ontwikkeling van de markt van de Unie voor secundaire grondstoffen die worden opgenomen in nieuwe voertuigen die in de handel worden gebracht, alsook om handelsbelemmeringen en concurrentievervalsingen te voorkomen, juridische duidelijkheid te waarborgen en de milieuprestaties te verbeteren van alle marktdeelnemers die betrokken zijn bij het ontwerp en de productie van voertuigen en de verwerking van afgedankte voertuigen. Om die doelstellingen te verwezenlijken, moeten Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG worden vervangen door een verordening op basis van artikel 114 en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
- (9) In de in artikel 349 VWEU genoemde ultraperifere gebieden moeten de lidstaten de verplichtingen van de producenten kunnen aanpassen om een dienstverlening te waarborgen en de kosten van het beheer van afgedankte voertuigen te dekken in het licht van de kenmerken van die gebieden.

⁽⁵⁾ Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad (PB L 310 van 25.11.2005, blz. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

⁽⁶⁾ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (10) De Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG zijn alleen van toepassing op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), die ongeveer 85 % van alle in de Unie ingeschreven voertuigen uitmaken. De overige voertuigen, namelijk twee- en driewielige voertuigen, vierwielers, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder wetgeving van de Unie inzake ecologisch ontwerp en beheer aan het einde van hun levensduur. Om te zorgen voor een alomvattend circulariteitskader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 , maar gedeeltelijk ook op voertuigen van categorie L, zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 en O). Er is een gebrek aan uitgebreide informatie over de verwerking van dergelijke voertuigen aan het einde van hun levensduur in de Unie, waardoor bij de inwerkingtreding van deze verordening niet dezelfde regeling op deze voertuigen kan worden toegepast als die welke van toepassing is op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 . De voorschriften inzake de inzameling van afgedankte voertuigen, de verplichte afgifte ervan aan erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen, de verplichte verwijdering van bepaalde voertuigdelen en onderdelen voor hergebruik en recycling vóór het shredderen en de voorwaarden voor het storten van niet-inerte afvalstoffen afkomstig van shredderen moeten echter van toepassing zijn op voertuigen van categorie L en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 en O). Om de verwerking van deze afgedankte voertuigen te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op die voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het inzamelen ervan en het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit aan het einde van hun levensduur worden gedekt.
- (11) Aangezien niet alle lidstaten de registratie van voertuigen van categorie L1e, L2e of L6e vereisen, moet de lidstaten de mogelijkheid worden geboden om die voertuigcategorieën vrij te stellen van de inschrijvingsvoorschriften.
- (12) Problemen met de uitvoer van gebruikte voertuigen hebben niet alleen betrekking op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), maar ook, zoals uit studies blijkt, grotere voertuigen. Daarom moeten deze bepalingen ook van toepassing zijn op zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 en O).
- (13) Voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor exclusief gebruik door de strijdkrachten alsook voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik door de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer, diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde en de medische nooddiensten moeten van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten. Die voertuigen zijn bedoeld voor het vervullen van gespecialiseerde operationele functies en zijn onderworpen aan specifieke technische voorschriften, en het ontwerp, de bouw en het gebruik ervan verschillen aanzienlijk van die van voertuigen die bestemd zijn voor het algemene wegvervoer. De toepassing van algemene circulariteitseisen voor het voertuigontwerp en het beheer van afgedankte voertuigen op dergelijke voertuigen zou derhalve niet passend zijn en de uitsluiting ervan van het toepassingsgebied van deze verordening is in overeenstemming met de specifieke aard van hun functies.
- (14) Om het cultureel erfgoed van Europa te bewaren, moeten voertuigen van historisch belang worden uitgesloten van het toepassingsgebied van deze verordening en mogen zij niet worden onderworpen aan de verplichtingen in verband met eigendomsoverdracht of uitvoer, of aan vereisten inzake afgedankte voertuigen. Evenzo moeten voertuigen die door een lidstaat zijn erkend als voertuigen van bijzonder cultureel belang, van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten. Deze situaties kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op voertuigen die in het bezit zijn van verzamelaars of musea, of op aangepaste voertuigen of racevoertuigen, mits de bevoegde autoriteiten het relevante bijzondere culturele belang ervan erkennen. De voorschriften van deze verordening, zoals de ontwerpisen voor circulariteit, moeten echter op die voertuigen van toepassing zijn voordat zij als voertuigen van historisch belang of voertuigen van bijzonder cultureel belang worden beschouwd. Bovendien vallen die voertuigen weer onder het toepassingsgebied van deze verordening en moeten eisen zoals verplichtingen met betrekking tot eigendomsoverdracht, uitvoer of afgedankte voertuigen van toepassing zijn, wanneer die voertuigen door de lidstaten niet langer worden beschouwd als voertuigen van historisch belang of voertuigen van bijzonder cultureel belang.
- (15) Om buitensporige administratieve lasten te vermijden en ervoor te zorgen dat het toepassingsgebied van deze verordening de behoeften van de interne markt beslaat, moeten ook andere voertuigtypen, zoals in kleine series geproduceerde voertuigen van categorie L of bepaalde rijwielen met trapaandrijving van de categorie L1_c-A en L1_c-B, van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten.

- (16) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerk-aanpassingen waar de fabrikant geen volledige zeggenschap over heeft. Dit bemoeilijkt de berekening van het percentage van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing. Met betrekking tot voertuigen voor speciale doeleinden van de categorieën M_1 en N_1 moeten de kosten van de inzameling, de depollutie, de verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen en de verwerking door de producenten worden gedekt in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Voor voertuigen voor speciale doeleinden van de categorieën M_2 , M_3 , N_2 , N_3 en O moet slechts een beperkte reeks regels gelden. De bepalingen inzake zorgwekkende stoffen in voertuigen moeten van toepassing zijn op voertuigen voor speciale doeleinden van de categorieën M_1 en N_1 , zoals het geval is in Richtlijn 2000/53/EG. Andere delen van een voertuig voor speciale doeleinden waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring, moeten in dezelfde mate worden gedekt als de categorie van het betrokken voertuig. Voertuigen voor speciale doeleinden van alle categorieën behalve de categorie M_1 en N_1 die door een kleine fabrikant zijn geproduceerd, mogen niet onder deze verordening vallen.
- (17) Kampeerwagens en caravans verschillen van conventionele voertuigen of aanhangwagens, aangezien huisvesting en niet vervoer hun hoofdfunctie is. Die caravans zijn voorzien van niet voor auto's bestemde onderdelen zoals hout, meubelen, watervoorzieningen en huishoudelijke elektrische voorzieningen, die buiten het bereik van voertuigrecyclingbedrijven vallen. Veel caravans staan op een vaste plek als vakantiewoning, worden gebruikt als seizoensverblijf en blijven tientallen jaren in gebruik. Gezien hun bijzondere aard, de andere materiaalsamenstelling en hun voortdurende gebruik moeten caravans worden uitgesloten van het toepassingsgebied van deze verordening. Kampeerwagens, die vaak niet zijn ingeschreven, mogen niet als afgedankt voertuig worden ingedeeld zolang zij als woning gebruikt blijven worden. Kampeerwagens hebben in hun basisvoertuigen voertuigdelen en onderdelen die ook in andere voertuigen worden gebruikt en moeten derhalve aan dezelfde verplichtingen worden onderworpen zodra zij niet langer voor huisvestingsdoeleinden worden gebruikt.
- (18) Een van de grootste praktische uitdagingen in verband met de toepassing van Richtlijn 2000/53/EG betreft de beoordeling of een voertuig al dan niet een autowrak is geworden, met name in het geval van grensoverschrijdende overbrenging van voertuigen. Ondanks de uitvaardiging van richtsnoeren aangaande die kwestie blijft een dergelijke beoordeling problematisch. Daarom moeten er juridisch bindende precieze criteria worden vastgesteld aan de hand waarvan kan worden bepaald of een voertuig een afgedankt voertuig is. Die criteria moeten worden gebruikt door alle betrokken bevoegde autoriteiten, marktdeelnemers en voertuigeigenaren die zich met afgedankte voertuigen bezighouden. Er moet echter ook worden voorzien in vrijstellingen om de lidstaten de mogelijkheid te bieden te bepalen in welke situaties individuele voertuigen niet onder het toepassingsgebied van deze verordening mogen vallen, vanwege hun status als voertuig van bijzonder cultureel belang zolang ze die status behouden. Daarnaast moeten de bevoegde autoriteiten van een lidstaat een voertuig op verzoek van de eigenaar kunnen vrijstellen van de status van afgedankt voertuig wanneer het betrokken voertuig wordt gerepareerd.
- (19) Uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG is gebleken dat de bepalingen van die richtlijn inzake het ontwerp van voertuigen die tot doel hebben de demontage ervan en het gebruik van gerecyclede materialen te vergemakkelijken, een zeer beperkt effect hadden op het ontwerp en de vervaardiging van nieuwe voertuigen, aangezien zij niet gedetailleerd, specifiek en meetbaar genoeg waren.

- (20) Met het oog op het ontwerp van alle voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht en de fase aan het einde van hun levensduur moeten geharmoniseerde circulariteitseisen worden vastgesteld die in de typegoedkeuringsfase worden geverifieerd. Het ontwerpen en vervaardigen van voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigdelen en onderdelen ervan herbruikbaar zijn en de materialen die zij bevatten recyclebaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten fabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die de herbruikbaarheid en recyclebaarheid in een vroeg stadium van de ontwikkeling van nieuwe voertuigen verbeteren. Bijgevolg moeten nieuwe voertuigtypen zo gebouwd blijven worden dat ze voor ten minste 85 % van de massa herbruikbaar of recyclebaar zijn en voor ten minste 95 % van de massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar zijn, zoals reeds bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. Om ervoor te zorgen dat de percentages van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing op uniforme wijze worden berekend en dat dit kan worden gemonitord, moet een nieuwe methode worden vastgesteld voor het berekenen en verifiëren van de percentages van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Die methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycled, hergebruikt en nuttig toegepast te worden, beter benutten, en moet tegelijkertijd rekening houden met de voortdurende technologische vooruitgang. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een dergelijke methode vast te stellen, met inachtneming van internationale norm ISO 22628:2002. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig de internationale norm ISO 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG. De Commissie moet ernaar streven dat de desbetreffende methode van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE) dienovereenkomstig wordt geactualiseerd, om inconsistenties met de Uniemethode te vermijden en de lasten voor fabrikanten te verminderen.
- (21) Bij de toeleveringsketen van de automobielsector is een groot aantal leveranciers betrokken, waaronder veel kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) die in verschillende regio's actief zijn en over uiteenlopende organisatiestructuren beschikken. Fabrikanten in de hele toeleveringsketen moeten informatie verzamelen over de in voertuigen gebruikte materialen en procedures vaststellen en toepassen om de nauwkeurigheid van die informatie te controleren, en daarbij rekening houden met de capaciteiten van kmo's. Kmo's beschikken vaak over beperkte administratieve middelen, minder technische instrumenten en, in sommige gevallen, geen gevestigde systemen om gedetailleerde gegevens over het milieu of de materiaalsamenstelling te genereren of te verifiëren. Die beperkingen kunnen van invloed zijn op de beschikbaarheid en volledigheid van de informatie die kmo's kunnen verstrekken. Daarom moet bij de beoordeling van de procedures van fabrikanten voor het verzamelen en verifiëren van leveranciersinformatie terdege rekening worden gehouden met de specifieke situatie van kmo's in de toeleveringsketen.
- (22) Het waarborgen van de repareerbaarheid van voertuigen gedurende hun hele levensduur is een fundamentele pijler van een werkelijk duurzame en circulaire automobielsector. Voertuigen mogen niet voortijdig als afgedankt voertuig worden aangemerkt wanneer ze nog kunnen worden gerepareerd, aangezien dit zou leiden tot onnodige verspilling, economisch inefficiënt zou zijn en een onnodige belasting zou vormen voor voertuigeigenaren.
- (23) Voertuigen moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen wordt beperkt. In haar mededeling van 14 oktober 2020 inzake Strategie voor duurzame chemische stoffen — Op weg naar een gifvrij milieu heeft de Commissie verklaard dat zorgwekkende stoffen zoveel mogelijk moeten worden beperkt en vervangen, en dat het gebruik van de schadelijkste stoffen voor toepassingen die niet essentieel zijn voor de samenleving, met name in consumentenartikelen, geleidelijk tot nul moet worden teruggebracht. Bijgevolg moeten zorgwekkende stoffen als bestanddelen van in voertuigen gebruikte materialen of van de voertuigdelen of onderdelen van voertuigen zoveel mogelijk worden beperkt om ervoor te zorgen dat voertuigen, alsook uit voertuigen gerecyclede materialen, gedurende hun gehele levenscyclus geen nadelige gevolgen hebben voor het milieu of de menselijke gezondheid.

- (24) Richtlijn 2000/53/EG beperkt reeds het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen en voorziet in vrijstellingen, waarbij wordt toegestaan dat dergelijke stoffen in bepaalde toepassingen worden gebruikt. Die bestaande regels moeten in deze verordening worden overgenomen. Om de samenhang van de wetgeving inzake chemische stoffen te waarborgen, moeten beperkingen op het in de handel brengen en het gebruik van andere stoffen in voertuigen echter worden geregeld in Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁷⁾. Evenzo moeten op grond van de bepalingen van Verordening (EU) 2019/1021 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁸⁾ beperkingen op het gebruik van stoffen worden geëerbiedigd.
- (25) Om de naleving van deze verordening te vergemakkelijken en richtsnoeren te verstrekken over de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen in voertuigen en in voertuigdelen en onderdelen daarvan, met inbegrip van stoffen die hergebruik en recycling van materialen belemmeren of nadelige gevolgen hebben voor de gezondheid of het milieu, is het passend dat de Commissie dergelijke stoffen beoordeelt en in kaart brengt. Daartoe moet de Commissie, bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 1907/2006 opgerichte Europees Agentschap voor chemische stoffen (het “agentschap”), een verslag opstellen over de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen in voertuigen. In dat verslag moet worden vastgesteld in welke mate dergelijke stoffen hergebruik en recycling belemmeren of negatieve gevolgen hebben voor de gezondheid of het milieu, zonder beoordelingen die reeds uit hoofde van andere wetgeving van de Unie vereist zijn, te herhalen. Op basis van haar bevindingen moet de Commissie passende vervolgmaatregelen overwegen en nemen, waaronder, in voorkomend geval, de vaststelling van gedelegeerde handelingen tot vaststelling van informatievereisten en beperkingen voor zorgwekkende stoffen die negatieve gevolgen hebben voor het hergebruik en de recycling van materialen om redenen die niet in de eerste plaats verband houden met de chemische veiligheid.
- (26) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in vrijstellingen van de beperkingen op het gebruik van lood en cadmium in batterijen die in voertuigen worden gebruikt, die in deze verordening worden overgenomen. Het gebruik van stoffen in batterijen is echter uitgebreid gereguleerd in Verordening (EU) 2023/1542 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁹⁾. Derhalve moeten dergelijke stoffen worden aangepakt in, en moeten de beperkingen ervan en de daarmee verband houdende vrijstellingen, naargelang het geval, uiteindelijk naar die verordening worden overgedragen door middel van een wijzigingsbepaling in deze verordening.
- (27) Teneinde rekening te houden met wetenschappelijke en technische vooruitgang, moet aan de Commissie nog steeds de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van het wijzigen van vrijstellingen van beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen uit hoofde van deze verordening. De wijziging of schrapping van dergelijke vrijstellingen moet worden voorafgegaan door een beoordeling van de sociaal-economische gevolgen van een dergelijke wijziging, waarin Richtlijn 2000/53/EG niet voorziet, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de beschikbaarheid van alternatieve stoffen en de gevolgen voor het milieu en voor de menselijke gezondheid gedurende de levenscyclus van voertuigen. Voordat een dergelijke gedelegeerde handeling wordt vastgesteld, moet de Commissie relevante deskundigen en belanghebbenden raadplegen om sociaal-economische gevolgen en gevolgen voor het milieu en de menselijke gezondheid in aanmerking te nemen. Met het oog op een doeltreffende besluitvorming, coördinatie en beheer van de technische, wetenschappelijke en administratieve aspecten van de wijziging van deze verordening met betrekking tot beperkingen op het gebruik van stoffen in voertuigen, moet het agentschap de Commissie bij die beoordeling bijstaan.

⁽⁷⁾ Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2006 inzake de registratie en beoordeling van en de autorisatie en beperkingen ten aanzien van chemische stoffen (REACH), tot oprichting van een Europees Agentschap voor chemische stoffen, houdende wijziging van Richtlijn 1999/45/EG en houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 793/93 van de Raad en Verordening (EG) nr. 1488/94 van de Commissie alsmede Richtlijn 76/769/EEG van de Raad en de Richtlijnen 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG en 2000/21/EG van de Commissie (PB L 396 van 30.12.2006, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).

⁽⁸⁾ Verordening (EU) 2019/1021 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende persistente organische verontreinigende stoffen (PB L 169 van 25.6.2019, blz. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).

⁽⁹⁾ Verordening (EU) 2023/1542 van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2023 inzake batterijen en afgedankte batterijen, tot wijziging van Richtlijn 2008/98/EG en Verordening (EU) 2019/1020 en tot intrekking van Richtlijn 2006/66/EG (PB L 191 van 28.7.2023, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (28) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecyclede materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken, terwijl de veiligheidsprestatie van voertuigen gehandhaafd blijft. Het gebruik van gerecyclede materialen maakt het mogelijk materialen op een hulpbronnefficiëntere wijze te gebruiken, maakt de productie koolstofvrij en vermindert de negatieve milieueffecten van het gebruik van primaire grondstoffen. Een grotere circulariteit voor in derde landen vervaardigde voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht, zal ook bijdragen tot de vermindering van de broeikasgasemissies in de hele wereld, met inbegrip van in de Unie. Circulariteit versterkt ook de strategische autonomie en het concurrentievermogen van de Unie door de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen te verminderen, met name door bij te dragen tot het behoud van waardevolle kritieke grondstoffen binnen de Unie en tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen te versterken. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gehalten aan gerecyclede materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecyclede materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van doelstellingen en uniforme bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecyclede materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften moeten van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, waaronder via onlinemarktplaatsen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet deze verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.
- (29) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit afgedankte voertuigen, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecyclede kunststoffen in voertuigen te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplichte doelstelling worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycled. Bijgevolg moet elk voertuigtype steeds hogere percentages kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycled. Van deze doelstelling voor het gehalte aan gerecyclede kunststoffen in voertuigtypen moet 20 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycled uit afgedankte voertuigen. De selectie van kunststoffen die onder het toepassingsgebied van de doelstellingen vallen, is gebaseerd op de recyclebare soorten kunststoffen die zijn gespecificeerd in de specifieke studie van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek getiteld "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" en in de effectbeoordeling van deze verordening. In die documenten worden andere thermohardende materialen dan polyurethaanschuim in stoelen en elastomeren niet in aanmerking genomen bij de berekening van de doelstellingen, vanwege het feit dat thermohardende materialen bijzonder moeilijk te recycleren zijn. Veel gangbare elastomeren, thermohardende en gecrosslinkte materialen voldoen aan de definitie van polymeer als bedoeld in de definitie van kunststoffen in Verordening (EG) nr. 1907/2006. Elastomeren, met inbegrip van thermoplastische elastomeren, die kunnen worden herverwerkt tot thermoplastische kunststoffen, vallen onder het toepassingsgebied van de doelstellingen voor het gehalte aan gerecyclede materialen voor kunststoffen waarin deze verordening voorziet. Er worden echter doelstellingen voor het gehalte aan gerecyclede materialen voor elastomeren in banden overwogen, aangezien banden een prioritair product zijn uit hoofde van Verordening (EU) 2024/1781 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁰⁾ en dus niet onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van die verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt gerecycled uit afval na consumptie en uit afval na consumptie van afgedankte voertuigen. Om andere recyclingmethoden dan mechanische recycling, met inbegrip van chemische recycling, mogelijk te maken en bij te dragen tot het halen van de doelstellingen voor het gehalte aan gerecyclede materialen, moeten aanvullende regels voor de berekening, verificatie en rapportage van gerecyclede kunststof worden vastgesteld. In dergelijke gevallen moet een zogenaamde massabalansboekhouding worden ingevoerd in overeenstemming met de boekhoudmethoden op basis van de massabalans die van toepassing zijn op de recycling van kunststoffen, rekening houdend met de kenmerken van specifieke recyclingtechnologieën voor kunststoffen, zoals heterogeen geshredderd voertuigafval. Wanneer het vanwege een gebrek aan beschikbaarheid of buitensporige prijzen van specifieke gerecyclede kunststoffen buitensporig moeilijk is om aan de minimumpercentages voor het gehalte aan gerecyclede materiaal te voldoen, moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om deze verordening aan te vullen door tijdelijke afwijkingen van de doelstellingen voor het gehalte aan gerecyclede kunststof vast te stellen.

⁽¹⁰⁾ Verordening (EU) 2024/1781 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2020/1828 en Verordening (EU) 2023/1542, en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG (PB L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) Het stimuleren van het gebruik van gerecyclede kunststoffen in voertuigen is gebaseerd op de veronderstelling dat het gerecyclede materiaal zelf op een ecologisch duurzame manier is geproduceerd, zodat de koolstofvoetafdruk wordt verkleind en de circulaire economie wordt aangemoedigd. Daartoe moeten er bepaalde waarborgen worden ingebouwd om te voorkomen dat de milieubaten van het gebruik van dat gerecycled materiaal in voertuigen teniet worden gedaan door de manier waarop het wordt verkregen. Daarom moeten de daarmee verband houdende milieuproblemen op niet-discriminerende wijze worden aangepakt ten aanzien van zowel in de lidstaten geproduceerde als ingevoerde gerecyclede kunststoffen. Daartoe moeten voor gerecyclede kunststoffen, om te kunnen worden meegeteld voor de in de verordening vermelde doelstellingen voor het gehalte aan gerecycled materiaal, gelijkwaardige voorwaarden gelden als die voor de bescherming van de menselijke gezondheid, het klimaat en het milieu, onder meer inzake emissies en afvalbeheer, ongeacht of het recyclingproces binnen dan wel buiten de Unie plaatsvindt.
- (31) De voorwaarden die gelden voor in derde landen gerecycled materiaal, inclusief de auditvereisten, mogen pas vanaf 14 augustus 2030 van toepassing worden en de Commissie moet het verwachte effect van die voorwaarden uitgebreider beoordelen in het licht van de ontwikkeling van de marktsituatie en van de handelsbetrekkingen, en moet uiterlijk 14 augustus 2028 aan het Europees Parlement en de Raad verslag uitbrengen over haar beoordeling.
- (32) Om de doelstellingen voor de integratie van het gehalte aan gerecycled materiaal uit hoofde van deze verordening te behalen, moet de Commissie uiterlijk 14 augustus 2032 een overzicht publiceren van de stand van de technologische ontwikkeling en de milieuprestaties van biogebaseerde kunststoffen in voertuigen en van elastomeren afkomstig van de recycling van banden in voertuigen, en in voorkomend geval een wetgevingsvoorstel indienen dat duurzaamheidseisen en doelstellingen bevat.
- (33) De automobielsector is een van de grootste gebruikers van staal en het huidige gebruik van gerecycled staal in nieuwe voertuigen blijft laag. Om bij te dragen aan het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielsector naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, moet een minimumaandeel uit staalafval na consumptie gerecycled staal, en indien relevant, ijzerschroot in nieuwe voertuigen worden vastgesteld. Daarom moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van het vaststellen van een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycled en, indien relevant, ijzerschroot, met inbegrip van productfamilies van platstaal, lang koolstofstaal en mogelijk roestvrij staal, en dat aanwezig en verwerkt is in voertuigtypen. De vaststelling van een toekomstige doelstelling moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijke doelstelling, met inbegrip van de gevolgen voor andere staalverbruikende sectoren en de wereldwijde broeikasgasemissies. Het is belangrijk een onderscheid te maken tussen verschillende staalproductfamilies binnen het voertuig, aangezien zij aan de hand van verschillende technologieën worden geproduceerd die uiteenlopende beperkingen voor het gebruik van ijzerschroot met zich meebrengen, hetgeen hun vermogen betreft om het kopergehalte en andere onzuiverheden te tolereren. Teneinde bepaalde niet-essentiële elementen van deze verordening aan te vullen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van een methode voor het berekenen en verifiëren van het aandeel staal dat wordt teruggewonnen uit staalafval na consumptie, en, indien relevant, ijzerschroot, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.
- (34) De automobielsector is voorts met 40 % van de totale vraag in de Unie een van de grootste gebruikers van aluminium, en dat gebruik neemt toe. Momenteel wordt weinig gerecycled aluminium gebruikt in nieuwe voertuigen. Om bij te dragen tot het verkleinen van de koolstofvoetafdruk in verband met de productie van nieuwe voertuigen en om de overgang van de automobielsector naar klimaatneutraliteit te ondersteunen, het energieverbruik en de energiekosten te verminderen en de veerkracht te vergroten door minder afhankelijk te worden van ingevoerde primaire grondstoffen, is het passend het gebruik van gerecycled aluminium in voertuigen te verhogen. Daartoe moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van het vaststellen van een minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen dat uit afval na consumptie in voertuigtypen wordt gerecycled en, indien van toepassing, uit afval vóór consumptie, en dat aanwezig en verwerkt is in voertuigtypen. De vaststelling van een toekomstige doelstelling moet worden voorafgegaan door een specifieke studie door de Commissie over alle relevante technische, ecologische en economische factoren die verband houden met de haalbaarheid van een dergelijke doelstelling. Teneinde bepaalde niet-essentiële elementen van deze verordening aan te vullen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van een methode voor het berekenen en verifiëren van het aandeel aluminium en aluminiumlegeringen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, en, indien van toepassing, uit afval vóór consumptie, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

- (35) Er bestaan mogelijkheden om meer gebruik te maken van het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen voor andere materialen die gewoonlijk worden gebruikt door de automobiellindustrie, waarvoor de markten voor secundaire grondstoffen onderontwikkeld zijn, de voetafdruk in verband met de productie van primaire grondstoffen groot is of de recyclingniveaus gering zijn, terwijl de scheidings- en recyclingtechnologieën steeds beter worden. Het is derhalve passend dat de Commissie de wenselijkheid, de haalbaarheid en de effecten beoordeelt van de vaststelling van doelstellingen voor het gehalte aan gerecycled neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt of boor dat wordt gebruikt in permanente magneten alsook voor magnesium en magnesiumlegeringen.
- (36) Teneinde de onderontwikkelde markten voor secundaire grondstoffen een impuls te geven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van een minimumaandeel magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt of boor dat wordt gerecycled uit afval na consumptie dat aanwezig en verwerkt is in de voertuigtypen. Teneinde bepaalde niet-essentiële elementen van deze verordening aan te vullen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecyclede materialen uit afval na consumptie en, indien relevant, vóór consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om verbetering van de kwaliteit en behoud van waarde te stimuleren voor afvalfracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycled materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.
- (37) In overeenstemming met de vereisten van Verordening (EU) 2024/1252 en gezien de noodzaak om in deze verordening bepalingen vast te stellen inzake het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen en informatie over de verwijdering van voertuigdelen en onderdelen van voertuigen die permanente magneetmaterialen bevatten, moeten die bepalingen van toepassing zijn als de sector specifieke uitvoering van de bepalingen van Verordening (EU) 2024/1252. Hierdoor zullen verschillende verplichtingen die verband houden met informatie over de verwijdering van dergelijke voertuigdelen en onderdelen uit hoofde van deze verordening worden gestroomlijnd en geïntegreerd met die voor andere voertuigdelen en onderdelen. De verplichtingen wat betreft etikettering in artikel 28 van Verordening (EU) 2024/1252 zijn van toepassing.
- (38) Om ervoor te zorgen dat batterijen worden gerecycled overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2023/1542 en dat motoren voor elektrische voertuigen, die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook kunnen worden vervangen en gerecycled, moeten er ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze batterijen en hun batterijpakken en motoren voor elektrische voertuigen tijdens elke fase van de levenscyclus van een voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. De Commissie moet ook de ontwikkeling aanmoedigen van normen voor ontwerp- en assemblagetechnieken die het onderhoud, de reparatie en de herbestemming van batterijen en batterijpakken vergemakkelijken. Meer in het algemeen moeten, om het potentieel voor vervanging, hergebruik, recycling, herfabricage of revisie van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en afval tot een minimum te beperken, voertuigen zodanig worden ontworpen dat zoveel mogelijk delen en onderdelen kunnen worden verwijderd. Het begrip “technische haalbaarheid” moet zodanig worden geïnterpreteerd dat die doelstellingen worden ondersteund en vergemakkelijkt, waarbij wordt erkend dat in bepaalde gevallen veiligheids- of functionele vereisten van een voertuigdeel alternatieve oplossingen kunnen rechtvaardigen die het minder goed mogelijk maken om een voertuigdeel of onderdeel te verwijderen. In dergelijke gevallen moeten fabrikanten de noodzaak van een dergelijke keuze aantonen. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van deze verordening door herziening van de lijst van voertuigdelen en onderdelen die moeten worden ontworpen met het oog op de verwijdering en vervanging uit voertuigen. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze ontwerpvereiste, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

- (39) Het in Verordening (EU) 2018/858 vastgestelde typegoedkeuringsstelsel verplicht fabrikanten ertoe hun voertuigen, systemen, onderdelen en afzonderlijke technische eenheden conform een goedgekeurd voertuigtype te bouwen. Om ervoor te zorgen dat fabrikanten voldoen aan de circulariteitseisen die op hen van toepassing zijn in de typegoedkeuringsfase en die in deze verordening zijn vastgesteld, en dat typegoedkeuringsinstanties de naleving kunnen controleren, moeten fabrikanten de voor de typegoedkeuringsprocedure vereiste informatie in het informatiedossier opnemen. Om de transparantie te vergroten en ervoor te zorgen dat de vereiste typegoedkeuringsinformatie wordt ingediend op een wijze die in overeenstemming is met de voorschriften in andere wetgeving inzake typegoedkeuringsvoorschriften voor voertuigen, moet de Commissie de in Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie⁽¹¹⁾ vastgestelde regels wijzigen waarmee de in het informatiedossier op te nemen documenten en informatie worden gestandaardiseerd en aldus de administratieve voorschriften voor typegoedkeuring worden gespecificeerd.
- (40) Om ervoor te zorgen dat fabrikanten van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen maatregelen nemen om te waarborgen dat zij voldoen aan de circulariteitseisen uit hoofde van deze verordening, en om hen te stimuleren de circulariteit van de voertuigen te verbeteren, moeten zij een alomvattende strategie inzake circulariteit opstellen. De strategie inzake circulariteit moet op het niveau van de fabrikant worden opgesteld en om de vijf jaar worden bijgewerkt. Er moet een kopie worden verstrekt aan de typegoedkeuringsinstanties en aan de Commissie. Hoewel de strategie inzake circulariteit aan de typegoedkeuringsinstanties wordt verstrekt, mag zij niet aan het typegoedkeuringsproces worden gekoppeld. Om een breder toezicht en een bredere controle te waarborgen, moet de Commissie de strategieën inzake circulariteit van de fabrikanten en de bijgewerkte versies ervan openbaar maken, met inachtneming van de bescherming van vertrouwelijke informatie. De Commissie moet ten minste om de zes jaar een verslag opstellen en publiceren over de circulariteit van de automobielsector op basis van onder meer de door de fabrikanten verstrekte strategieën inzake circulariteit.
- (41) Om de transparantie over het gebruik van gerecyclede materialen in de automobielsector te vergroten en stimulansen te bieden om het gehalte aan gerecycled materiaal te verhogen, moeten fabrikanten worden verplicht technische documentatie te verstrekken waaruit blijkt welk percentage gerecyclede materialen aanwezig is in nieuwe voertuigtypen waarvoor typegoedkeuring wordt aangevraagd. Die eis moet gelden voor een selectie van materialen waarvoor een toename van het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen aanzienlijke milieuvoordelen zou opleveren. De verplichte verklaring moet samen met andere documenten bij de typegoedkeuringsinstantie worden ingediend als onderdeel van de typegoedkeuringsaanvraag.
- (42) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen fabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, herfabriceren en reviseren van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van afgedankte voertuigen te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie, waaronder via bestaande instrumenten die door de automobielsector worden gebruikt, die de veilige verwijdering van bepaalde voertuigdelen, onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. Fabrikanten mogen niet worden verplicht dergelijke informatie aan reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken indien die informatie reeds op grond van andere wetgeving van de Unie beschikbaar is gesteld. De informatie moet voorzien in begeleiding voor de afvalverwerkers, uitgevers van technische informatie en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen en de batterijpakken ervan te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. De informatie moet ook duidelijke instructies bevatten over het gebruik van gereedschappen of technologieën voor het bereiken en de verwijdering. Deze moet helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de in Verordening (EU) 2024/1252 bedoelde kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten. Fabrikanten moeten ook een handleiding voor noodsituaties en reddingsacties beschikbaar stellen aan noodhulpdiensten. Het is van belang dat de intellectuele-eigendomsrechten naar behoren worden geëerbiedigd, zodat de toegang tot technische informatie niet leidt tot inbreuken op bedrijfseigen technologieën of handelsgeheimen. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief niet-prohibitieve administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Rekening houdend met de noodzaak om retrofitting van voertuigen te ondersteunen als een manier om emissies te verminderen, de levensduur van voertuigen te verlengen en duurzaamheid te bevorderen, moeten fabrikanten ook zorgen voor een goede samenwerking met retrofitters.

⁽¹¹⁾ Uitvoeringsverordening (EU) 2020/683 van de Commissie van 15 april 2020 tot uitvoering van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 163 van 26.5.2020, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

- (43) De toegang van aftermarket-marktdeelnemers tot informatie over de verwijdering van voertuigdelen en onderdelen uit afgedankte voertuigen, onder meer met het oog op de toekomstige vervanging van die voertuigdelen en onderdelen, moet worden gewaarborgd om de keuze van de consument te beschermen en het efficiënte gebruik van hulpbronnen te waarborgen. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat afvalverwerkers en uitgevers van technische informatie de informatie krijgen die nodig is voor een veilige en doeltreffende verwijdering van dergelijke voertuigdelen en onderdelen uit afgedankte voertuigen. Bovendien moet dergelijke informatie worden verstrekt aan marktdeelnemers die een activiteit uitoefenen in verband met de reparatie en het onderhoud van voertuigen, indien zij niet als afvalverwerkers kunnen worden aangemerkt en alleen in gevallen waarin dergelijke informatieverstrekking niet reeds onder andere wetgeving van de Unie valt.
- (44) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, herfabriceren en reviseren van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van fabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.
- (45) Fabrikanten en hun leveranciers moeten de aanvankelijk bij Beschikking 2003/138/EG van de Commissie⁽¹²⁾ vastgestelde coderingsnormen voor onderdelen en materialen gebruiken voor de etikettering en identificatie van voertuigdelen, onderdelen en materialen van kunststof en elastomeer in voertuigen. Zij moeten ervoor zorgen dat alle voertuigdelen en onderdelen van voertuigen worden gemarkeerd overeenkomstig andere toepasselijke wetgeving van de Unie, met name wat betreft de etikettering van batterijen en van permanente magneten in de voertuigen die zij in de handel brengen. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bijlage, waarin wordt omschreven hoe voertuigdelen en onderdelen van voertuigen moeten worden geëtiketteerd.
- (46) Teneinde de verwerking van afgedankte voertuigen te vergemakkelijken, moeten fabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen en onderdelen. Derhalve moet een digitaal circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van de Verordeningen (EU) 2023/1542, (EU) 2024/1781 en (EU) 2024/1257⁽¹³⁾ van het Europees Parlement en de Raad. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatievoorschriften voor het paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen. Bij het vaststellen van de regels voor het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen moet de Commissie rekening houden met de noodzaak van een hoog niveau van beveiliging en privacy, onder meer met betrekking tot de operationele gegevens van voertuigen, om cyberdreigingen te voorkomen.

⁽¹²⁾ Beschikking 2003/138/EG van de Commissie van 27 februari 2003 tot vaststelling van onderdeel- en materiaalcoderingsnormen voor voertuigen uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 53 van 28.2.2003, blz. 58, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj)).

⁽¹³⁾ Verordening (EU) 2024/1257 van het Europees Parlement en de Raad van 24 april 2024 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7), tot wijziging van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EU) nr. 582/2011, (EU) 2017/1151 en (EU) 2017/2400 van de Commissie en Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1362 van de Commissie (PB L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) Teneinde ervoor te zorgen dat producenten en andere marktdeelnemers in alle lidstaten aan dezelfde regels moeten voldoen, moeten geharmoniseerde regels voor het afvalstoffenbeheer van afgedankte voertuigen worden vastgesteld. Dit moet leiden tot een hoog niveau van bescherming van het milieu en de menselijke gezondheid in de hele Unie. Het zou ook leiden tot een verdere harmonisatie van de kwaliteit van de afvalstoffenbeheerdiensten van marktdeelnemers en de werking van de markt voor secundaire grondstoffen vergemakkelijken.
- (48) Teneinde de veilige en milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van afgedankte voertuigen te waarborgen, moet elke inrichting of onderneming die voornemens is afvalverwerkingshandelingen voor deze voertuigen uit te voeren, een goedkeuring van de bevoegde autoriteit verkrijgen. De goedkeuring mag alleen worden verleend indien de inrichting of onderneming over de capaciteit beschikt die nodig is om de verwerkingshandelingen voor afgedankte voertuigen uit te voeren op een wijze die voldoet aan het toepasselijke Unie- en nationale recht, met inbegrip van de in deze verordening vastgelegde specifieke verwerkingsvoorschriften. Bovendien mogen alleen erkende verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om overeenkomstig deze verordening certificaten van vernietiging af te geven.
- (49) Wanneer producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid contracten sluiten met erkende verwerkingsinrichtingen om aan hun verplichtingen inzake producentenverantwoordelijkheid te voldoen, moeten deze contracten in overeenstemming zijn met de beginselen van het mededingingsrecht en mogen zij geen bepalingen bevatten die tot doel of tot gevolg hebben de mededinging te beperken of te vervalsen, met name in de zin van de artikelen 101 en 102 VWEU. Die overeenkomsten moeten eerlijk en transparant zijn en mogen geen discriminerende voorwaarden bevatten. Om de naleving van die vereisten te vergemakkelijken, moeten de lidstaten een modelovereenkomst kunnen verstrekken.
- (50) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in een basisverplichting voor voertuigproducenten om een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken te dragen. Voortbouwend op deze verplichting, in overeenstemming met het beginsel dat de vervuiler betaalt en met de algemene minimumvereisten voor regelingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid die zijn vastgesteld in Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁴⁾, is het passend op het niveau van de Unie voorschriften vast te stellen inzake de verantwoordelijkheden van fabrikanten met betrekking tot het beheer van afgedankte voertuigen. Producenten moeten de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid dragen voor de voertuigen die zij voor het eerst op de markt aanbieden op het grondgebied van een lidstaat, zodra deze voertuigen het einde van hun levensduur hebben bereikt. De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid moet betrekking hebben op de verplichtingen om ervoor te zorgen dat de voertuigen die door de producenten op de markt van een lidstaat worden aangeboden, overeenkomstig deze verordening worden ingezameld en verwerkt en dat de afvalverwerkers die dergelijke voertuigen verwerken, voldoen aan de bij deze verordening vastgestelde doelstellingen inzake recycling.
- (51) Teneinde het toezicht op de naleving door producenten van hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te vergemakkelijken, moeten de lidstaten een producentenregister opzetten of een bestaand register gebruiken. Om de registratie te vergemakkelijken, moeten de registratievoorschriften in de hele Unie worden geharmoniseerd, met name wanneer producenten voertuigen in verschillende lidstaten beschikbaar stellen. Het register moet ook worden gebruikt om aan de bevoegde autoriteiten verslag uit te brengen over de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De kenmerken en procedurele aspecten van een dergelijk register moeten ook in overeenstemming zijn met het producentenregister dat is ingesteld bij Verordening (EU) 2023/1542, om producenten van voertuigen en producenten van batterijen in staat te stellen één en hetzelfde register te gebruiken. Om de registratie van producenten in alle lidstaten te faciliteren, moet de Commissie een website opzetten met links naar alle nationale registers.

⁽¹⁴⁾ Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen (PB L 312 van 22.11.2008, blz. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (52) Uit hoofde van artikel 30 van Verordening (EU) 2022/2065 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁵⁾ moeten onlineplatforms die consumenten de mogelijkheid bieden overeenkomsten op afstand te sluiten met handelaren, ervoor zorgen dat handelaren die onlineplatforms enkel kunnen gebruiken ter promotie van berichten over of voor het aanbieden van producten of diensten aan consumenten in de Unie, indien zij vóór het gebruik van die platforms voor die doeleinden, indien van toepassing op de handelaar, bepaalde informatie hebben ontvangen. In dit verband zijn voertuigen producten. Het uit hoofde van deze verordening ingestelde producentenregister kan een openbaar register vormen met het oog op de naleving van artikel 30, lid 1, punt d), van Verordening (EU) 2022/2065. Een zelfcertificering door de handelaar waardoor hij zich ertoe verbindt alleen producten of diensten aan te bieden die voldoen aan de toepasselijke regels van het Unierecht op grond van artikel 30, lid 1, punt e), van Verordening (EU) 2022/2065, kan ook betrekking hebben op de uit hoofde van deze verordening vastgestelde vereisten inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. Tot slot moeten de lidstaten, voor de toepassing van artikel 30, lid 2, van Verordening (EU) 2022/2065, ervoor zorgen dat wanneer de informatie in het producentenregister niet openbaar toegankelijk is, aanbieders van onlineplatforms kosteloos toegang krijgen tot die informatie, teneinde alles in het werk te stellen om te beoordelen of de informatie betrouwbaar en volledig is.
- (53) Indien een producent voertuigen voor het eerst op de markt aanbiedt op het grondgebied van een lidstaat waar die producent niet is gevestigd, moet die producent een gemachtigde vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid aanwijzen. Indien meer dan één producent in een lidstaat is vertegenwoordigd door één gemachtigde vertegenwoordiger, moet die gemachtigde vertegenwoordiger de naam en de contactgegevens voor elk van de vertegenwoordigde producenten afzonderlijk verstrekken.
- (54) Producenten moeten kunnen kiezen of zij hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel zullen nakomen of gezamenlijk, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid nemen. Dat neemt niet weg dat de lidstaten moeten kunnen eisen dat een producent wordt vertegenwoordigd door een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid. In dergelijke gevallen mag de lidstaat niet van producenten verlangen dat zij worden vertegenwoordigd door een specifieke organisatie voor producentenverantwoordelijkheid, aangezien er sprake moet zijn van flexibiliteit wat betreft de vraag hoeveel organisaties voor producentenverantwoordelijkheid in een lidstaat aanwezig kunnen zijn. Dit moet ook het geval zijn in lidstaten met door de overheid beheerde organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, waarvoor uit hoofde van het nationale recht specifiekere regelingen kunnen gelden. Hoewel de rechtskaders van de lidstaten verschillende bestuursstructuren mogelijk maken, moeten organisaties voor producentenverantwoordelijkheid er in beginsel voor zorgen dat de van producenten geïnde bijdragen uitsluitend worden gebruikt om te voldoen aan de verplichtingen met betrekking tot de inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen voor de organisatie en financiering van de verplichtingen op het gebied van afvalbeheer. Alle organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ervoor te zorgen dat de belangen van alle marktdeelnemers naar behoren in aanmerking worden genomen en een situatie te voorkomen waarin afvalverwerkers worden benadeeld bij de besluiten die worden genomen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, kunnen bijvoorbeeld organisaties voor producentenverantwoordelijkheid ten minste eenmaal per jaar een gestructureerde raadpleging houden met geïnteresseerde belanghebbenden en op hun website een samenvattend verslag van die raadpleging publiceren, waarin ze de belangrijkste ontvangen opmerkingen uiteenzetten, met een uitleg over de wijze waarop die opmerkingen zijn verwerkt. Afvalverwerkers moeten de status van waarnemer krijgen in de bestuursorganen van de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, met name in hun raden van bestuur, teneinde het algemene bestuur en efficiëntie van het systeem te verbeteren, met inachtneming van de noodzaak om belangenconflicten te voorkomen. Daarnaast moeten afvalverwerkers volgens een niet-discriminerende procedure op basis van transparante gunningscriteria door organisaties voor producentenverantwoordelijkheid worden geselecteerd.

⁽¹⁵⁾ Verordening (EU) 2022/2065 van het Europees Parlement en de Raad van 19 oktober 2022 betreffende een eengemaakte markt voor digitale diensten en tot wijziging van Richtlijn 2000/31/EG (digitaal dienstenverordening) (PB L 277 van 27.10.2022, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (55) De producenten moeten een deel financieren van de kosten voor de inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen die nodig zijn om aan de voorschriften van deze verordening te voldoen, met name verplichtingen die erop gericht zijn een hogere kwaliteit van de uit voertuigen teruggewonnen secundaire grondstoffen te waarborgen. Bij het bepalen van het precieze niveau van de kosten van dergelijke activiteiten die door de producenten moeten worden gedragen, moet rekening worden gehouden met de inkomsten van erkende verwerkingsinrichtingen en andere afvalverwerkers die worden verkregen uit de verkoop van gebruikte reserveonderdelen of onderdelen en van secundaire grondstoffen die uit afgedankte voertuigen worden teruggewonnen. Daartoe moeten de bevoegde autoriteiten, in samenwerking met producenten en afvalverwerkers, de gemiddelde kosten van inzameling, recycling en verwerking monitoren alsook de hoogte van de door de producenten betaalde financiële bijdragen om ervoor te zorgen dat de kosten eerlijk over alle geïnteresseerde marktdeelnemers worden verdeeld.
- (56) De financiële bijdrage van de producenten moet ook de kosten dekken van voorlichtingscampagnes die gericht zijn op informatie aan het publiek en een betere inzameling van afgedankte voertuigen, alsook de kosten van de instelling van een kennisgevingssysteem voor de afgifte en overdracht van certificaten van vernietiging en de verzameling en rapportage van gegevens aan de bevoegde autoriteiten. Aangezien bij deze verordening wijzigingen worden ingevoerd met betrekking tot de financiële verantwoordelijkheid van producenten voor de inzameling van autowrakken die onder Richtlijn 2000/53/EG vallen, moeten er bovendien passende bepalingen worden vastgesteld om rekening te houden met de overgang van Richtlijn 2000/53/EG naar deze verordening.
- (57) Producenten die ervoor kiezen hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel na te komen, moeten ook een garantie bieden die moet worden gebruikt om de kosten van het beheer van afgedankte voertuigen te dekken. Van die garanties moet met name worden gebruikgemaakt wanneer de betrokken producenten insolvent worden of hun activiteiten definitief stopzetten.
- (58) Indien een producent zijn verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gezamenlijk binnen een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid uitoefent, moeten de door de producent betaalde financiële bijdragen worden gedifferentieerd op basis van geharmoniseerde criteria. Dergelijke criteria moeten de fabrikanten economische stimulansen bieden om de circulariteit bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen te vergroten, rekening houdend met de hoeveelheid primaire en gerecyclede materialen in een voertuig, de mate waarin het voertuig onderdelen, voertuigdelen en materialen bevat die moeilijk te verwijderen, te demonteren, te hergebruiken of te recyclen zijn, alsook de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die het bevat. Teneinde verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door nadere regels vast te stellen over de wijze waarop de criteria voor de differentiatie van de aan organisaties voor producentenverantwoordelijkheid betaalde financiële bijdragen moeten worden toegepast.
- (59) Sommige lidstaten hebben bij de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG reeds structuren voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en afvalstoffenbeheersystemen hebben opgezet, die de basis vormen voor relevante nationale goedkeuringen en contractuele regelingen. Die lidstaten moeten die structuren en systemen kunnen blijven gebruiken, mits zij aan deze verordening voldoen.
- (60) Voertuigen worden vaak in een andere lidstaat afgedankte voertuigen dan in de lidstaat waar zij in de handel zijn gebracht. Zolang een producent in de zin van deze verordening kan worden geïdentificeerd in de lidstaat waar het voertuig een afgedankt voertuig wordt, moet die producent de kosten van inzameling en verwerking dragen. Aangezien het echter niet altijd mogelijk is een producent te identificeren in de lidstaat waar het voertuig nadat het de landsgrens is overgebracht een afgedankt voertuig wordt, moeten er ook regels inzake een grensoverschrijdend kostentoerekeningsmechanisme worden ingevoerd die alleen in die specifieke situatie van toepassing zijn en alleen op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 . Die regels moeten ervoor zorgen dat de inzamelings- en verwerkingskosten die de afvalverwerkers maken in de lidstaat waar het voertuig een afgedankt voertuig wordt, worden gedekt. De verplichtingen die voortvloeien uit het grensoverschrijdend kostentoerekeningsmechanisme, met inbegrip van de aanwijzing van een gemachtigde vertegenwoordiger in elke lidstaat, mogen niet van toepassing zijn op importeurs of distributeurs, om administratieve lasten voor die marktdeelnemer te voorkomen. Elke fabrikant van voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 moet worden verplicht om in elke lidstaat een gemachtigde vertegenwoordiger voor het grensoverschrijdende mechanisme aan te wijzen, de bevoegde autoriteiten in kennis te stellen van die aanwijzingen en mechanismen voor grensoverschrijdende samenwerking met relevante afvalverwerkers op te zetten. Fabrikanten moeten een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid kunnen machtigen om op te treden als hun gemachtigde vertegenwoordiger voor het grensoverschrijdende mechanisme. Voor fabrikanten die buiten de Unie zijn gevestigd, moet het mogelijk zijn de in artikel 13, lid 4, van Verordening (EU) 2018/858 bedoelde enige vertegenwoordiger van de fabrikant in de Unie aan te wijzen om aan de verplichtingen voor het grensoverschrijdende mechanisme te voldoen en mechanismen voor grensoverschrijdende samenwerking op te zetten. De invoering van een dergelijk grensoverschrijdend mechanisme helpt een gelijk speelveld te creëren tussen de erkende verwerkingsinrichtingen in de hele Unie.

- (61) Teneinde de naleving van deze verplichtingen te waarborgen en versterking van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van nadere regels inzake de verplichtingen van de producenten, de lidstaten en de afvalverwerkers en de kenmerken van de grensoverschrijdende mechanismen.
- (62) Een essentiële voorwaarde voor de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van afgedankte voertuigen is dat alle afgedankte voertuigen worden ingezameld. Derhalve moeten bij deze verordening bepaalde verplichtingen in verband met de inzameling in de eerste plaats aan de producenten en in de tweede plaats aan de lidstaten worden opgelegd. De producenten moeten ervoor zorgen dat alle afgedankte voertuigen die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt hebben aangeboden, worden ingezameld. Daartoe moeten de producenten of de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid de inzamelingssystemen opzetten of eraan deelnemen en moeten de lidstaten alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de inzamelingssystemen aanwezig zijn en dat die systemen het mogelijk maken de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken. De inzamelingssystemen moeten voertuigeigenaren en andere houders van voertuigen in staat stellen het voertuig zonder onnodige inspanningen of kosten aan een erkende verwerkingsinrichting of een inzamelpunt over te dragen. Dit betekent in de praktijk dat dergelijke systemen op passende wijze het gehele grondgebied van elke lidstaat moeten bestrijken en dat er voldoende erkende verwerkingsinrichtingen en inzamelpunten beschikbaar moeten zijn. Die systemen moeten het ook mogelijk maken om alle merken afgedankte voertuigen en afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit de reparatie van voertuigen in te zamelen.
- (63) Afgedankte voertuigen mogen alleen in erkende verwerkingsinrichtingen worden verwerkt en daarom spelen dergelijke inrichtingen een cruciale rol bij de inzameling van afgedankte voertuigen. Om de inzameling te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat er voldoende inrichtingen voor de inzameling van afgedankte voertuigen beschikbaar zijn, voorziet deze verordening echter in de mogelijkheid om inzamelpunten op te richten. De rol van dergelijke punten zou beperkt blijven tot de inzameling van afgedankte voertuigen, de opslag van afgedankte voertuigen onder correcte omstandigheden en het vervoer van afgedankte voertuigen naar de erkende verwerkingsinrichting. Voor de exploitatie van een dergelijk punt is een specifieke vergunning vereist. Inzamelpunten moeten ertoe worden verplicht alle ingezamelde afgedankte voertuigen aan erkende verwerkingsinrichtingen over te dragen.
- (64) Om alle afgedankte voertuigen op doeltreffende wijze in te zamelen, moet het publiek op de hoogte worden gebracht van het bestaan van inzamelingssystemen. Voertuigeigenaren moeten ervan op de hoogte zijn dat zij in beginsel een autowrak, met of zonder de batterij voor elektrische voertuigen, kosteloos kunnen afgeven aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting, tenzij essentiële onderdelen zoals de motor voor elektrische voertuigen, de motor of meerdere grote delen van de carrosserie ontbreken, teneinde illegale demontage-activiteiten in te perken. In het geval van een ontbrekende batterij voor elektrische voertuigen moet de voertuigeigenaar aantonen dat de batterij door een professionele marktdeelnemer is behandeld overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1542. Om de illegale demontage van waardevolle voertuigdelen en onderdelen van afgedankte voertuigen te voorkomen en de inzameling van complete afgedankte voertuigen te bevorderen, zou de gratis afgifte van afgedankte voertuigen gekoppeld kunnen worden aan het geven van financiële stimulansen. In de voorlichtingscampagne van producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen voor het milieu en voor de menselijke gezondheid aan bod komen.
- (65) De erkende verwerkingsinrichting moet bij de afgifte van het afgedankte voertuig een certificaat van vernietiging afgeven aan de laatste voertuigeigenaar. Dit is noodzakelijk om een adequaat toezicht op het beheer van afgedankte voertuigen te waarborgen. De minimumeisen voor dergelijke certificaten zijn momenteel vastgesteld bij Beschikking 2002/151/EG van de Commissie⁽¹⁶⁾ en de inhoud van die beschikking moet met de nodige aanpassingen in deze verordening worden opgenomen. Dergelijke certificaten moeten in elektronische vorm aan de laatste eigenaar van een afgedankt voertuig worden afgegeven en door de erkende verwerkingsinrichtingen aan de betrokken autoriteiten van de lidstaat worden verstrekt, via een elektronische kennisgevingsprocedure die tot doel heeft de inschrijving van het voertuig te beëindigen. Via het elektronische kennisgevingssysteem moet het certificaat van vernietiging kunnen worden doorgezonden en moet een kopie van de elektronische kennisgeving verstrekt kunnen worden aan de laatste voertuigeigenaar en aan een eventuele marktdeelnemer die namens die eigenaar optreedt.

⁽¹⁶⁾ Beschikking 2002/151/EG van de Commissie van 19 februari 2002 inzake minimumeisen voor het certificaat van vernietiging overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 50 van 21.2.2002, blz. 94, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) Niettegenstaande de verplichting uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG om alle autowrakken voor verwerking over te dragen aan een erkende verwerkingsinrichting, is er een zeer aanzienlijk aandeel voertuigen waarvan niet bekend is waar ze zich bevinden en die mogelijk illegaal zijn verwerkt of uitgevoerd als autowrakken, of waarvan de status niet naar behoren is gemeld aan de registratiediensten van de lidstaten. Dergelijke voertuigen worden “vermiste voertuigen” genoemd. De lidstaten moeten beter samenwerken om het aantal vermiste voertuigen te verminderen. De erkenning van in een andere lidstaat afgegeven certificaten van vernietiging en de verplichting om de autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven ervan in kennis te stellen dat een certificaat van vernietiging wordt afgegeven, moeten ervoor zorgen dat beter kan worden getraceerd waar de afgedankte voertuigen zich bevinden.
- (67) Om een doeltreffende inzameling van afgedankte voertuigen te waarborgen, moeten aan voertuigeigenaren uitdrukkelijke verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten hun voertuig, wanneer dit het einde van de levensduur bereikt, afgeven aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen. Wanneer een voertuig beschadigd is en door een verzekeringsmaatschappij technisch of economisch totaal verlies wordt verklaard, moet de verzekeringsmaatschappij of een andere voertuigdeskundige die optreedt namens de verzekeringsmaatschappij tevens beoordelen of het voertuig al dan niet een afgedankt voertuig is in de zin van deze verordening. In het geval van verlaten voertuigen moeten de relevante autoriteiten regels vaststellen voor de aangifte van een voertuig als autowrak, en vervolgens te werk gaan overeenkomstig deze verordening. Bij verlaten voertuigen gaat het onder meer om voertuigen die onbewaakt of illegaal op openbare eigendommen zijn achtergelaten, voertuigen die zonder toestemming van de eigenaar van het privéterrein op dat terrein zijn geparkeerd, of voertuigen die niet zijn teruggevorderd na een kennisgeving door de bevoegde autoriteiten aan de voertuigeigenaar.
- (68) Om een uniforme en milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van afgedankte voertuigen in de Unie te waarborgen, is het van essentieel belang ervoor te zorgen dat de erkende verwerkingsinrichtingen alle afgedankte voertuigen en afgedankte voertuigdelen, onderdelen en materialen, met inbegrip van afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit reparaties van voertuigen, aanvaarden en verwerken in overeenstemming met de voorwaarden van hun vergunningen en met de voorschriften van deze verordening, de beste beschikbare technieken en Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁷⁾. Met het oog op conformiteit aan de verwijderingseisen, de kwaliteitseisen en de doelstellingen voor materiaalherwinning kan de volledige verwerking van een afgedankt voertuig worden uitgevoerd door een en dezelfde afvalverwerker of binnen een en dezelfde installatie, maar dit is geen verplichting.
- (69) Gezien de sleutelrol van erkende verwerkingsinrichtingen bij het beheer van afgedankte voertuigen op een wijze die geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu of de menselijke gezondheid en bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstellingen inzake de circulaire economie van de Unie, moeten verplichtingen worden vastgesteld die op dergelijke inrichtingen van toepassing zijn en betrekking hebben op al hun activiteiten, van de aanvaarding en de opslag van een afgedankt voertuig tot de definitieve verwerking ervan.
- (70) Om de traceerbaarheid van hun activiteiten te waarborgen, ook wat betreft de kwaliteit van schroot of ander relevant inputmateriaal, moeten erkende verwerkingsinrichtingen de uitgevoerde verwerkingshandelingen documenteren en de registratie gedurende ten minste drie jaar elektronisch opslaan en deze op verzoek aan de bevoegde nationale autoriteiten kunnen voorleggen.
- (71) De depollutie van een afgedankt voertuig is de eerste stap om schade aan het milieu en aan de menselijke gezondheid alsook risico's voor de veiligheid op het werk te voorkomen. Het is dan ook van essentieel belang dat gevaarlijke afvalstoffen binnen 30 dagen na de afgifte van een afgedankt voertuig aan de erkende verwerkingsinrichting uit het afgedankte voertuig worden verwijderd, voordat het afgedankte voertuig verder wordt verwerkt. In die fase moet afgewerkte olie gescheiden van de andere fluïda en vloeistoffen worden ingezameld en opgeslagen en verder worden verwerkt overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG. Koelmiddelen moeten worden verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2024/573 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁸⁾. Bovendien moeten de voertuigdelen, onderdelen en materialen die lood, cadmium, kwik en zeswaardig chroom bevatten, uit het afgedankte voertuig worden verwijderd om nadelige gevolgen voor de mens of het milieu te voorkomen.

⁽¹⁷⁾ Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 inzake industriële emissies en emissies uit de veehouderij (geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging) (PB L 334 van 17.12.2010, blz. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

⁽¹⁸⁾ Verordening (EU) 2024/573 van het Europees Parlement en de Raad van 7 februari 2024 betreffende gefluoreerde broeikasgassen, tot wijziging van Richtlijn (EU) 2019/1937 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 517/2014 (PB L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) Met het oog op een correcte uitvoering van Verordening (EU) 2023/1542 moeten alle in voertuigen ingebouwde batterijen afzonderlijk uit een afgedankt voertuig worden verwijderd en op een aangewezen plaats worden opgeslagen voor verdere verwerking.
- (73) Om het potentieel van het hergebruiken, herfabriceren en reviseren van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van afgedankte voertuigen, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een afgedankt voertuig worden verwijderd. Die voertuigdelen en onderdelen moeten op niet-destructieve wijze worden verwijderd door middel van een handmatig demontageproces, een semiautomatisch of automatisch demontageproces. Het moet mogelijk zijn af te wijken van de eis inzake verplichte niet-destructieve verwijdering van voertuigdelen en onderdelen wanneer een erkende verwerkingsinrichting aantoonst dat handmatige demontage, semiautomatische of automatische demontage op niet-destructieve wijze onevenredige economische kosten met zich meebrengt die niet kunnen worden gecompenseerd door de verwachte inkomsten uit het hergebruik, de herfabricage of de revisie van deze voertuigdelen en onderdelen. In dat geval moet het mogelijk zijn deze voertuigdelen en onderdelen op destructieve wijze te verwijderen met het oog op de scheiding van relevante materialen voorafgaand aan het shredderen. Voertuigdelen en onderdelen kunnen volledig worden vrijgesteld van verplichte verwijdering, indien zij in deze verordening als zodanig zijn aangewezen, indien de erkende verwerkingsinrichting aantoonst dat het materiaal van de betrokken voertuigdelen en onderdelen met post-shreddertechnologie even efficiënt als met handmatige, semiautomatische of automatische processen kan worden gescheiden, en dat aan de criteria en grenswaarden van deze verordening is voldaan. Teneinde rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen tot wijziging van de desbetreffende bijlage.
- (74) Zodra de erkende verwerkingsinrichtingen voertuigdelen en onderdelen uit een afgedankt voertuig hebben verwijderd, moeten zij zorgvuldig beoordelen en bepalen of die voertuigdelen en onderdelen geschikt zijn voor hergebruik, herfabricage of revisie, op basis van objectieve criteria die verband houden met de technische kenmerken van de voertuigdelen en onderdelen en met de voorschriften inzake de veiligheid van voertuigen.
- (75) Verordening (EU) 2023/1542 bevat regels voor de duurzaamheid, prestaties, veiligheid, inzameling, recycling en het tweede leven van batterijen en voor informatie over de verwijdering van batterijen voor marktdeelnemers. In deze verordening moet rekening worden gehouden met het potentieel voor een tweede leven van batterijen door batterijen voor elektrische voertuigen uit te sluiten van de essentiële voertuigdelen en onderdelen, zodat het voertuig kosteloos voor verwerking kan worden overgedragen, zonder de batterij voor elektrische voertuigen, op voorwaarde dat de laatste voertuigeigenaar documentatie overlegt waaruit blijkt dat de batterij door een professionele marktdeelnemer is behandeld overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1542.
- (76) Gezien de mogelijkheden voor herfabricage en revisie in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de marktdeelnemers die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat voertuigdelen en onderdelen die uit een afgedankt voertuig zijn verwijderd of die afkomstig zijn van reparatie- en onderhoudsbedrijven, en die geschikt zijn voor onmiddellijk hergebruik of voor verdere herfabricage of revisie door professionele marktdeelnemers, niet als afval mogen worden beschouwd. Om de afvalhiërarchie te eerbiedigen en het circulaire gebruik van reserveonderdelen te stimuleren, mag de overdracht van deze voertuigdelen en onderdelen, met uitzondering van batterijen, tussen marktdeelnemers niet worden beperkt. Uit een afgedankt voertuig verwijderde voertuigdelen en onderdelen moeten naar behoren worden gecontroleerd, gereinigd en, indien nodig, getest door een erkende verwerkingsinrichting, zodat zij onmiddellijk zonder verdere voorbehandeling kunnen worden hergebruikt, of in andere gevallen geschikt zijn voor verdere herfabricage of revisie. Voertuigdelen en onderdelen die niet geschikt zijn voor hergebruik, herfabricage of revisie moeten worden beschouwd als afval en op de uitvoer ervan moet Verordening (EU) 2024/1157 van het Europees Parlement en de Raad van toepassing zijn ⁽¹⁹⁾. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, waarin die erkende verwerkingsinrichting door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor herfabricage, revisie of hergebruik bevestigt.

⁽¹⁹⁾ Verordening (EU) 2024/1157 van het Europees Parlement en de Raad van 11 april 2024 betreffende de overbrenging van afvalstoffen, tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 1257/2013 en (EU) 2020/1056 en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1013/2006 (PB L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) De Commissie heeft in haar evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG vastgesteld dat gebruikte reserveonderdelen en onderdelen door niet-geïdentificeerde aanbieders aan het publiek worden aangeboden en vaak van illegale activiteiten afkomstig zijn. Daarom moeten nieuwe voorschriften worden vastgesteld voor de handel in gebruikte, geherfabriceerde of gereviseerde voertuigdelen en onderdelen. Op die voertuigdelen en onderdelen moet in de eerste plaats een etiket worden aangebracht met vermelding van de naam van het onderdeel of voertuigdeel en de contactgegevens van de erkende verwerkingsinrichting die het onderdeel of voertuigdeel heeft verwijderd, en ze moeten op passende wijze worden beschermd tegen beschadiging tijdens het vervoer en het laden en lossen van de voertuigdelen en onderdelen. De erkende verwerkingsinrichting die het onderdeel of voertuigdeel heeft verwijderd, moet een kopie van de factuur of het contract met betrekking tot de overdracht van deze onderdelen kunnen verstrekken, voor het geval dat de bevoegde autoriteit om dergelijke documentatie verzoekt.
- (78) Indien de eindgebruiker een consument is, valt de verkoop door ondernemingen aan consumenten van gebruikte, geherfabriceerde of gereviseerde voertuigdelen en onderdelen onder Richtlijn (EU) 2019/771 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁰⁾. Die richtlijn schrijft voor dat verkochte goederen conform de koopovereenkomst moeten zijn en bepaalt de aansprakelijkheid van de verkoper en de remedies van de consument in geval van een conformiteitsgebrek, zoals gratis reparatie of vervanging van de goederen. Aangezien verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik of gereviseerde voertuigdelen en onderdelen tweedehandsgoederen zijn in de zin van Richtlijn (EU) 2019/771, kunnen de verkoper en de consument een kortere aansprakelijkheids- of verjaringstermijn van ten minste één jaar overeenkomen indien de betrokken lidstaat in die mogelijkheid heeft voorzien. De betrokken marktdeelnemers worden aangemoedigd om bij business-to-business-transacties commerciële garanties aan consumenten en aan hun klanten te bieden voor hergebruikte, geherfabriceerde en gereviseerde voertuigdelen en onderdelen.
- (79) In het belang van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu mogen bepaalde onderdelen en voertuigdelen die uit afgedankte voertuigen zijn verwijderd niet worden hergebruikt, geherfabriceerd of gereviseerd. Dergelijke voertuigdelen en onderdelen mogen niet worden gebruikt voor de bouw van nieuwe voertuigen of in voertuigen die reeds in de handel zijn gebracht, tenzij een technische beoordeling is uitgevoerd waaruit blijkt dat zij voldoen aan de toepasselijke voertuigvoorschriften. Die voertuigdelen mogen alleen worden geïnstalleerd door een gekwalificeerd reparatie- en onderhoudsbedrijf.
- (80) Ter bevordering van de ontwikkeling en goede werking van de markt voor herbruikbare, gereviseerde en geherfabriceerde voertuigdelen en onderdelen en het retrofitten van voertuigen in de Unie, moeten de lidstaten worden aangemoedigd om op nationaal niveau het hergebruiken, reviseren en herfabriceren van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen, ongeacht of deze tijdens de gebruiksfase of aan het einde van de levensduur van een voertuig worden verwijderd, alsook het retrofitten van voertuigen. Die stimulansen moeten worden opgenomen in de afvalpreventieprogramma's die de lidstaten op grond van artikel 29 van Richtlijn 2008/98/EG moeten opstellen. De Commissie moet de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten vergemakkelijken door hun beste praktijken inzake de op nationaal niveau geboden stimulansen uit te wisselen, om de doeltreffendheid ervan te monitoren.
- (81) De Commissie heeft in haar evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG vastgesteld dat de definitie van recycling in die richtlijn te ruim is en niet in overeenstemming is met Richtlijn 2008/98/EG, aangezien "opvulling" daarin als een recyclinghandeling wordt beschouwd. Daarom moet in deze verordening de definitie van recycling in overeenstemming worden gebracht met Richtlijn 2008/98/EG en opvulling van het toepassingsgebied ervan worden uitgesloten.
- (82) De recycling van alle kunststoffen uit afgedankte voertuigen moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecyclede materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecyclede kunststoffen in voertuigen. Daarom moet een specifieke doelstelling voor de recycling van 30 % kunststoffen uit afgedankte voertuigen worden vastgelegd. Deze doelstelling zou een aanvulling vormen op de doelstelling voor hergebruik en recycling van 85 % en de doelstelling voor hergebruik en nuttige toepassing van 95 % van afgedankte voertuigen als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van die voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moet de huidige doelstelling voor hergebruik en recycling van 85 % alsook de doelstelling voor hergebruik en nuttige toepassing van 95 % van autowrakken, zoals vastgesteld in Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in die richtlijn, van toepassing blijven. Het gewicht van de gerecyclede kunststof en het totale gewicht van kunststoffen mag voor de specifieke doelstelling voor de recycling van kunststoffen geen elastomeren, andere thermohardende kunststoffen dan polyurethaanschuim gebruikt voor autostoelvulling, en kunststoffen die een in artikel 7 van Verordening (EU) 2019/1021 vermelde stof bevatten of daarmee verontreinigd zijn wanneer de drempels van bijlage IV bij die verordening overschreden zijn omvatten.

⁽²⁰⁾ Richtlijn (EU) 2019/771 van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2019 betreffende bepaalde aspecten van overeenkomsten voor de verkoop van goederen, tot wijziging van Verordening (EU) 2017/2394 en Richtlijn 2009/22/EG, en tot intrekking van Richtlijn 1999/44/EG (PB L 136 van 22.5.2019, blz. 28, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (83) Het is belangrijk de nuttige toepassing van hoogwaardige secundaire materialen te vergroten door de shredderprocessen van afgedankte voertuigen te verbeteren. Daarom moet het toegestaan zijn afgedankte voertuigen en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan samen met ander afval, waaronder verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur in een shredder te verwerken, mits aan specifieke criteria en aan de kwaliteitseisen voor outputfracties wordt voldaan.
- (84) Om de verwerkingskwaliteit van afgedankte voertuigen verder te verbeteren, zou het enkel mogelijk moeten zijn om van geshredderde afgedankte voertuigen afkomstige afvalfracties te storten, waarbij de fracties die niet-inerte afvalstoffen bevatten de in deze verordening genoemde grenswaarden niet overschrijden.
- (85) Afgedankte voertuigen worden ingedeeld als gevaarlijk afval en mogen niet worden uitgevoerd naar landen die geen lid zijn van de OESO. Afgedankte voertuigen waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, mogen nog buiten de Unie worden verwerkt, mits zij overeenkomstig Verordening (EU) 2024/1157 worden verscheept.
- (86) Wanneer een afgedankt voertuig vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden in grote lijnen gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening, en aan de voorschriften inzake de bescherming van het milieu en de menselijke gezondheid die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) 2024/1157.
- (87) Om ervoor te zorgen dat afgedankte voertuigen op een ecologisch duurzame manier worden verwerkt, is het belangrijk duidelijkheid te verschaffen over de status van een voertuig gedurende zijn levensduur, met name in situaties waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen gebruikte voertuigen en afgedankte voertuigen. Een voertuigeigenaar die voornemens is de eigendom van een gebruikt voertuig binnen de Unie over te dragen, moet onder bepaalde omstandigheden worden verplicht documentatie te overleggen waaruit blijkt dat het voertuig geen afgedankt voertuig is. Die documentatie moet aantonen dat het voertuig technisch geschikt is voor het verkeer of moet een beoordeling bevatten overeenkomstig deze verordening, die criteria bevat aan de hand waarvan wordt bepaald of een voertuig al dan niet een afgedankt voertuig is. Die beoordeling moet stapsgewijs worden uitgevoerd, te beginnen met bindende criteria en gevolgd door indicatieve criteria. Zodra aan één bindend criterium wordt voldaan, moet het betrokken voertuig als afgedankt voertuig worden beschouwd. Indien aan geen van de bindende criteria wordt voldaan, moeten de indicatieve criteria worden gecontroleerd. Indien één van die indicatieve criteria van toepassing is, zou een verdere technische beoordeling nodig zijn om te bepalen of het voertuig kan worden gerepareerd om een technisch certificaat te verkrijgen. Op basis van die technische beoordeling moet de voertuigeigenaar de mogelijkheid hebben te beslissen zich al dan niet van het voertuig te ontdoen. Indien de voertuigeigenaar binnen vijf jaar na die technische beoordeling geen technisch certificaat verkrijgt, moet het betrokken voertuig als een afgedankt voertuig worden beschouwd. Gedurende die periode van vijf jaar moet de technische beoordeling fungeren als de documentatie waaruit blijkt dat het voertuig geen afgedankt voertuig is. De beoordeling of een voertuig al dan niet een afgedankt voertuig is, moet worden uitgevoerd door een onafhankelijke voertuigdeskundige, maar het is aan elke lidstaat afzonderlijk om te beslissen hoe die onafhankelijke voertuigdeskundigen precies moeten worden aangewezen. De onafhankelijke voertuigdeskundigen moeten vakmensen zijn met gespecialiseerde kennis op het gebied van automobieltechnologie, reparatie en onderhoud of de beoordeling van de voertuigwaarde, die worden aangewezen om onbevooroordeelde expertise te leveren, zonder dat er sprake is van tegenstrijdige belangen met de betrokken partijen. Om buitensporige lasten voor natuurlijke personen die geen marktdeelnemers zijn te voorkomen en om de verplichting in de eerste plaats te richten op de situatie van het merendeel van de potentiële afgedankte voertuigen, moet de documentatieverplichting alleen in specifieke omstandigheden op dergelijke voertuigeigenaren van toepassing zijn. Tot dergelijke gevallen moeten situaties worden gerekend waarin voertuigen worden verkocht die door een verzekeringsmaatschappij economisch totaal verlies zijn verklaard, of waarin de verkoop volledig via een onlineplatform wordt gesloten, zonder fysieke overdracht van het voertuig tussen de verkoper en de koper of een persoon die namens hen optreedt.

- (88) Er moet voor worden gezorgd dat wanneer een verzekeringsmaatschappij of een namens haar optredende voertuigdeskundige een beoordeling uitvoert van de schade aan een voertuig dat bij een ongeval betrokken is geweest, bij die beoordeling met name moet worden nagegaan of het voertuig kan worden aangemerkt als een autowrak, overeenkomstig de in deze verordening vastgestelde criteria. Teneinde illegale activiteiten aan te pakken en een juiste identificatie van afgedankte voertuigen te waarborgen, moeten de bevoegde autoriteiten van de lidstaten het recht hebben om bij twijfel over de status van een gebruikt voertuig de voertuigeigenaar te verzoeken documentatie te overleggen op basis waarvan wordt bevestigd dat het voertuig geen afgedankt voertuig is. Die documentatie bestaat ofwel uit een overeenkomstig deze verordening uitgevoerde beoordeling of een voertuig al dan niet een afgedankt voertuig is, ofwel uit een geldig technisch certificaat. Bevoegde autoriteiten kunnen van deze prerogatief gebruikmaken, ongeacht of het voertuig al dan niet bij een ongeval betrokken is geweest. Deze bevoegdheid is ook van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden die anderszins niet onder de regels inzake de status van voertuigen mogen vallen. De lidstaten moeten voertuigen van de categorieën L1e, L2e en L6e in hun nationale wetgeving kunnen vrijstellen van de regels inzake de status van voertuigen. Aan de Commissie moet de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen tot wijziging van de criteria in deze verordening op grond waarvan wordt bepaald of een voertuig een afgedankt voertuig is, door criteria te schrappen op grond waarvan een voertuig als afgedankt voertuig wordt beschouwd indien technologische vooruitgang op het gebied van traceerbaarheid, repareerbaarheid en veiligheid een dergelijke schrapping voldoende rechtvaardigt.
- (89) Om ervoor te zorgen dat de interne markt niet wordt ondermijnd en aangezien de uitvoer van gebruikte voertuigen aanzienlijke uitdagingen op het gebied van milieu en volksgezondheid met zich meebrengt, zoals gedocumenteerd door het Milieuprogramma van de VN, is het passend specifieke voorschriften vast te stellen met betrekking tot de uitvoer van gebruikte voertuigen. Die voorschriften moeten zijn gebaseerd op objectieve criteria op grond waarvan een gebruikt voertuig geen afgedankt voertuig is en op grond van Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad technisch voor het verkeer geschikt is ⁽²¹⁾. Dit moet ervoor zorgen dat alleen tweedehands voertuigen die geschikt zijn om op de wegen van de Unie te worden gebruikt, naar een derde land kunnen worden uitgevoerd. Om de douaneautoriteiten in staat te stellen na te gaan of bij uitvoer aan die voorschriften wordt voldaan, moet elke persoon die een gebruikt voertuig uitvoert ertoe worden verplicht die autoriteiten het voertuigidentificatienummer (VIN) en een verklaring te verstrekken waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig geen afgedankt voertuig is en geacht wordt technisch geschikt te zijn voor het verkeer.
- (90) Het is belangrijk een mechanisme in te stellen waarmee de conformiteit van gebruikte voertuigen met de uitvoervoorschriften doeltreffend kan worden gecontroleerd zonder de handel tussen de Unie en derde landen te belemmeren. Daarom moet de Commissie een elektronisch systeem opzetten dat de autoriteiten in de lidstaten in staat stelt in real time informatie uit te wisselen en te verifiëren over het VIN en de verkeersgeschiktheid van de uit te voeren gebruikte voertuigen. Gezien de bestaande kenmerken en functionaliteiten in verband met het delen, tussen **voertuigregistratie-instanties**, van informatie over in de Unie ingeschreven voertuigen, heeft de Commissie een platform voor het uitwisselen van berichten, de MOVE-HUB, ontwikkeld om de nationale elektronische registers van de lidstaten met elkaar te verbinden. Lidstaten moeten het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (European Car and Driving Licence Information System – Eucaris) kunnen gebruiken om verbinding te maken met het elektronische systeem MOVE-HUB. Het platform vergemakkelijkt momenteel de onderlinge koppeling van al het volgende: registers van wegvervoerondernemingen (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU), de registers van het informatiesysteem voor rijbewijzen (Resper), de registers van de beroepsopleiding van bestuurders (ProDriveNet), de melding van storingen bij voertuigcontroles langs de weg (RSI), en de registers van tachograafkaarten (TACHOnet). Daarom moeten de functionaliteiten van de MOVE-HUB verder worden uitgebreid om de uitwisseling en verificatie van informatie over het VIN en de resultaten van de verkeersgeschiktheid van uit te voeren gebruikte voertuigen mogelijk te maken. Om de douaneautoriteiten in staat te stellen elektronisch en automatisch na te gaan of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan de uitvoervoorschriften voldoet, moet het door de MOVE-HUB geëxploiteerde elektronische systeem worden gekoppeld aan de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2399 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²²⁾. Die verordening voorziet in een alomvattend kader voor geautomatiseerde controles, die van toepassing zijn op een specifieke niet-douanegerelateerde Unieformaliteit. Daarom moeten in deze verordening de belangrijkste te controleren elementen worden vastgesteld, terwijl de technische maatregelen van de uitvoering van deze controle in Verordening (EU) 2022/2399 worden vastgelegd.

⁽²¹⁾ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (PB L 127 van 29.4.2014, blz. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽²²⁾ Verordening (EU) 2022/2399 van het Europees Parlement en de Raad van 23 november 2022 tot instelling van de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 952/2013 (PB L 317 van 9.12.2022, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>).

- (91) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van uitvoervoorschriften te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de nodige elektronische systemen te ontwikkelen en ze operationeel te maken met nationale systemen.
- (92) De bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten met elkaar samenwerken om ervoor te zorgen dat de voorschriften voor de uitvoer van gebruikte voertuigen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd en om wederzijdse bijstand te verlenen. Deze bijstand moet onder meer de uitwisseling van informatie omvatten om de status van voertuigen voorafgaand aan de uitvoer ervan te verifiëren, en ook moeten inschrijvingsgegevens in de lidstaat waar de voertuigen eerder waren ingeschreven worden bevestigd. De samenwerking moet onder meer inhouden dat toegang wordt verleend tot relevante documenten en informatie, met inbegrip van inspectiebevindingen, met inachtneming van de toepasselijke recht inzake gegevensbescherming die op de aangezochte autoriteit van toepassing is. Met het oog op een uitgebreide samenwerking moeten de bevoegde autoriteiten van de lidstaten voorts samenwerken met autoriteiten in derde landen.
- (93) Het is belangrijk dat douaneautoriteiten controles kunnen verrichten op gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²³⁾. Een aanzienlijk deel van de gebruikte voertuigen die de Unie verlaten, is bestemd voor landen waar invoervoorschriften zijn vastgesteld of kunnen worden vastgesteld, zoals voorschriften met betrekking tot de leeftijd van het voertuig of de emissies ervan. Het is belangrijk dat de douaneautoriteiten elektronisch en automatisch, via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, kunnen controleren of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan die voorschriften voldoet, wanneer de Commissie officieel door de betrokken derde landen van de informatie over deze voorschriften in kennis wordt gesteld. Om de naleving te vergemakkelijken, moet de Commissie de specifieke voorwaarden waarvan zij in kennis is gesteld en die met het oog op de bescherming van het milieu of de verkeersveiligheid door derde landen worden opgelegd, op een speciaal onlineportaal publiceren en actualiseren. Met het oog op de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid in derde landen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van die voorschriften.
- (94) Om te voorkomen dat voertuigen worden uitgevoerd zonder de vereiste documenten waaruit het VIN en de verkeersgeschiktheid van het voertuig blijken, en dat niet-naleving van de uitvoervoorschriften pas wordt ontdekt wanneer het voertuig de Unie al heeft verlaten, mag toepassing van de procedures van inschrijving in de administratie van de aangever en beoordeling door de marktdeelnemer zelf van Verordening (EU) nr. 952/2013 niet worden toegestaan. Die procedures zouden douaneautoriteiten beletten controles in real time uit te voeren via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, waardoor het risico van inbreuken op de Unieregels inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen zou toenemen.
- (95) In haar evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG beschouwde de Commissie het ontbreken van voorschriften inzake verplichte inspecties als een tekortkoming van die richtlijn. Daarom moet deze verordening de lidstaten bepaalde verplichtingen opleggen met betrekking tot het opsporen van illegale activiteiten op het gebied van de inzameling, verwerking en uitvoer van afgedankte voertuigen en voertuigdelen en onderdelen daarvan, alsook minimumeisen vaststellen met betrekking tot de frequentie van de inspecties, het toepassingsgebied ervan en de kenmerken van de inrichtingen die aan dergelijke inspecties worden onderworpen. Daarmee zou het concurrentievermogen van de erkende verwerkingsinrichtingen ten opzichte van de illegale marktdeelnemers worden gewaarborgd en zou een voortdurende naleving van de vergunningsvoorwaarden en de voorschriften inzake de inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen worden verzekerd.

⁽²³⁾ Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en van de Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het douanewetboek van de Unie (PB L 269 van 10.10.2013, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (96) Om de doeltreffende handhaving van deze verordening te waarborgen, moeten de lidstaten inspectiestrategieën vaststellen voor het opsporen van illegale activiteiten bij de inzameling, verwerking en uitvoer van afgedankte voertuigen, alsook voertuigdelen en onderdelen daarvan. Die strategieën moeten voorzien in de in deze verordening vastgestelde maatregelen die zijn bedoeld om de naleving te waarborgen en bij te dragen tot preventie van onrechtmatige praktijken in de sector. Lidstaten moeten elk kalenderjaar inspecties uitvoeren. Die inspecties moeten zowel betrekking hebben op legaal opererende entiteiten als op vermoedelijke illegale activiteiten. Het minimumaantal inspecties dat jaarlijks in elke lidstaat moet worden uitgevoerd, moet overeenkomen met ten minste 10 % van de erkende verwerkingsinrichtingen en inzamelpunten die in die lidstaat operationeel zijn. Er moet worden benadrukt dat uit hoofde van deze verordening uitgevoerde inspecties een aanvulling moeten vormen op inspecties van de overbrenging van afgedankte voertuigen, die uitvoerig zijn geregeld in Verordening (EU) 2024/1157.
- (97) De lidstaten moeten op nationaal en internationaal niveau samenwerkingsmechanismen opzetten, zodat inspecties op efficiënte wijze kunnen plaatsvinden met als doel de preventie en opsporing van illegale verwerking en uitvoer van afgedankte voertuigen te vergemakkelijken en het probleem van vermiste voertuigen aan te pakken. Dergelijke mechanismen moeten ervoor zorgen dat de voertuigregistratiegegevens kunnen worden uitgewisseld, die nodig zijn om de voertuigen te volgen en na te gaan of zij bij het bereiken van het einde van hun levensduur naar behoren zijn verwerkt. Om de samenwerking over die onderwerpen binnen de Unie te bevorderen, moeten de Commissie en de lidstaten actief gebruikmaken van relevante bestaande agentschappen, zoals het Agentschap van de Europese Unie voor samenwerking op het gebied van rechtshandhaving (Europol), dat is opgericht bij Verordening (EU) 2016/794 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁴⁾, alsook van handavingsnetwerken die zich bezighouden met de aanpak van milieucriminaliteit in de Unie.
- (98) De lidstaten moeten alle nodige handavingsmaatregelen nemen om de illegale verwerking van afgedankte voertuigen aan te pakken, om schade aan het milieu of de menselijke gezondheid als gevolg van dergelijke activiteiten te voorkomen. Inrichtingen of ondernemingen die zonder geldige goedkeuring afgedankte voertuigen verwerken of die de in de vergunning vastgestelde voorwaarden of vereisten niet naleven, moeten derhalve aan sancties worden onderworpen. Ook andere maatregelen, zoals het intrekken van de vergunning of het opschorten van de activiteiten van een marktdeelnemer, moeten door de lidstaten worden overwogen om ervoor te zorgen dat deze verordening daadwerkelijk wordt nageleefd.
- (99) De lidstaten moeten regels voor sancties op inbreuken op deze verordening vaststellen en toezien op de uitvoering van die regels. De sancties moeten met name worden vastgesteld voor inbreuken op de bepalingen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen, de afgifte van afgedankte voertuigen aan erkende verwerkingsinrichtingen of inzamelpunten en inzake de handel in gebruikte, geherfabriceerde of gereviseerde voertuigdelen en onderdelen. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (100) Het vaststellen van rapportageverplichtingen is noodzakelijk om te zorgen voor een correcte uitvoering, monitoring en evaluatie van de wetgeving van de Unie en om de markten van actuele informatie over transparantie te voorzien. Correcte en geldige gegevens zijn voor de Commissie onmisbaar om te beoordelen of de in deze verordening vervatte maatregelen naar behoren functioneren en om, waar nodig, verdere aanpassingen voor te stellen om te zorgen voor een milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van afgedankte voertuigen of om de uitvoering van deze verordening te stroomlijnen. Om de met rapportage verband houdende lasten te beperken, moeten alleen gegevens worden gerapporteerd die onmisbaar zijn voor de uitvoering van deze verordening en moet de rapportage worden vergemakkelijkt door middel van digitale instrumenten. Op basis van die elementen moet worden aangegeven welke gegevens de marktdeelnemers aan de betrokken autoriteiten en welke gegevens lidstaten aan de Commissie moeten rapporteren. Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de rapportagevoorschriften, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. In de uitvoeringshandelingen, die Beschikking 2005/293/EG van de Commissie ⁽²⁵⁾ moeten vervangen, moet ook een methode worden vastgesteld om de streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing te berekenen en na te gaan of die streefcijfers zijn bereikt.

⁽²⁴⁾ Verordening (EU) 2016/794 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Agentschap van de Europese Unie voor samenwerking op het gebied van rechtshandhaving (Europol) en tot vervanging en intrekking van de Besluiten 2009/371/JBZ, 2009/934/JBZ, 2009/935/JBZ, 2009/936/JBZ en 2009/968/JBZ van de Raad (PB L 135 van 24.5.2016, blz. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).

⁽²⁵⁾ Beschikking 2005/293/EG van de Commissie van 1 april 2005 tot vaststelling van nadere voorschriften betreffende de bewaking van de streefcijfers inzake hergebruik/terugwinning en hergebruik/recycling zoals vastgesteld bij Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 94 van 13.4.2005, blz. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) De bevoegde autoriteiten van de lidstaten spelen een belangrijke rol bij de controle op de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze verordening met betrekking tot de inzameling en het beheer van afgedankte voertuigen, met inbegrip van betere tracerings door die autoriteiten van de plaats waar de voertuigen zich bevinden en de bestrijding van de illegale verwerking van afgedankte voertuigen. De lidstaten moeten daarom vereisen dat afvalverwerkers en andere relevante marktdeelnemers de bevoegde autoriteiten gegevens verstrekken aan de hand waarvan zij beter toezicht kunnen houden op de uitvoering van de bepalingen inzake de inzameling en het beheer van afgedankte voertuigen.
- (102) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze verordening, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁶⁾.
- (103) Bij het vaststellen van gedelegeerde handelingen uit hoofde van deze verordening is het van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven ⁽²⁷⁾. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (104) Bijlage II bij Verordening (EU) 2019/1020 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁸⁾, waarin harmonisatiewetgeving van de Unie zonder bepalingen inzake sancties is opgenomen, moet worden gewijzigd om de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG van die lijst te schrappen, aangezien het noodzakelijk is dat de huidige verordening sanctiebepalingen bevat.
- (105) Er moet voor worden gezorgd dat de bepalingen en voorschriften inzake typegoedkeuring van deze verordening tijdens de EU-typegoedkeuringsprocedure worden geverifieerd. Verordening (EU) 2018/858 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (106) Vermiste voertuigen worden erkend als een van de grootste problemen bij de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG. Het ontbreken van een efficiënt systeem voor de uitwisseling in real time van informatie tussen de lidstaten over de inschrijvingsstatus van voertuigen belemmert de traceerbaarheid en is aangemerkt als een reden voor het grote aantal "vermiste voertuigen" in de Unie. Om dit probleem aan te pakken, heeft de Commissie een herziening van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad ⁽²⁹⁾ inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen voorgesteld. Bij die herziening moeten de lidstaten ertoe worden verplicht om voor voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven elektronisch gegevens te registreren aan de hand waarvan de redenen voor de annulering van een inschrijving van een voertuig naar behoren kunnen worden gedocumenteerd, met name wanneer een voertuig in een erkende verwerkingsinrichting als een afgedankt voertuig is verwerkt, in een andere lidstaat opnieuw wordt ingeschreven, naar een derde land buiten de Unie wordt uitgevoerd, of is gestolen. Om de illegale demontage of uitvoer van tijdelijk uitgeschreven voertuigen te voorkomen, moeten voertuigeigenaren bovendien worden verplicht alle wijzigingen in de eigendom van die voertuigen onverwijld bij de nationale voertuigregistratie instantie te melden. Die wijzigingen vormen een aanvulling en bouwen voort op de bestaande voorschriften voor de lidstaten om gegevens over alle op hun grondgebied ingeschreven voertuigen elektronisch te registreren.

⁽²⁶⁾ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁽²⁷⁾ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

⁽²⁸⁾ Verordening (EU) 2019/1020 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 betreffende markttoezicht en conformiteit van producten en tot wijziging van Richtlijn 2004/42/EG en de Verordeningen (EG) nr. 765/2008 en (EU) nr. 305/2011 (PB L 169 van 25.6.2019, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).

⁽²⁹⁾ Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (PB L 138 van 1.6.1999, blz. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) Gezien de noodzaak om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en rekening te houden met de wetenschappelijke vooruitgang, moet de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor de werking van de eengemaakte markt en voor het milieu. De Commissie moet in haar verslag onder meer een evaluatie opnemen van de bepalingen inzake het ontwerp van nieuwe voertuigen, met inbegrip van de doelstellingen inzake herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing, het beheer van afgedankte voertuigen, met inbegrip van de doelstellingen voor recycling, en inzake sancties, alsook een beoordeling van de noodzaak en haalbaarheid van een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van de bepalingen die van toepassing zijn op voertuigen van categorie L, zware bedrijfsvoertuigen, voertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring en kampeerwagens, en met inbegrip van caravans die onder deze verordening vallen. Die evaluatie moet niet alleen gericht zijn op aspecten van de verwerking van afgedankte voertuigen, maar ook op de relevantie en meerwaarde van het vaststellen van ontwerpisen en de mate waarin het probleem van vermiste voertuigen is opgelost, met inbegrip van ramingen van het aantal vermiste voertuigen en het effect van de maatregelen met betrekking tot de uitvoer van gebruikte voertuigen, en de noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen om de traceerbaarheid van voertuigen te verbeteren. In die zin moet de evaluatie een beoordeling omvatten van de doeltreffendheid, interoperabiliteit en betrouwbaarheid van nationale voertuigregistratiesystemen en de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie daartussen om de nauwkeurige identificatie, de status en de traceerbaarheid van voertuigen gedurende hun hele levenscyclus te waarborgen. De Commissie moet ook de stand van de technologische ontwikkeling en de milieuprestaties van biogebaseerd kunststofmateriaal in voertuigen en elastomeren afkomstig van de recycling van banden in nieuwe voertuigen evalueren, en kan in voorkomend geval een wetgevingsvoorstel indienen om relevante doelstellingen vast te stellen. Voor elastomeren afkomstig van de recycling van banden moet prioriteit worden gegeven aan het beoordelen van de mate waarin zij kunnen worden geïntegreerd in de bestaande doelstellingen voor gerecycled kunststofmateriaal.
- (108) Het verslag van de Commissie moet ook een evaluatie bevatten van de maatregelen met betrekking tot het verstrekken van informatie over zorgwekkende stoffen in voertuigen en van de vraag of de traceerbaarheid van dergelijke stoffen moet worden verbeterd. Ook moet in het verslag worden geëvalueerd of er maatregelen moeten worden genomen om de stoffen aan te pakken die van invloed kunnen zijn op de verwerking van voertuigen wanneer zij het einde van hun levensduur bereiken, om deze beter af te stemmen op Verordening (EU) 2024/1781.
- (109) De Commissie moet ook, op basis van de verklaringen van fabrikanten, evalueren of fabrikanten op schema liggen om de doelstellingen voor gerecycled kunststof te halen. Bij de beoordeling moet met name worden gekeken naar de beschikbaarheid van geschikte technologieën voor de recycling van kunststoffen, de beschikbaarheid van voldoende gerecyclede kunststoffen, het kwaliteitsniveau van de gerecyclede kunststoffen in vergelijking tot het vereiste veiligheidsniveau en de technische en economische moeilijkheden die een rol spelen bij het halen van de doelstelling. In voorkomend geval moet de beoordeling vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel van de Commissie tot wijziging van de desbetreffende bepalingen van deze verordening.
- (110) Marktdeelnemers moeten voldoende tijd krijgen om aan de verplichtingen uit hoofde van deze verordening te voldoen, en de lidstaten moeten voldoende tijd krijgen om de nodige administratieve infrastructuur voor de toepassing van deze verordening op te zetten. De toepassing van deze verordening moet daarom worden uitgesteld.
- (111) Om de lidstaten in staat te stellen de nodige administratieve maatregelen te nemen met betrekking tot het opzetten van inzamelingssystemen en tegelijkertijd de continuïteit voor marktdeelnemers en afvalverwerkers te behouden, moet de intrekking van Richtlijn 2000/53/EG worden uitgesteld.
- (112) Deze verordening houdt geen wijziging in van de regels inzake beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen die zijn vastgesteld bij Richtlijn 2000/53/EG, noch van de vrijstellingen van die beperkingen. Zij bevat echter duidelijkere regels over de wijze waarop de naleving van die beperkingen en van andere circulariteitseisen tijdens de typegoedkeuringsprocedure moet worden gecontroleerd. Om ervoor te zorgen dat fabrikanten voldoende tijd hebben om aan die regels te voldoen, moet de toepassing ervan worden uitgesteld. Derhalve moeten de bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG betreffende beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom van kracht blijven totdat de regels van deze verordening van toepassing worden, teneinde de continuïteit te waarborgen en ervoor te zorgen dat voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht dergelijke stoffen niet bevatten in andere gevallen dan bedoeld in die richtlijn.

- (113) Deze verordening bevat ook duidelijkere bepalingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid dan die welke bij Richtlijn 2000/53/EG zijn vastgesteld. Aangezien de invoering van dergelijke regelingen en de noodzakelijke nationale bepalingen inzake de verlening van goedkeuringen aan producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid enige tijd vergt, moet de toepassing van die bepalingen worden uitgesteld. De overeenkomstige bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG moeten van kracht blijven totdat de in deze verordening opgenomen bepalingen van toepassing worden, teneinde de continuïteit te waarborgen met betrekking tot de producenten die de kosten van de inzameling van autowrakken financieren.
- (114) Deze verordening bevat nieuwe voorschriften voor de verwerking van afgedankte voertuigen, met name inzake de verwijdering van voertuigdelen en onderdelen om het hergebruiken, herfabriceren of reviseren daarvan te bevorderen en de kwaliteit van recyclingprocessen te verbeteren. De afvalverwerkers hebben tijd nodig om zich aan die nieuwe voorschriften aan te passen en derhalve moet de toepassing ervan worden uitgesteld. De overeenkomstige bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG moeten van kracht blijven totdat de in deze verordening opgenomen voorschriften van toepassing worden om de continuïteit met betrekking tot de verwerking van afgedankte voertuigen te waarborgen.
- (115) Om de continuïteit te waarborgen moeten de verplichtingen uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG inzake rapportage en de daarmee verband houdende verplichtingen voor de toezending van gegevens aan de Commissie moeten van kracht blijven totdat de nieuwe berekeningsregels en rapportageformaten in het kader van deze verordening door de Commissie zijn vastgesteld.
- (116) De toepassing van alle bepalingen betreffende voertuigen van categorie L en voertuigen van de categorieën M_2 , M_3 , N_2 , N_3 en O moet worden uitgesteld om marktdeelnemers voldoende tijd te geven om aan de nieuwe voorschriften te voldoen. Dit is met name van belang met betrekking tot vergunningen voor erkende verwerkingsinrichtingen die in staat zijn gevaarlijke afvalstoffen uit dergelijke voertuigen te verwijderen en deze voertuigen verder te verwerken.
- (117) Om redenen van duidelijkheid, rationaliteit en vereenvoudiging moet de intrekking van Richtlijn 2005/64/EG worden uitgesteld, aangezien de voorschriften inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing allemaal in deze verordening zijn opgenomen. Dit biedt fabrikanten voldoende tijd om ervoor te zorgen dat de voertuigtypen die zij ontwerpen en bouwen aan de circulariteitseisen voldoen, en typegoedkeuringsinstanties voldoende tijd om de nieuwe regels toe te passen.
- (118) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk bijdragen tot de werking van de eengemaakte markt, de nadelige gevolgen van het beheer van afgedankte voertuigen voorkomen en verminderen, en een hoog niveau van bescherming van het milieu en de menselijke gezondheid waarborgen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar vanwege de noodzaak van harmonisatie beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.

- (119) Op 1 februari 2020 heeft het Verenigd Koninkrijk de Europese Unie verlaten. Het terugtrekkingsakkoord ⁽³⁰⁾ werd gesloten tussen de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie enerzijds en het Verenigd Koninkrijk anderzijds. Het werd goedgekeurd bij Besluit (EU) 2020/135 van de Raad ⁽³¹⁾ en trad in werking op 1 februari 2020. Het terugtrekkingsakkoord voorzag in een overgangperiode die op 31 december 2020 is geëindigd. Na de overgangperiode was het Unierecht niet langer van toepassing op het Verenigd Koninkrijk, terwijl het protocol inzake Ierland en Noord-Ierland (het "Windsor-kader") ⁽³²⁾, dat een integrerend deel vormt van het terugtrekkingsakkoord, van toepassing werd. Overeenkomstig artikel 5, lid 4, van het Windsor-kader en punt 9 van bijlage 2 bij het Windsor-kader, zijn Richtlijn 2005/64/EG en rechtshandelingen van de Unie tot uitvoering, wijziging of vervanging van die richtlijn van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland. Deze verordening vervangt Richtlijn 2005/64/EG en zou derhalve van toepassing zijn op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland. Gelet op het toepassingsgebied van het Windsor-kader is het derhalve passend te verduidelijken dat sommige bepalingen van deze verordening niet van toepassing zijn op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

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

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing:
 - a) op voertuigen en afgedankte voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 als bedoeld in artikel 4, lid 1, punten a), i) en b), i), van Verordening (EU) 2018/858;
 - b) met ingang van 1 september 2029 op voertuigen voor speciale doeleinden en afgedankte voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2018/858, van de categorieën M_1 en N_1 ;
 - c) met ingang van 1 september 2031 op voertuigen en afgedankte voertuigen van de categorieën M_2 , M_3 , N_2 , N_3 en O, zoals bedoeld in artikel 4, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858;
 - d) met ingang van 1 september 2031 op voertuigen voor speciale doeleinden en afgedankte voertuigen voor speciale doeleinden, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2018/858, van de categorieën M_2 , M_3 , N_2 , N_3 en O;
 - e) met ingang van 1 september 2031 op voertuigen en afgedankte voertuigen van categorie L, zoals bedoeld in artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad ⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

⁽³¹⁾ Besluit (EU) 2020/135 van de Raad van 30 januari 2020 betreffende de sluiting van het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (PB L 29 van 31.1.2020, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

⁽³²⁾ Gezamenlijke Verklaring nr. 1/2023 van de Unie en het Verenigd Koninkrijk in het bij het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie ingestelde Gemengd Comité van 24 maart 2023 (PB L 102 van 17.4.2023, blz. 87).

⁽³³⁾ Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 60 van 2.3.2013, blz. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

2. Niettegenstaande lid 1 is deze verordening niet van toepassing op:
- a) in kleine series geproduceerde voertuigen, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 30, van Verordening (EU) 2018/858;
 - b) in kleine series geproduceerde voertuigen van categorie L als bedoeld in artikel 42 van Verordening (EU) nr. 168/2013;
 - c) voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor exclusief gebruik door de strijdkrachten, als bedoeld in artikel 2, lid 2, punt d), van Verordening (EU) 2018/858;
 - d) voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik door de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer, de ordehandhavingsdiensten en de medische nooddiensten, als bedoeld in artikel 2, lid 2, punt e), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
 - e) voertuigen van historisch belang zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 7, van Richtlijn 2014/45/EU, met inbegrip van hun identificeerbare delen en onderdelen die nodig zijn voor hun onderhoudsactiviteiten en om hun historische status te behouden gedurende de periode waarin deze voertuigen als voertuigen van historisch belang worden beschouwd;
 - f) voertuigen van bijzonder cultureel belang gedurende de periode waarin deze voertuigen officieel als zodanig zijn erkend door de bevoegde autoriteiten en in overeenstemming met de procedure van bijlage II bij deze verordening;
 - g) caravans als bedoeld in punt 5.6 van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858;
 - h) door een kleine fabrikant geproduceerde voertuigen voor speciale doeleinden van de categorie M₂, M₃, N₂, N₃ of O, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2018/858;
 - i) rijwielen met trapaandrijving van categorie L1-A, als bedoeld in criterium 9 van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 168/2013, of van categorie L1-B, als bedoeld in punt 1.1.2 van bijlage XIX bij Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 3/2014 van de Commissie ⁽³⁴⁾.
3. Niettegenstaande lid 1, punt c), zijn de volgende bepalingen niet van toepassing op voertuigen en afgedankte voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O:
- a) artikel 4 betreffende herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen;
 - b) artikel 5 betreffende voorschriften voor stoffen in voertuigen;
 - c) artikel 6 betreffende het minimumgehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen;
 - d) artikel 8 betreffende algemene verplichtingen;
 - e) artikel 9 betreffende de strategie inzake circulariteit;

⁽³⁴⁾ Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 3/2014 van de Commissie van 24 oktober 2013 tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende functionele veiligheidsvoorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PB L 7 van 10.1.2014, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

- f) artikel 10 betreffende de verklaring inzake het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen;
- g) artikel 12 betreffende de etikettering van in voertuigen aanwezige voertuigdelen, onderdelen en materialen;
- h) artikel 13 betreffende het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen;
- i) artikel 21 betreffende de differentiatie van bijdragen;
- j) artikel 22 betreffende het kostentoerekeningsmechanisme voor voertuigen die in een andere lidstaat afgedankte voertuigen worden;
- k) artikel 33 betreffende doelstellingen voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing;
- l) artikel 35, lid 2, betreffende de overbrenging van afgedankte voertuigen.

4. Niettegenstaande lid 1, punt e), zijn de volgende bepalingen niet van toepassing op voertuigen of afgedankte voertuigen van categorie L:

- a) artikel 4 betreffende herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen;
- b) artikel 5 betreffende voorschriften voor stoffen in voertuigen;
- c) artikel 6 betreffende het minimumgehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen;
- d) artikel 9 betreffende de strategie inzake circulariteit;
- e) artikel 10 betreffende de verklaring inzake het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen;
- f) artikel 13 betreffende het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen;
- g) artikel 21 betreffende de differentiatie van bijdragen;
- h) artikel 22 betreffende het kostentoerekeningsmechanisme voor voertuigen die in een andere lidstaat afgedankte voertuigen worden;
- i) artikel 33 betreffende doelstellingen voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing;
- j) artikel 35, lid 2, betreffende de overbrenging van afgedankte voertuigen;
- k) artikel 38 betreffende de bevoegde autoriteit voor de uitvoer van gebruikte voertuigen naar derde landen;
- l) artikel 39 betreffende controles en voorschriften inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen;
- m) artikel 40 betreffende geautomatiseerde verificatie van de informatie over de status van het voertuig;
- n) artikel 41 betreffende risicobeheer en douanecontroles;
- o) artikel 42 betreffende opschorting;

- p) artikel 43 betreffende vrijgave voor uitvoer;
 - q) artikel 44 betreffende weigering van vrijgave voor uitvoer;
 - r) artikel 45 betreffende samenwerking tussen autoriteiten en uitwisseling van informatie;
 - s) artikel 46 betreffende elektronische systemen.
5. Niettegenstaande lid 1, punten b) en d), zijn de volgende bepalingen niet van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden of afgedankte voertuigen voor speciale doeleinden:
- a) artikel 4 betreffende herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen;
 - b) artikel 6 betreffende het minimumgehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen;
 - c) artikel 7 betreffende ontwerpen om de verwijdering en vervanging van bepaalde delen en onderdelen in voertuigen mogelijk te maken;
 - d) artikel 8 betreffende algemene verplichtingen;
 - e) artikel 9 betreffende de strategie inzake circulariteit;
 - f) artikel 10 betreffende de verklaring inzake het gehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen;
 - g) artikel 11 betreffende informatie over het verwijderen en vervangen van in voertuigen aanwezige voertuigdelen, onderdelen en materialen;
 - h) artikel 12 betreffende de etikettering van in voertuigen aanwezige voertuigdelen, onderdelen en materialen;
 - i) artikel 13 betreffende het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen;
 - j) artikel 14 betreffende de bevoegde autoriteit voor het beheer van afgedankte voertuigen;
 - k) artikel 15 betreffende erkende verwerkingsinrichtingen;
 - l) artikel 17 betreffende de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid;
 - m) artikel 18 betreffende de goedkeuring inzake de nakoming van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid;
 - n) artikel 19 betreffende registratie;
 - o) artikel 21 betreffende de differentiatie van bijdragen;
 - p) artikel 22 betreffende het kostentoerekeningsmechanisme voor voertuigen die in een andere lidstaat afgedankte voertuigen worden;
 - q) artikel 33 betreffende doelstellingen voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing;
 - r) artikel 35, lid 2, betreffende de overbrenging van afgedankte voertuigen;
 - s) artikel 36 betreffende overdracht van de eigendom van gebruikte voertuigen binnen de Unie;
 - t) artikel 37, lid 1, betreffende de status van het voertuig;

- u) artikel 38 betreffende de bevoegde autoriteit voor de uitvoer van gebruikte voertuigen naar derde landen;
 - v) artikel 39 betreffende controles en voorschriften inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen;
 - w) artikel 40 betreffende geautomatiseerde verificatie van de informatie over de status van het voertuig;
 - x) artikel 41 betreffende risicobeheer en douanecontroles;
 - y) artikel 42 betreffende opschorting;
 - z) artikel 43 betreffende vrijgave voor uitvoer;
 - aa) artikel 44 betreffende weigering van vrijgave voor uitvoer;
 - ab) artikel 45 betreffende samenwerking tussen autoriteiten en uitwisseling van informatie;
 - ac) artikel 46 betreffende elektronische systemen.
6. Niettegenstaande lid 1 is het volgende van toepassing:
- a) de artikelen 4 tot en met 13 zijn niet van toepassing op delen van een voertuig waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van een meerfasentypegoedkeuring van de categorie M₂, M₃, N₂, N₃ of O anders dan het basisvoertuig; de andere bepalingen van deze verordening gelden voor zover zij van toepassing zijn op de categorie van het voertuig in kwestie;
 - b) artikel 5 is niet van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden van de categorie M₂, M₃, N₂, N₃ of O;
 - c) de artikelen 7 en 11 zijn alleen van toepassing op voertuigen van categorie L met betrekking tot de vermeldingen 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 en 11 van deel C van bijlage VIII;
 - d) artikel 7 is alleen van toepassing op voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O met betrekking tot de vermeldingen 1, 3, 4 en 5 van deel C van bijlage VIII;
 - e) artikel 8 is alleen van toepassing op voertuigen van categorie L met betrekking tot de verplichtingen die van toepassing zijn op dergelijke voertuigen;
 - f) artikel 16, punt b), is niet van toepassing op voertuigen van categorie L en voertuigen van de categorie M₂, M₃, N₂, N₃ of O noch op speciale voertuigen van categorie M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃ of O;
 - g) de lidstaten kunnen voertuigen van de categorieën L1e, L2e en L6e vrijstellen van de verplichtingen uit hoofde van artikel 23, lid 6, en de artikelen 25, 36 en 37;
 - h) voor voertuigen van categorie L en voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O en voor speciale voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O is artikel 29 alleen van toepassing met betrekking tot de vermeldingen 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 en 11 van deel C van bijlage VIII;
 - i) voor voertuigen van categorie L en voor voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O zijn de artikelen 47 en 50 alleen van toepassing op de rapportage en de handhaving van de verplichtingen die voor dergelijke voertuigcategorieën gelden.

*Artikel 3***Definities**

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) “voertuig”: elk voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 15, van Verordening (EU) 2018/858 of vermeld in artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 2) “autowrak”: een voertuig dat een afvalstof is zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2008/98/EG, of dat een afvalstof is volgens bijlage I van deze verordening;
- 3) “voertuigtype”: elk type voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 32, van Verordening (EU) 2018/858 of een voertuigtype zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 73, van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 4) “hergebruik”: elke handeling waarbij voertuigdelen of onderdelen van afgedankte voertuigen opnieuw worden gebruikt voor hetzelfde doel als waarvoor zij werden ontworpen;
- 5) “herbruikbaarheid”: de mogelijkheid om voertuigdelen of onderdelen van afgedankte voertuigen opnieuw te gebruiken;
- 6) “recyclebaarheid”: de mogelijkheid om voertuigdelen, onderdelen of materialen van afgedankte voertuigen te recyclen;
- 7) “mogelijke nuttige toepassing”: de mogelijkheid om voertuigdelen, onderdelen of materialen van afgedankte voertuigen nuttig toe te passen;
- 8) “leverancier”: elke natuurlijke of rechtspersoon die voertuigdelen, onderdelen of materialen levert aan een fabrikant die deze gebruikt om voertuigen te vervaardigen;
- 9) “kunststof”: een polymeer in de zin van artikel 3, punt 5, van Verordening (EG) nr. 1907/2006, waaraan mogelijk additieven of andere stoffen zijn toegevoegd, en dat als structureel hoofdbestanddeel van eindproducten kan fungeren, met uitzondering van natuurlijke polymeren die niet chemisch gewijzigd zijn;
- 10) “kritieke grondstoffen”: kritieke grondstoffen in de zin van artikel 4, lid 1, van Verordening (EU) 2024/1252;
- 11) “afval vóór consumptie”: materiaal dat tijdens een fabricageproces aan de afvalstroom wordt onttrokken, met uitzondering van hergebruik van materialen, zoals materialen die het resultaat zijn van herbewerking of hervermaling tijdens een proces of die resten van dat proces vormen en die kunnen worden teruggewonnen binnen het proces waardoor het materiaal is gegenereerd;
- 12) “afval na consumptie”: afval dat afkomstig is van producten die in de handel zijn gebracht of die zijn geleverd voor distributie, consumptie of gebruik in een derde land in het kader van een handelsactiviteit, al dan niet tegen betaling;
- 13) “verwijdering”: een handmatige, mechanische, chemische, thermische of metallurgische behandeling die ervoor zorgt dat de doelvoertuigdelen, -onderdelen of -materialen van afgedankte voertuigen afzonderlijk identificeerbaar zijn als een afzonderlijke uitvoerstroom of deel van een uitvoerstroom;

- 14) “motor voor elektrische voertuigen”: een elektromotor die elektrisch ingangsvermogen omzet in mechanisch uitgangsvermogen om te zorgen voor de aandrijving van een voertuig;
- 15) “batterij voor elektrische voertuigen”: batterij voor een elektrisch voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, lid 1, punt 14, van Verordening (EU) 2023/1542;
- 16) “erkende verwerkingsinrichting”: elke inrichting of onderneming die overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG en deze verordening gemachtigd is afgedankte voertuigen in te zamelen, op te slaan en te verwerken, met inbegrip van de voertuigdelen en onderdelen daarvan;
- 17) “shredderen”: handelingen voor het stuktrekken of vermalen van afgedankte voertuigen;
- 18) “verwerking”: elke activiteit die plaatsvindt na de afgifte van een afgedankt voertuig aan een inrichting voor de depollutie, demontage, verpletting, versnijding, shredderen, nuttige toepassing of voorbereiding vóór de verwijdering van shredderafval, en elke andere handeling voor de nuttige toepassing of verwijdering van afgedankte voertuigen en voertuigdelen, onderdelen en materialen daarvan;
- 19) “reparatie- en onderhoudsbedrijf”: een natuurlijke of rechtspersoon die een beroepsactiviteit uitvoert die direct of indirect verband houdt met de reparatie en het onderhoud van voertuigen, waaronder reparateurs, fabrikanten of distributeurs van reparatieapparatuur, gereedschap of reserveonderdelen, alsook uitgevers van technische informatie, automobiellclubs, wegenwachtdiensten, bedrijven die keurings- en controlediensten aanbieden, bedrijven die opleidingen aanbieden voor installateurs, en fabrikanten en reparateurs van uitrustingsstukken voor voertuigen die op alternatieve brandstof rijden;
- 20) “op de markt aanbieden”: het in het kader van een handelsactiviteit, al dan niet tegen betaling, verstrekken van een voertuig met het oog op distributie of gebruik op de markt;
- 21) “in de handel brengen”: het voor het eerst in de Unie op de markt aanbieden van een voertuig;
- 22) “afvalverwerker”: elke natuurlijke of rechtspersoon die zich beroepsmatig bezighoudt met de inzameling of verwerking van afgedankte voertuigen, met inbegrip van voertuigdelen en onderdelen daarvan;
- 23) “producent”: elke fabrikant, importeur of distributeur die, ongeacht de gebruikte verkooptechniek, met inbegrip van overeenkomsten op afstand zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 7, van Richtlijn 2011/83/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁵⁾, beroepsmatig een voertuig voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat aanbiedt voor distributie of gebruik;
- 24) “organisatie voor producentenverantwoordelijkheid”: een rechtspersoon die de nakoming van de verplichtingen in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid namens meerdere producenten financieel of financieel en operationeel regelt;
- 25) “gemachtigde vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid”: een natuurlijke of rechtspersoon die is gevestigd in een lidstaat waarin de producent voertuigen voor het eerst op de markt aanbiedt, anders dan de lidstaat of het derde land waar de producent is gevestigd, en die overeenkomstig artikel 8 bis, lid 5, derde alinea, van Richtlijn 2008/98/EG door de producent is aangewezen om de verplichtingen van die producent uit hoofde van hoofdstuk IV van deze verordening na te komen;

⁽³⁵⁾ Richtlijn 2011/83/EU van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2011 betreffende consumentenrechten, tot wijziging van Richtlijn 93/13/EEG van de Raad en van Richtlijn 1999/44/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 85/577/EEG en van Richtlijn 97/7/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 304 van 22.11.2011, blz. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

- 26) “gemachtigde vertegenwoordiger voor het grensoverschrijdende mechanisme”: een natuurlijke of rechtspersoon die is gevestigd in een lidstaat en overeenkomstig artikel 22 door de fabrikant is aangewezen;
- 27) “secundaire grondstoffen”: materialen die zijn verkregen door middel van recyclingprocessen en die primaire grondstoffen kunnen vervangen;
- 28) “voertuigeigenaar”: elke natuurlijke of rechtspersoon die houder is van het eigendomsrecht van een voertuig of de houder van het kentekenbewijs van het voertuig, of, indien noch de houder van het eigendomsrecht, noch de houder van het kentekenbewijs van het voertuig kan worden geïdentificeerd, de houder van het voertuig;
- 29) “post-shreddertechnologie”: technieken en technologieën die worden gebruikt voor de verwerking van materialen uit afgedankte voertuigen, nadat deze zijn geshredderd, met het oog op verdere nuttige toepassing overeenkomstig deel G, punt 2, van bijlage VIII;
- 30) “herfabricage”: professionele handelingen waarbij een nieuw voertuigdeel of onderdeel wordt vervaardigd om terug te keren in de oorspronkelijke toestand van voertuigdelen en onderdelen die uit voertuigen of afgedankte voertuigen zijn verwijderd en waarbij ten minste één verandering wordt aangebracht die van invloed is op de veiligheid, de levensduur, de prestaties, het doel of het type van het voertuigdeel of onderdeel, in een proces dat in overeenstemming is met specifieke technische specificaties, waaronder engineering-, kwaliteits- en testnormen;
- 31) “revisie”: acties om een voertuigdeel of onderdeel dat uit voertuigen of afgedankte voertuigen wordt verwijderd, voor te bereiden, te reinigen, te testen, te onderhouden en, zo nodig, te repareren, teneinde de prestaties of functionaliteit ervan te herstellen binnen het beoogde gebruik en het beoogde prestatiebereik zoals oorspronkelijk bedacht in de ontwerpfase toen het voertuigdeel of onderdeel in de handel werd gebracht;
- 32) “niet-inerte afvalstoffen”: afvalstoffen die niet voldoen aan de voorwaarden van de definitie van “inerte afvalstoffen” in artikel 2, punt e), van Richtlijn 1999/31/EG van de Raad ⁽³⁶⁾;
- 33) “gebruikt voertuig”: een voertuig dat in een lidstaat of een derde land is ingeschreven en geen afgedankt voertuig is;
- 34) “voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig”: een gebruikt voertuig dat onder de douaneregeling van artikel 269 van Verordening (EU) nr. 952/2013 moet worden geplaatst;
- 35) “marktdeelnemer”: een producent, inzamelaar, autoverzekeringsmaatschappij, leverancier, reparatie- en onderhoudsbedrijf, afvalverwerker, waaronder een demontage- of recyclebedrijf, en elk ander bedrijf dat betrokken is bij het ontwerp van voertuigen, de handel in gebruikte voertuigen, demontage, hergebruik of beheer van afgedankte voertuigen, en herfabricage en revisie van voertuigdelen, onderdelen en materialen van voertuigen;
- 36) “verkeersgeschikt voertuig”: een voertuig dat overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU geschikt is voor het verkeer;
- 37) “retrofitter”: elke rechtspersoon die een elektrische omvormingskit vervaardigt of voertuigen met verbrandingsmotor ombouwt tot elektrische voertuigen met batterijen of voertuigen met brandstofcellen;
- 38) “inzamelpunt”: een marktdeelnemer die geen erkende verwerkingsinrichting is en die afgedankte voertuigen tijdelijk opslaat en voorbereidingen treft om de ingezamelde afgedankte voertuigen voor verwerking over te dragen aan een erkende verwerkingsinrichting;

⁽³⁶⁾ Richtlijn 1999/31/EG van de Raad van 26 april 1999 betreffende het storten van afvalstoffen (PB L 182 van 16.7.1999, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

- 39) “afvalstof”, “afgewerkte olie”, “afvalstoffenhouder”, “afvalstoffenbeheer”, “inzameling”, “preventie”, “nuttige toepassing”, “recycling”, “opvulling”, “verwijdering” en “regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid”: afvalstof, afgewerkte olie, afvalstoffenhouder, afvalstoffenbeheer, inzameling, preventie, nuttige toepassing, recycling, opvulling, verwijdering en regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zoals respectievelijk gedefinieerd in artikel 3, punten 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17 bis, 19 en 21, van Richtlijn 2008/98/EG;
- 40) behalve voor voertuigen van categorie L: “typegoedkeuring”, “meerfasentypegoedkeuring”, “onderdeel”, “voertuigdelen”, “reserveonderdelen”, “basisvoertuig”, “in kleine series geproduceerd voertuig”, “voertuig voor speciale doeleinden”, “markttoezichtautoriteit”, “goedkeuringsinstantie”, “fabrikant”, “importeur” en “distributeur”: typegoedkeuring, meerfasentypegoedkeuring, onderdeel, voertuigdelen, reserveonderdelen, basisvoertuig, in kleine series geproduceerd voertuig, voertuig voor speciale doeleinden, markttoezichtautoriteit, goedkeuringsinstantie, fabrikant, importeur en distributeur zoals respectievelijk gedefinieerd in artikel 3, punten 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 en 43, van Verordening (EU) 2018/858;
- 41) voor voertuigen van categorie L: “typegoedkeuring”, “basisvoertuig”, “onderdeel”, “voertuigdelen”, “reserveonderdelen”, “fabrikant”, “importeur”, “distributeur”, “markttoezichtautoriteit” en “goedkeuringsinstantie”: typegoedkeuring, basisvoertuig, onderdeel, voertuigdelen, reserveonderdelen, fabrikant, importeur, distributeur, markttoezichtautoriteit en goedkeuringsinstantie zoals respectievelijk gedefinieerd in artikel 3, punten 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56, en 57, van Verordening (EU) nr. 168/2013, en “in kleine series geproduceerd voertuig”: in kleine series geproduceerd voertuig als bedoeld in artikel 42 van die verordening;
- 42) “inschrijving”, “kentekenbewijs”, “tenaamgestelde van het kentekenbewijs”, “opschorting” en “annulering van een inschrijving”: inschrijving, kentekenbewijs, tenaamgestelde van het kentekenbewijs, opschorting en annulering van een inschrijving zoals respectievelijk gedefinieerd in artikel 2, punten b), c), d), e) en f), van Richtlijn 1999/37/EG;
- 43) “voertuig van historisch belang”, “technische controle” en “technisch certificaat”: voertuig van historisch belang, technische controle en technisch certificaat zoals respectievelijk gedefinieerd in artikel 3, punten 7, 9 en 12, van Richtlijn 2014/45/EU;
- 44) “zorgwekkende stof” en “gegevensdrager”: zorgwekkende stof en gegevensdrager zoals respectievelijk gedefinieerd in artikel 2, punten 27 en 29, van Verordening (EU) 2024/1781;
- 45) “douaneautoriteiten”: douaneautoriteiten zoals gedefinieerd in artikel 5, punt 1, van Verordening (EU) nr. 952/2013;
- 46) “onlineplatform”: een onlineplatform zoals gedefinieerd in artikel 3, punt i), van Verordening (EU) 2022/2065;
- 47) “kleine fabrikant”: kleine fabrikant zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 48, van Verordening (EU) 2024/1257;
- 48) “batterij voor lichte vervoermiddelen”: batterij voor lichte vervoermiddelen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 11, van Verordening (EU) 2023/1542;
- 49) “verpakkingsafval”: verpakkingsafval zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 25, van Verordening (EU) 2025/40 van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁷⁾;

⁽³⁷⁾ Verordening (EU) 2025/40 van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 2024 betreffende verpakkingen en verpakkingsafval, tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1020 en Richtlijn (EU) 2019/904, en tot intrekking van Richtlijn 94/62/EG (PB L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

- 50) “afgedankte elektrische en elektronische apparatuur”: afgedankte elektrische en elektronische apparatuur zoals gedefinieerd in artikel 3, lid 1, punt e), van Richtlijn 2012/19/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁸⁾;
- 51) “biogebaseerde kunststoffen”: biogebaseerde kunststoffen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 53, van Verordening (EU) 2025/40;
- 52) “regeneratie”: regeneratie zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 13, van Verordening (EU) 2024/573.

HOOFDSTUK II

CIRCULARITEITSEISEN

Artikel 4

Herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen

1. Elk voertuig dat behoort tot een voertuigtype waarvoor met ingang van 1 september 2032 uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, wordt zo gebouwd dat het:
 - a) voor ten minste 85 % van zijn massa herbruikbaar of recyclebaar is;
 - b) voor ten minste 95 % van zijn massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar is.
2. Voor elk in lid 1 bedoeld voertuigtype nemen fabrikanten de volgende maatregelen:
 - a) via de volledige toeleveringsketen verzamelen zij de nodige gegevens, met name de aard en de massa van alle materialen die bij de constructie van de voertuigen worden gebruikt, om ervoor te zorgen dat deze verordening voortdurend wordt nageleefd;
 - b) zij bewaren alle andere relevante voertuiggegevens die nodig zijn voor het in punt e) bedoelde berekeningsproces;
 - c) zij leggen procedures vast om de juistheid en volledigheid van de van de leveranciers ontvangen informatie te verifiëren;
 - d) zij beheren en documenteren de specificatie van de materialen;
 - e) zij berekenen de percentages herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing voor de toepassing van lid 1 van dit artikel, volgens de door de Commissie uit hoofde van lid 3 van dit artikel vastgestelde methode of, voordat er een dergelijke methode is vastgesteld en in werking is getreden, overeenkomstig de internationale norm ISO 22628:2002 in combinatie met de in bijlage III, deel A, bij deze verordening beschreven elementen;
 - f) zij markeren de voertuigdelen en onderdelen van de voertuigen die van polymeren en elastomeren zijn gemaakt, overeenkomstig artikel 12, lid 1;
 - g) zij zorgen ervoor dat de in bijlage VIII, deel E, vermelde voertuigdelen en onderdelen niet worden hergebruikt bij de bouw van nieuwe voertuigen.
3. De Commissie stelt uiterlijk op 28 februari 2029 een uitvoeringshandeling vast tot vaststelling van een methode voor de berekening en verificatie van de percentages herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig, rekening houdend met de elementen in bijlage III en de internationale norm ISO 22628:2002. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 52, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

⁽³⁸⁾ Richtlijn 2012/19/EU van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2012 betreffende afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA) (PB L 197 van 24.7.2012, blz. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

Artikel 5

Voorschriften voor stoffen in voertuigen

1. De aanwezigheid van zorgwekkende stoffen in voertuigen en in voertuigdelen en onderdelen daarvan moet zoveel mogelijk worden beperkt.
2. Uiterlijk op 14 februari 2028 stelt de Commissie een verslag op over de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen in voertuigen om te bepalen in hoeverre deze stoffen een negatieve invloed hebben op het hergebruik en de recycling van materialen of een negatief effect hebben op het milieu of de gezondheid. De Commissie wordt bij aspecten van chemische veiligheid bijgestaan door het agentschap. Het verslag gaat niet over zorgwekkende stoffen in voertuigdelen en onderdelen die al op grond van andere wetgeving van de Unie moeten worden geïdentificeerd of beoordeeld. De Commissie legt het verslag voor aan het Europees Parlement en de Raad, zet haar bevindingen daarin uiteen en beraadt zich op de passende vervolgmaatregelen. Indien een lidstaat van oordeel is dat een stof een negatieve invloed heeft op het hergebruik en de recycling van materialen in een voertuig waarin deze stof aanwezig is, verstrekt hij die informatie uiterlijk op 14 februari 2029 aan de Commissie en, indien het om de chemische veiligheid gaat, ook aan het agentschap, onder verwijzing naar alle relevante risicobeoordelingen of andere relevante gegevens, indien die beschikbaar zijn.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen door informatievereisten en beperkingen vast te stellen voor de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen die een negatieve invloed hebben op het hergebruik en de recycling van materialen in voertuigen en de voertuigdelen en onderdelen daarvan, om redenen die niet in de eerste plaats verband houden met de chemische veiligheid.
4. Voertuigtypen waarvoor met ingang van 1 september 2032 uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend of nieuwe voertuigdelen of onderdelen die voor een dergelijk voertuig in de handel worden gebracht bevatten geen lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom.
5. In afwijking van lid 4 van dit artikel mogen voertuigtypen of voertuigdelen en onderdelen die voor die voertuigen in de handel worden gebracht lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten onder de voorwaarden en tot de maximumconcentratiewaarden die zijn vastgelegd in bijlage IV bij deze verordening. De leden 2, 3 en 4 van dit artikel en het onderhavige lid zijn niet van toepassing op batterijen die zijn ingebouwd in voertuigen waarop Verordening (EU) 2023/1542 van toepassing is.
6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage IV teneinde deze aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang aan te passen door:
 - a) maximumconcentratiewaarden vast te stellen waaronder de aanwezigheid van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom in specifieke voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen moet worden getolereerd;
 - b) bepaalde voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen vrij te stellen van het bij lid 4 vastgestelde verbod op de aanwezigheid van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - i) het gebruik van die stoffen is onvermijdelijk;
 - ii) er is aangetoond dat de sociaal-economische voordelen van het gebruik van die stoffen zwaarder wegen dan het risico voor het milieu of de voor gezondheid van de mens;
 - iii) er zijn geen geschikte alternatieve stoffen of technologieën;

- c) voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen te schrappen uit bijlage IV, indien het gebruik van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom kan worden vermeden;
- d) de voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen aan te duiden die vóór verdere verwerking moeten worden verwijderd en te vereisen dat zij van een etiket worden voorzien of op een andere passende wijze identificeerbaar worden gemaakt.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage IV te wijzigen, met name door bepaalde vrijstellingen voor homogene materialen en onderdelen van de lijst te schrappen, indien de specifieke vrijstelling onder andere wetgeving van de Unie valt.

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

7. Op verzoek van de Commissie stelt het agentschap binnen twaalf maanden een verslag op, onder andere op basis van een raadpleging van belanghebbenden, over de technische en economische haalbaarheid van de alternatieven voor de in bijlage IV vermelde bestaande vrijstellingen en, op basis van die beoordeling, een terdege gemotiveerd voorstel voor de specifieke wijziging van een dergelijke vrijstelling.

8. Zodra het agentschap het verzoek van de Commissie ontvangt, publiceert het op zijn website een bericht dat er een verslag over een mogelijke wijziging van een vrijstelling in bijlage IV zal worden opgesteld en nodigt het de lidstaten en alle belanghebbenden uit binnen twaalf weken na de datum van bekendmaking van dat bericht opmerkingen in te dienen. Het agentschap publiceert op zijn website alle opmerkingen die het van de lidstaten en de belanghebbenden heeft ontvangen.

9. Uiterlijk twaalf maanden na de indiening van het in lid 7 bedoelde verslag bij de Commissie brengt het bij artikel 76, lid 1, punt d), van Verordening (EG) nr. 1907/2006 ingestelde Comité sociaal-economische analyse van het agentschap een advies uit over het verslag en over de specifieke voorgestelde wijzigingen. Het agentschap legt dat advies onverwijld voor aan de Commissie.

Artikel 6

Minimumgehalte aan gerecycled materiaal in voertuigen

1. De kunststof die is verwerkt in elk nieuw voertuigtype waarvoor met ingang van 1 september 2032 uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, bestaat voor ten minste 15 % van het gewicht uit kunststof die uit kunststofafval na consumptie is gerecycled.

De kunststof die is verwerkt in elk nieuw voertuigtype waarvoor met ingang van 1 september 2036 uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, bestaat voor ten minste 25 % van het gewicht uit kunststof die uit kunststofafval na consumptie is gerecycled.

2. Ten minste 20 % van de in lid 1 vastgestelde doelstelling wordt bereikt door in het voertuigtype in kwestie kunststoffen op te nemen die zijn gerecycled uit afgedankte voertuigen of uit voertuigdelen en onderdelen die tijdens de gebruiksfase uit voertuigen zijn verwijderd.

3. Het gewicht van de kunststof in elk nieuw voertuigtype en het gewicht van gerecyclede kunststof als bedoeld in de leden 1 en 2 omvatten geen elastomeren uit banden en uit andere thermohardende materialen dan polyurethaanschuim dat gebruikt wordt voor autostoelvulling.

4. Voor de toepassing van de verplichtingen die zijn vastgelegd in de leden 1, 2 en 3 wordt gerecycled materiaal teruggewonnen uit afval na consumptie dat is gerecycled in:

- a) een in de Unie gevestigde installatie, of
- b) vanaf 14 augustus 2030 een in een derde land gevestigde installatie, op voorwaarde dat die installatie voldoet aan de voorschriften van bijlage XIII.

Uiterlijk op 30 september 2028 beoordeelt de Commissie het verwachte effect op de wereldhandel en op de recycling- en automobiellindustrie van de Unie in meer detail en brengt zij aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over haar beoordeling.

5. Uiterlijk op 31 augustus 2028 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 52, lid 2, een uitvoeringshandeling vast om de methode vast te stellen voor de berekening en verificatie, voor de toepassing van de leden 1 tot en met 4 van dit artikel, van het aandeel uit afval na consumptie en uit afgedankte voertuigen gerecyclede kunststoffen dat aanwezig en verwerkt is in voertuigtypen.

Een boekhoudmethode op basis van de massabalans is van toepassing op gerecyclede kunststof die is verkregen uit andere recyclingmethoden dan mechanische recycling, in overeenstemming met de boekhoudmethoden op basis van de massabalans die van toepassing zijn op de recycling van kunststoffen in overeenstemming met de definitie van recycling in Richtlijn 2008/98/EG.

De verificatiemethode omvat een verplichting voor fabrikanten om ervoor te zorgen dat elke installatie in een derde land die gerecycled materiaal produceert waarvan zij gebruikmaken, voldoet aan bijlage XIII, en dat elk van dergelijke installaties in een derde land ten minste om de vijf jaar aan een audit wordt onderworpen door een onafhankelijke derde entiteit op grond van bijlage XIV. Bij die audits wordt nagegaan of er aan de voorwaarden van de leden 1 tot en met 4 van dit artikel is voldaan.

De auditvereiste van de derde alinea van dit lid en de vereisten en criteria in bijlage XIII voor in derde landen gerecycled materiaal zijn van toepassing met ingang van 14 augustus 2030.

6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de leden 1 en 2 van dit artikel aan te vullen door tijdelijke afwijkingen van de doelstellingen voor het gehalte aan gerecyclede kunststof vast te stellen, of een tijdschema vast te stellen indien het vanwege een gebrek aan beschikbaarheid of buitensporige prijzen van specifieke gerecyclede kunststoffen buitensporig moeilijk is om aan de minimumpercentages voor het gehalte aan gerecycled materiaal te voldoen.

7. Uiterlijk op 30 september 2027 beoordeelt de Commissie of het haalbaar is een vereiste vast te stellen inzake het minimumaandeel gerecycled staal, met name rekening houdend met het volgende:

- a) de huidige en voorspelde beschikbaarheid van ijzerschroot uit de productfamilies van platstaal, lang staal en, indien van toepassing, roestvrij staal;
- b) het huidige aandeel ijzerschroot in verschillende halffabricaten en tussenproducten van staal met betrekking tot staalfamilies die in voertuigen worden gebruikt, en verwachte veranderingen in verband met de transitie van de automobielsector;
- c) het potentiële gebruik van ijzerschroot door fabrikanten in voertuigen waarvoor in de toekomst typegoedkeuring moet worden verleend en de respectieve potentiële bijdrage aan hogere niveaus van schrootgebruik gezien de verschillende beperkingen qua samenstelling die van toepassing zijn op elke familie van staalproducten;
- d) de relatieve vraag van de automobielsector in vergelijking met de vraag naar ijzerschroot van andere sectoren, rekening houdend met het vermogen om het kopergehalte en andere onbedoelde ongewenste deeltjes te tolereren;

- e) de economische levensvatbaarheid, de technische en wetenschappelijke vooruitgang, met inbegrip van veranderingen in de beschikbaarheid van recyclingtechnologieën met betrekking tot de recyclingpercentages voor staal, evenals de noodzaak om tekortkomingen van de markt aan te pakken waardoor het gebruik van staalschroot na en vóór consumptie wordt belemmerd;
- f) de bijdrage van een minimumaandeel aan gerecycled staal in voertuigen aan de open strategische autonomie en de klimaat-, milieu- en industriële doelstellingen van de Unie, met name wat de ontwikkeling van aanvullende leidende markten voor de productie van koolstofvrij staal betreft;
- g) de noodzaak om onevenredige negatieve gevolgen voor de betaalbaarheid van voertuigen te voorkomen, en
- h) de invloed op de totale kosten en het concurrentievermogen van de automobielsector en de gehele waardeketen van staal voor de automobielenindustrie.

Uiterlijk op 30 september 2028 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 51 een gedelegeerde handeling vast om deze verordening aan te vullen door een minimumaandeel staal te bepalen dat is gerecycled uit afval na consumptie en, in voorkomend geval, ijzerschroot, dat aanwezig moet zijn en moet worden verwerkt in voertuigtypen waarvoor overeenkomstig deze verordening en Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring moet worden verleend. In die gedelegeerde handeling wordt ook de toepassingsdatum vastgesteld van de verplichting voor een minimumaandeel gerecycled materiaal: niet later dan 14 augustus 2033. Staal dat als versterkingsmateriaal in banden wordt gebruikt, valt niet onder het toepassingsgebied van die gedelegeerde handeling.

Uiterlijk op 30 september 2028 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 51 een gedelegeerde handeling vast door de methode vast te stellen voor de berekening en verificatie van het aandeel staal dat uit staalafval na consumptie wordt gerecycled in voertuigtypen en, in voorkomend geval, uit ijzerschroot, en dat aanwezig en verwerkt is in voertuigtypen.

8. Uiterlijk op 30 september 2027 beoordeelt de Commissie of het haalbaar is een vereiste vast te stellen inzake het minimumaandeel aluminium en aluminiumlegeringen, dat uit afval na consumptie wordt gerecycled en dat aanwezig en verwerkt is in voertuigtypen, met name rekening houdend met het volgende:

- a) de huidige en voorspelde beschikbaarheid van aluminium en aluminiumlegeringen die uit afval vóór en uit afval na consumptie worden gerecycled;
- b) de huidige aandelen gerecycled materiaal uit afval na consumptie in aluminium en aluminiumlegeringen in voertuigen die in de handel worden gebracht;
- c) de economische levensvatbaarheid, de technische en wetenschappelijke vooruitgang, met inbegrip van veranderingen in de beschikbaarheid van recyclingtechnologieën met betrekking tot het soort gerecyclede materialen en de recyclingpercentages ervan;
- d) de bijdrage van een minimumaandeel aan gerecycled aluminium in voertuigen aan de open strategische autonomie en de klimaat-, milieu- en industriële doelstellingen van de Unie, met name wat de ontwikkeling van aanvullende leidende markten voor de productie van koolstofvrij aluminium en aluminiumlegeringen betreft;
- e) de noodzaak om onevenredige negatieve gevolgen voor de betaalbaarheid van voertuigen die aluminium en aluminiumlegeringen bevatten te voorkomen, en
- f) de invloed op de totale kosten en het concurrentievermogen van de automobielsector.

Uiterlijk op 30 september 2028 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 51 een gedelegeerde handeling vast om deze verordening aan te vullen door een minimumaandeel gerecycled aluminium en aluminiumlegeringen te bepalen dat aanwezig moet zijn en moet worden verwerkt in voertuigtypen waarvoor overeenkomstig deze verordening en Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring moet worden verleend. In die gedelegeerde handeling wordt ook de toepassingsdatum vastgesteld van de verplichting voor een minimumaandeel gerecycled materiaal: niet later dan 14 augustus 2033.

Uiterlijk op 30 september 2028 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 51 een gedelegeerde handeling vast door de methode vast te stellen voor de berekening en verificatie van het aandeel aluminium en aluminiumlegeringen dat uit afval na consumptie wordt gerecycled in voertuigtypen en, in voorkomend geval, uit afval vóór consumptie, en dat aanwezig en verwerkt is in voertuigtypen.

9. Uiterlijk op 31 augustus 2029 beoordeelt de Commissie of het haalbaar is een vereiste vast te stellen inzake het minimumaandeel:

- a) magnesium en magnesiumlegeringen, dat uit afval vóór en uit afval na consumptie wordt gerecycled en dat aanwezig en verwerkt is in voertuigtypen, en
- b) neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt of boor, dat uit afval na consumptie en, indien van toepassing, uit afval vóór consumptie wordt gerecycled en dat aanwezig en verwerkt is in permanente magneten.

In de haalbaarheidsbeoordeling wordt rekening gehouden met het volgende:

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

Na afronding van de in de eerste alinea genoemde beoordeling is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 51 een gedelegeerde handeling vast te stellen, om deze verordening aan te vullen door het bepalen van een minimumaandeel:

- a) magnesium en magnesiumlegeringen, dat uit afval na consumptie en, in voorkomend geval, uit afval vóór consumptie wordt gerecycled en dat aanwezig en verwerkt is in voertuigtypen, en
- b) neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt of boor, dat uit afval na consumptie en, indien van toepassing, uit afval vóór consumptie wordt gerecycled en dat aanwezig en verwerkt is in permanente magneten.

In de in de derde alinea bedoelde gedelegeerde handeling wordt ook de toepassingsdatum vastgesteld van de verplichting voor een minimumaandeel gerecycled materiaal.

Uiterlijk op 30 september 2029 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 51 een gedelegeerde handeling vast tot vaststelling van de methode voor de berekening en verificatie van het aandeel in de derde alinea genoemde gerecyclede materialen dat aanwezig en verwerkt is in voertuigtypen.

*Artikel 7***Ontwerp om de verwijdering en vervanging van bepaalde delen en onderdelen in voertuigen mogelijk te maken**

1. Elk voertuig dat behoort tot een nieuw voertuigtype waarvoor met ingang van 1 september 2032 typegoedkeuring wordt verleend uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 en Verordening (EU) nr. 168/2013, wordt zodanig ontworpen dat het de verwijdering uit het desbetreffende voertuig van de in bijlage VIII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen door erkende verwerkingsinrichtingen tijdens de afvalfase van het voertuig niet belemmert met het oog op vervanging, hergebruik, recycling, herfabricage of revisie als dat technisch haalbaar is.
2. Elk voertuig dat behoort tot een nieuw voertuigtype waarvoor met ingang van 1 september 2032 uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, wordt zodanig ontworpen dat batterijen voor elektrische voertuigen en de batterijpakken ervan en motoren voor elektrische voertuigen tijdens de gebruiksfase en de afvalfase van het voertuig op gemakkelijke en niet-destructieve wijze uit het voertuig kunnen worden verwijderd en vervangen door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van lid 2 om daarin extra in bijlage VIII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen op te nemen, rekening houdend met de technische en wetenschappelijke vooruitgang.
4. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen tot vaststelling van de voorwaarden voor het ontwerp voor de verwijdering en vervanging van de in lid 2 bedoelde voertuigdelen en onderdelen indien dat nodig is om een geharmoniseerde uitvoering van de in dat lid bedoelde verplichting te waarborgen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 52, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.
5. Fabrikanten belemmeren het verwijderen en vervangen van voertuigdelen en onderdelen niet door middel van software-updates, tenzij anders bepaald in het Unierecht.

HOOFDSTUK III

VERPLICHTINGEN VAN FABRIKANTEN*Artikel 8***Algemene verplichtingen**

1. Fabrikanten tonen aan dat voor door hen geproduceerde en in de handel gebrachte nieuwe voertuigtypen typegoedkeuring is verleend overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2018/858, van Verordening (EU) nr. 168/2013 en van deze verordening.
2. Met het oog op de typegoedkeuring van voertuigtypen waarop de voorschriften van de artikelen 4, 5, 6 of 7 van toepassing zijn, verstrekt de fabrikant de documentatie waaruit blijkt dat aan die voorschriften is voldaan en:
 - a) neemt hij die documentatie op in het informatiedossier zoals bedoeld in artikel 24 van Verordening (EU) 2018/858 of in artikel 27 van Verordening (EU) nr. 168/2013, naargelang wat van toepassing is, en
 - b) dient hij die overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EU) 2018/858 of artikel 26 van Verordening (EU) nr. 168/2013, naargelang wat van toepassing is, bij de typegoedkeuringsinstantie in.

3. Met het oog op de typegoedkeuring van voertuigen waarop de voorschriften van artikel 10 van deze verordening van toepassing zijn, stelt de fabrikant de in artikel 10, lid 1, van deze verordening bedoelde informatie op en dient hij deze overeenkomstig artikel 24, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2018/858 bij de typegoedkeuringsinstantie in, samen met de in artikel 23 van die verordening bedoelde aanvraag voor typegoedkeuring.

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

Artikel 9

Strategie inzake circulariteit

1. Elke fabrikant stelt met ingang van 1 september 2029 op het niveau van de fabrikanten een strategie inzake circulariteit op.
2. In de strategie inzake circulariteit wordt beschreven welke maatregelen de fabrikant zal nemen om gevolg te geven aan zijn verplichtingen om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan de circulariteitseisen van hoofdstuk II.
3. De strategie inzake circulariteit bevat de in deel A van bijlage V vastgestelde elementen.
4. Elke fabrikant verstrekt de typegoedkeuringsinstanties van de lidstaten en de Commissie binnen 30 dagen na de opstelling ervan een kopie van de strategie inzake circulariteit.
5. Elke fabrikant houdt toezicht op en zorgt voor follow-up van de acties in het kader van de strategie inzake circulariteit en werkt de strategie om de vijf jaar bij, met vermelding van de desbetreffende nieuwe wijzigingen van de strategie inzake circulariteit, overeenkomstig deel B van bijlage V. De fabrikant verstrekt de Commissie een geactualiseerde strategie inzake circulariteit.
6. De Commissie maakt de strategieën inzake circulariteit en eventuele actualiseringen van die strategieën openbaar, met uitzondering van vertrouwelijke informatie.
7. Uiterlijk op 31 augustus 2033 en vervolgens ten minste om de zes jaar stelt de Commissie een verslag op over de circulariteit van de automobielsector en publiceert zij dit verslag. Dat verslag is met name gebaseerd op strategieën inzake circulariteit en actualiseringen van die strategieën.

Artikel 10

Verklaring inzake het gehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen

1. Voor elk nieuw voertuigtype waarvoor met ingang van de eerste dag van de maand na twaalf maanden na de vaststelling van de respectieve methodes voor de berekening en verificatie van het aandeel gerecyclede materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen, bedoeld in artikel 6 van deze verordening, uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring is verleend, verklaren de fabrikanten wat het respectieve aandeel gerecycleerd materiaal is van:

- a) neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nikkel, kobalt, en boor in permanente magneten in motoren voor elektrische voertuigen;
- b) aluminium en aluminiumlegeringen;

- c) magnesium en magnesiumlegeringen;
- d) staal en staallegeringen;
- e) kunststoffen.

De verklaring heeft betrekking op het gerecyclede gehalte van die materialen in het voertuigtype en vermeldt, per aandeel materiaal en voor kunststofonderdelen die meer dan 100 gram wegen, of het materiaal is gerecycled uit afval vóór consumptie of uit afval na consumptie.

2. De typegoedkeuringsinstanties verifiëren of de vereiste documentatie door de fabrikanten is ingediend en of deze de in lid 1 bedoelde informatie bevat.
3. In afwijking van lid 1 is de vereiste om het aandeel gerecycled materiaal van een bepaald materiaal aan te geven niet van toepassing wanneer voor dat materiaal een doelstelling van toepassing is geworden uit hoofde van artikel 6.

Artikel 11

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

1. Met ingang van 1 september 2029 verlenen fabrikanten voor nieuwe voertuigtypen waarvoor typegoedkeuring is verleend afvalverwerkers, uitgevers van technische informatie en reparatie- en onderhoudsbedrijven voor goedgekeurde nieuwe voertuigtypen onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang tot de in bijlage VI vermelde informatie, tenzij die informatie beschikbaar is op grond van andere wetgeving van de Unie, waardoor toegang tot en veilige verwijdering en vervanging mogelijk wordt gemaakt van:

- a) in het voertuig ingebouwde batterijen voor elektrische voertuigen en de batterijpakken ervan;
- b) voertuigdelen, onderdelen en materialen die de in bijlage VIII, deel B, genoemde fluïda en vloeistoffen bevatten en die zich in voertuigen bevinden;
- c) in bijlage VIII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen die zich in voertuigen bevinden;
- d) voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen als bedoeld in artikel 28, lid 1, punt b), van Verordening (EU) 2024/1252 bevatten op het moment van de typegoedkeuring van het voertuig;
- e) digitaal gecodeerde onderdelen en voertuigdelen in een voertuig, indien deze codering de reparatie, het onderhoud of de vervanging ervan in een ander voertuig verhindert.

Punt e) van de eerste alinea is niet van toepassing op informatie die aan uitgevers van technische informatie moet worden verstrekt.

2. Fabrikanten stellen een handleiding voor noodsituaties en reddingsacties beschikbaar aan noodhulpdiensten.
3. Fabrikanten zorgen voor samenwerking met de erkende verwerkingsinrichtingen, uitgevers van technische informatie, retrofitters, en reparatie- en onderhoudsbedrijven door de nodige communicatieplatforms op te zetten om de in lid 1 bedoelde informatie en de in bijlage VI gespecificeerde informatie te verstrekken en actueel te houden.

De fabrikanten verstrekken de in de eerste alinea bedoelde informatie kosteloos. De fabrikanten kunnen redelijke en evenredige vergoedingen aanrekenen aan afvalverwerkers, uitgevers van technische informatie en reparatie- en onderhoudsbedrijven in de mate die nodig is om de werkelijk gemaakte administratieve kosten te dekken voor het toegankelijk maken van de vereiste informatie via communicatieplatforms.

4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage VI te wijzigen door de lijst van voertuigdelen, onderdelen en materialen van voertuigen en de reikwijdte van de door de fabrikanten te verstrekken informatie te herzien. De Commissie houdt rekening met de technische en regelgevingsontwikkelingen, de huidige informatietechnologie en de te verwachten ontwikkelingen op het gebied van voertuigtechnologie.

Artikel 12

Etikettering van in voertuigen aanwezige voertuigdelen, onderdelen en materialen

1. Fabrikanten en hun leveranciers gebruiken voor de etikettering en identificatie van voertuigdelen, onderdelen en materialen van voertuigen de nomenclatuur van de in de punten 1, 2 en 3 van bijlage VII vermelde coderingsnormen voor onderdelen en materialen.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VII teneinde deze aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang aan te passen.

Artikel 13

Digitaal circulariteitspaspoort voor voertuigen

1. Met ingang van 1 september 2032 heeft elk in de handel gebracht voertuig een digitaal circulariteitspaspoort voor voertuigen dat in overeenstemming wordt gebracht en interoperabel is met en, waar mogelijk, wordt geïntegreerd in andere voertuiggerelateerde milieupaspoorten voor die uit hoofde van het Unierecht zijn vastgesteld, met name de paspoorten als bedoeld in artikel 77 van Verordening (EU) 2023/1542, artikel 3, punt 68, van Verordening (EU) 2024/1257 en andere relevante paspoorten die zijn vastgesteld op grond van Verordening (EU) 2024/1781.

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

- a) de in artikel 11 bedoelde informatie;
 - b) de informatie over voertuigdelen die een gehalte aan lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten als bedoeld in de in artikel 5, lid 5, vermelde afwijking;
 - c) de verklaring over het aandeel gerecycled materiaal van kunststof en de in artikel 10, lid 1, genoemde materialen;
 - d) de officiële catalogus van reserveonderdelen voor het voertuigtype in kwestie.
3. Wanneer de uit hoofde van dit artikel vereiste informatie reeds toegankelijk is via een ander in lid 1 bedoeld paspoort dan het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen, wordt de uit hoofde van lid 2 vereiste informatie niet gedupliceerd in het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen, mits de interoperabiliteit wordt gewaarborgd.

4. De fabrikant die het voertuig in de handel brengt, zorgt ervoor dat de in lid 2 bedoelde informatie nauwkeurig, volledig en actueel is.

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

- a) is gebaseerd op open normen;
- b) is ontwikkeld met een interoperabele vorm;
- c) kan via een open interoperabel gegevensuitwisselingsnetwerk zonder afhankelijkheid van één aanbieder worden doorgegeven;
- d) is machineleesbaar, gestructureerd en doorzoekbaar.

6. Uiterlijk op 14 augustus 2030 stelt de Commissie uitvoeringshandelingen vast met regels voor:

- a) de wijze en basisvereisten van de technische oplossing die moet worden gebruikt om toegang te krijgen tot het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen op een wijze waarbij geen enkele technologische oplossing wordt uitgesloten;
- b) de technische ontwerp- en exploitatievoorschriften voor het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen, met inbegrip van regels inzake:
 - i) de afstemming en de interoperabiliteit van het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen met andere paspoorten die op grond van de wetgeving van de Unie zijn vereist;
 - ii) de opslag en verwerking van de informatie in het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen;
 - iii) de beschikbaarheid van het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen nadat de fabrikant die verantwoordelijk is voor de nakoming van de verplichtingen van lid 4 ophoudt te bestaan of niet langer actief is in de Unie;
- c) de invoering, wijziging en actualisering van de gegevens in het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen door andere derden dan de fabrikant;
- d) de voorwaarden voor toegang tot het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen, met inbegrip van het recht op toegang en de relevante regels voor de bescherming van gegevens en de bescherming van intellectuele-eigendomsrechten;
- e) de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatienummer dat toegang geeft tot het digitale circulariteitspaspoort voor voertuigen van het voertuig.

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

De in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 52, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK IV
BEHEER VAN AFGEDANKTE VOERTUIGEN

AFDELING 1
Algemene bepalingen

Artikel 14
Bevoegde autoriteit voor het beheer van afgedankte voertuigen

1. De lidstaten wijzen een of meer bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de verplichtingen uit hoofde van dit hoofdstuk, met name voor het toezicht op en de verificatie van de naleving door marktdeelnemers, producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid van hun verplichtingen als bedoeld in de artikelen 15 tot en met 37 en bijlage I.
2. Elke lidstaat kan voor de communicatie met de Commissie onder de in lid 1 bedoelde bevoegde autoriteiten één contactpunt aanwijzen.
3. De lidstaten stellen de bijzonderheden van de organisatie en activiteiten van de bevoegde autoriteiten vast, met inbegrip van de administratieve en procedureregels voor:
 - a) de registratie van producenten overeenkomstig artikel 19;
 - b) de goedkeuring van producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid overeenkomstig artikel 18;
 - c) het toezicht op de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid overeenkomstig de artikelen 16 en 20;
 - d) de verzameling van gegevens over voertuigen en afgedankte voertuigen overeenkomstig artikel 19, lid 12, en artikel 50, lid 6;
 - e) het beschikbaar stellen van informatie overeenkomstig artikel 50.
4. Uiterlijk op 30 juni 2027 stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de namen en adressen van de op grond van lid 1 aangewezen bevoegde autoriteiten. De lidstaten stellen de Commissie zonder onnodige vertraging in kennis van elke wijziging van de naam of het adres van die bevoegde autoriteiten.

Artikel 15
Erkende verwerkingsinrichtingen

1. Onverminderd Richtlijn 2010/75/EU moeten inrichtingen of ondernemingen die voornemens zijn afgedankte voertuigen te verwerken daarvoor van de bevoegde autoriteit een vergunning verkrijgen overeenkomstig artikel 23 van Richtlijn 2008/98/EG en voldoen aan de in die vergunning vastgestelde voorwaarden.
2. Met het oog op de afgifte van een in lid 1 van dit artikel bedoelde vergunning gaat de bevoegde autoriteit na of de inrichting of de onderneming over de capaciteit beschikt die nodig is om aan de verplichtingen van artikel 26 te voldoen.

3. In de in lid 1 van dit artikel bedoelde vergunningen wordt vermeld dat de verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om een certificaat van vernietiging als bedoeld in artikel 25 af te geven.

In afwijking van de eerste alinea van dit lid kunnen de lidstaten in hun nationale rechtskaders bepalen dat erkende verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om het in artikel 25 bedoelde certificaat van vernietiging af te geven.

4. Producenten of, indien zij zijn aangewezen uit hoofde van artikel 17, lid 1, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid kunnen overeenkomsten met erkende verwerkingsinrichtingen sluiten om aan hun verplichtingen inzake producentenverantwoordelijkheid te voldoen. Die overeenkomsten moeten eerlijk en transparant zijn en mogen geen discriminerende voorwaarden bevatten.

De lidstaten kunnen een modelovereenkomst verstrekken om naleving van dit artikel te vergemakkelijken.

5. De lidstaten zien erop toe dat de voorwaarden van en de procedures voor het verlenen van de vergunning volledig worden gecoördineerd wanneer meer dan één bevoegde autoriteit of meer dan één inrichting of onderneming die voornemens is afgedankte voertuigen te verwerken bij die vergunningsprocedures is betrokken om te garanderen dat alle bevoegde autoriteiten een doeltreffende geïntegreerde aanpak hanteren.

6. De Commissie is bevoegd om een uitvoeringshandeling vast te stellen met gedetailleerde voorschriften die van toepassing zijn op de in lid 4 van dit artikel bedoelde overeenkomsten om eerlijke, transparante en niet-discriminerende voorwaarden te waarborgen. Die uitvoeringshandeling wordt volgens de in artikel 52, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

AFDELING 2

Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

Artikel 16

Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

1. Met ingang van 1 september 2029 hebben producenten een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor voertuigen die zij voor het eerst op de markt aanbieden op het grondgebied van een lidstaat, ook indien het voertuig eerder op de markt is aangeboden in een andere lidstaat dan de lidstaat op het grondgebied waarvan het voertuig wordt aangeboden. De regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid is in overeenstemming met de artikelen 8 en 8 bis van Richtlijn 2008/98/EG en voldoet aan de voorschriften van dit hoofdstuk.

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

a) voertuigen die zij voor het eerst op de markt hebben aangeboden op het grondgebied van een lidstaat en die afgedankte voertuigen worden:

i) worden ingezameld overeenkomstig artikel 23;

ii) worden verwerkt overeenkomstig artikel 26;

b) de afvalverwerkers die de in punt a) bedoelde afgedankte voertuigen verwerken de in artikel 33 vastgestelde doelstellingen halen.

3. In de in artikel 349 VWEU bedoelde ultraperifere gebieden kunnen de lidstaten de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde verplichtingen van producenten aanpassen om de kosten van het beheer van afgedankte voertuigen te dekken en rekening houdend met de kenmerken van die gebieden.

4. Naast de in artikel 8 bis, lid 3, punt e), van Richtlijn 2008/98/EG bedoelde informatie publiceren producenten, in het geval van individuele nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die worden aangewezen in het geval van gezamenlijke nakoming van verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, op hun website één keer per jaar, met inachtneming van de vertrouwelijkheid van commerciële en industriële gegevens, de informatie over de inzameling van afgedankte voertuigen en het halen van de doelstellingen voor hergebruik en recycling, hergebruik en nuttige toepassing en recycling van kunststoffen door henzelf, in het geval van individuele nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, of door de producenten die die organisatie voor producentenverantwoordelijkheid hebben aangewezen in het geval van gezamenlijke nakoming van verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

Artikel 17

Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid

1. Producenten kunnen ervoor kiezen hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel na te komen of kunnen een overeenkomstig artikel 18 gemachtigde organisatie voor producentenverantwoordelijkheid aanwijzen om namens hen aan de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te voldoen.

De lidstaten kunnen maatregelen nemen om te eisen dat producenten een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid aanwijzen om namens hen aan hun verplichtingen inzake uitgebreide verantwoordelijkheid te voldoen.

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

3. Naast de in artikel 16, lid 4, bedoelde informatie maken organisaties voor producentenverantwoordelijkheid de informatie over de overeenkomstig lid 5 van dit artikel toegepaste selectieprocedure openbaar.

4. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid zorgen voor een regelmatige dialoog tussen belanghebbenden op grond van artikel 8 bis, lid 6, van Richtlijn 2008/98/EG. Afvalverwerkers die actief zijn op het gebied van inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen wijzen waarnemende leden aan in de raden van bestuur van de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid.

5. Afvalverwerkers worden onderworpen aan een niet-discriminerende selectieprocedure, op basis van transparante gunningscriteria, die wordt uitgevoerd door producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid en die geen onevenredige last met zich meebrengt voor kleine en middelgrote ondernemingen.

Artikel 18

Goedkeuring inzake de nakoming van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

1. Een producent, in het geval van individuele nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die worden aangewezen in het geval van gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, vragen bij de bevoegde autoriteit een goedkeuring aan.

2. De goedkeuring wordt alleen verleend indien wordt aangetoond dat aan de voorschriften van artikel 8 bis, lid 3, punten a) tot en met d), van Richtlijn 2008/98/EG is voldaan en dat de door de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid genomen maatregelen volstaan om te voldoen aan de in dit hoofdstuk vastgestelde verplichtingen met betrekking tot het aantal voertuigen dat voor het eerst op de markt wordt aangeboden op het grondgebied van een lidstaat door de producent of de producenten namens wie de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid optreedt.

Producenten, in het geval van individuele nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid in het geval van gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, kunnen alleen worden geregistreerd als zij in het bezit zijn van een goedkeuring van de bevoegde autoriteit overeenkomstig dit artikel. Dit doet geen afbreuk aan de mogelijkheid om de registratieprocedure op grond van artikel 19 en de goedkeuringsprocedure overeenkomstig dit artikel in één enkele procedure te combineren.

3. De lidstaten nemen in hun maatregelen tot vaststelling van administratieve en procedureregels als bedoeld in artikel 14, lid 3, punt b), de bijzonderheden van de goedkeuringsprocedure op, die kunnen verschillen naargelang zij betrekking hebben op de individuele of gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, alsook de nadere bepalingen voor het controleren van de naleving door producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, waaronder de informatie die daartoe door producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moet worden verstrekt.

4. De producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid stelt de bevoegde autoriteit zonder onnodige vertraging in kennis van elke wijziging van de informatie in de goedkeuring, van wijzigingen met betrekking tot de goedkeuringsvoorwaarden of van de definitieve beëindiging van de activiteiten.

5. Het mechanisme voor zelfbeheer van artikel 8 bis, lid 3, punt d), van Richtlijn 2008/98/EG wordt regelmatig, en ten minste om de drie jaar, en op verzoek van de bevoegde autoriteit, uitgevoerd om na te gaan of nog steeds wordt voldaan aan de voorwaarden in dat punt, alsook aan de in lid 2 van dit artikel bedoelde goedkeuringsvoorwaarden. De producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid dient op verzoek een rapport over zelfbeheer en, indien nodig, het ontwerpplan met corrigerende maatregelen in bij de bevoegde autoriteit. Onverminderd de bevoegdheden uit hoofde van lid 6 van dit artikel kan de bevoegde autoriteit opmerkingen maken bij het rapport over zelfbeheer en het ontwerpplan met corrigerende maatregelen, en maakt zij dergelijke opmerkingen kenbaar aan de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid. De producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid stelt op basis van die opmerkingen het plan met corrigerende maatregelen op en voert dit uit.

6. De bevoegde autoriteit kan besluiten de goedkeuring in te trekken indien de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid niet langer aan de eisen inzake de organisatie van de inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen voldoet, nalatig handelt met betrekking tot verslaglegging aan de bevoegde autoriteit of met betrekking tot de kennisgeving van wijzigingen in verband met de goedkeuringsvoorwaarden aan de bevoegde autoriteit, of de activiteiten heeft beëindigd.

Artikel 19

Registratie

1. Uiterlijk op 31 augustus 2029 stelt elke lidstaat een producentenregister op of gebruikt een bestaand producentenregister aan de hand waarvan kan worden nagegaan of producenten de voorschriften van dit hoofdstuk naleven.

Het register bevat links naar andere nationale registers op producentenwebsites om in alle lidstaten de registratie van producenten of gemachtigde vertegenwoordigers voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te vergemakkelijken en, indien beschikbaar, naar de nationale websites met informatie over de registratieprocedure.

Uiterlijk op 31 augustus 2029 zet de Commissie een website op met de links naar alle nationale producentenregisters om registratie in alle lidstaten te vergemakkelijken.

De lidstaten stellen de Commissie binnen 30 dagen na de invoering van hun nationale producentenregisters in kennis van de links naar die registers.

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

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

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

3. De registratieaanvraag bevat de in bijlage IX vermelde informatie. De lidstaten kunnen zo nodig om aanvullende informatie of documenten verzoeken om het producentenregister efficiënt te kunnen gebruiken.

4. In afwijking van lid 3 van dit artikel wordt de in punt 1, d), van bijlage IX bedoelde informatie hetzij in de registratieaanvraag uit hoofde van lid 3 van dit artikel, hetzij in de goedkeuringsaanvraag uit hoofde van artikel 18 verstrekt.

5. Wanneer een producent een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid overeenkomstig artikel 17, lid 1, heeft aangewezen, voldoet die organisatie mutatis mutandis aan de verplichtingen van dit artikel, tenzij anders is bepaald door de lidstaat waar het voertuig voor het eerst op de markt is aangeboden.

6. De verplichtingen uit hoofde van dit artikel kunnen namens een producent door een gemachtigde vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid worden vervuld.

Indien meer dan één producent in een lidstaat is vertegenwoordigd door één gemachtigde vertegenwoordiger, verstrekt die gemachtigde vertegenwoordiger de naam en de contactgegevens voor elk van de vertegenwoordigde producenten afzonderlijk.

7. De lidstaten kunnen besluiten dat de registratieprocedure op grond van dit artikel en de goedkeuringsprocedure op grond van artikel 18 één enkele procedure vormen, mits de goedkeuringsaanvraag voldoet aan de voorschriften van de leden 3 tot en met 6 van dit artikel.

8. De bevoegde autoriteit:

a) stelt via een elektronisch gegevensverwerkingssysteem informatie over de aanvraagprocedure beschikbaar op haar website;

b) keurt registraties goed en verstrekt een registratienummer binnen een termijn van maximaal twaalf weken vanaf het tijdstip waarop alle op grond van de leden 2 en 3 vereiste informatie is verstrekt.

9. De bevoegde autoriteit kan:

a) nadere bepalingen vaststellen met betrekking tot de eisen voor en het proces van registratie zonder inhoudelijke eisen toe te voegen aan de op grond van de leden 2 en 3 vastgelegde eisen;

b) producenten een evenredige, op kosten gebaseerde bijdrage aanrekenen voor de verwerking van de in lid 2 van dit artikel en in artikel 18, lid 1, bedoelde aanvragen.

10. De bevoegde autoriteit kan weigeren een producent te registreren of kan de registratie van de producent intrekken indien de in lid 3 van dit artikel bedoelde informatie en de bijbehorende bewijsstukken niet zijn verstrekt of niet toereikend zijn, of indien de producent niet langer voldoet aan de in bijlage IX, punt 1, d), vastgelegde eisen.

De bevoegde autoriteit trekt de registratie van de producent in wanneer de producent niet langer bestaat.

11. De producent of, in voorkomend geval, de voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gemachtigde vertegenwoordiger van de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid die is aangewezen namens de producenten die zij vertegenwoordigt, stelt de bevoegde autoriteit zonder onnodige vertraging in kennis van elke wijziging van de informatie in de registratie en van elke definitieve beëindiging wat betreft het op het grondgebied van de lidstaat op de markt aanbieden van de in de registratie bedoelde voertuigen.

12. De producent of, in voorkomend geval, de voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gemachtigde vertegenwoordiger van de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid brengt aan de voor het register verantwoordelijke bevoegde autoriteit verslag uit over de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

Indien de informatie in het producentenregister niet openbaar toegankelijk is, waarborgen de lidstaten dat aanbieders van onlineplatforms die consumenten in staat stellen overeenkomsten op afstand met producenten te sluiten, gratis toegang tot die informatie krijgen.

Artikel 20

Financiële verantwoordelijkheid van producenten

1. De door de producent betaalde financiële bijdragen dekken de volgende kosten in verband met de voertuigen die de producent voor het eerst op de markt aanbiedt op het grondgebied van een lidstaat:

- a) de kosten van de inzameling van afgedankte voertuigen die nodig zijn om te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 23 tot en met 25 en van de daaropvolgende efficiënte overbrenging van die afgedankte voertuigen, en de kosten van de verwerking van afgedankte voertuigen die nodig zijn om te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 26 tot en met 30, 33 en 35, rekening houdend met de inkomsten van afvalverwerkers in verband met de verkoop van gebruikte reservedelen en gebruikte reserveonderdelen, van afgedankte voertuigen waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, of van secundaire grondstoffen die uit dergelijke voertuigdelen, onderdelen en materialen worden teruggewonnen; die kosten zijn gebaseerd op een berekening van de gemiddelde kosten;
- b) de kosten van bewustmakingscampagnes om het publiek te informeren en de inzameling van afgedankte voertuigen te verbeteren;
- c) de kosten van het opzetten van het in artikel 25 bedoelde kennisgevingssysteem;
- d) de administratieve kosten van het verzamelen en beschikbaar stellen van gegevens en het rapporteren aan de bevoegde autoriteiten.

Voor voertuigen die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2000/53/EG vallen en die vóór 13 augustus 2026 op de markt zijn aangeboden, en in afwijking van de eerste alinea, punt a), en lid 2 van dit artikel, komen in lidstaten waar de producenten overeenkomstig artikel 5, lid 4, tweede alinea, van Richtlijn 2000/53/EG niet alle maar slechts een aanzienlijk deel van de kosten voor hun rekening moesten nemen, de financiële bijdragen die de producent van die voertuigen moet leveren overeen met een niveau dat een aanzienlijk deel van de daarin bedoelde kosten uitmaakt.

2. De financiële bijdragen die worden betaald door de producenten die het voertuig voor het eerst op de markt aanbieden op het grondgebied van een lidstaat, dekken ook de in lid 1, punt a), bedoelde kosten in verband met voertuigen waarvoor de producent niet kan worden geïdentificeerd of niet langer bestaat in de lidstaat waar het voertuig een afgedankt voertuig is geworden, in verhouding tot hun respectieve marktaandeel.

3. De financiële bijdragen die worden betaald door de producenten die voertuigen voor speciale doeleinden op de markt aanbieden, dekken alleen de in lid 1, punt a), bedoelde kosten die betrekking hebben op de inzameling en de depollutie van dergelijke voertuigen.

4. Indien producenten de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel nakomen, bieden zij een garantie voor voertuigen die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt aanbieden. Die garantie zorgt ervoor dat de in lid 1 bedoelde activiteiten met betrekking tot die voertuigen worden gefinancierd, ook in het geval van definitieve beëindiging van hun activiteiten of insolventie.

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

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

5. Wanneer voor een nieuw voertuig typegoedkeuring is verleend in het kader van een meerfasentypegoedkeuring wordt de producent van het basisvoertuig beschouwd als de producent van het voltooide voertuig en kan deze producent pro-rata-bijdragen innen van de fabrikanten van de andere voertuigdelen dan het basisvoertuig waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van de meerfasentypegoedkeuring. Die pro-rata-bijdragen dekken alleen kosten in verband met de depollutie overeenkomstig artikel 28 en de verwijdering van voertuigdelen en onderdelen overeenkomstig artikel 29.

Micro-ondernemingen, zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 3, van de bijlage bij Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie ⁽³⁹⁾, zijn vrijgesteld van die bijdragen.

6. De bevoegde autoriteit houdt, in nauwe samenwerking met producenten, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid en afvalverwerkers, toezicht op:

- a) de gemiddelde kosten van inzameling, recycling en verwerking en de inkomsten van afvalverwerkers;
- b) de hoogte van de financiële bijdragen die de producenten moeten betalen aan de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die zijn aangewezen in het geval van gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, zodat de kosten eerlijk over alle betrokken marktdeelnemers worden verdeeld.

Artikel 21

Differentiatie van bijdragen

1. In het geval van gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zorgen organisaties voor producentenverantwoordelijkheid ervoor dat de financiële bijdragen die producenten aan hen betalen, worden gedifferentieerd door rekening te houden met ten minste het volgende:

- a) het gewicht van het voertuig, batterijen voor elektrische voertuigen niet inbegrepen;
- b) het percentage recyclebaarheid en herbruikbaarheid van het voertuigtype waartoe het voertuig behoort, op basis van de informatie die overeenkomstig artikel 4 aan de typegoedkeuringsinstantie is verstrekt;
- c) de tijd die nodig is om het voertuig in een erkende verwerkingsinrichting te demonteren, met name voor voertuigdelen en onderdelen die vóór het shredderen moeten worden verwijderd overeenkomstig artikel 29;
- d) het aandeel materialen en stoffen die een hoogwaardig recyclingproces verhinderen;

⁽³⁹⁾ Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen (PB L 124 van 20.5.2003, blz. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- e) het percentage gerecyclede materialen van de in de artikelen 6 en 10 genoemde materialen die in het voertuig worden gebruikt;
- f) de aanwezigheid en de hoeveelheid van de in artikel 5, lid 4, bedoelde stoffen.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot aanvulling van deze verordening door nadere regels vast te stellen voor de wijze waarop de criteria van lid 1 van dit artikel moeten worden toegepast.

Artikel 22

Kostentoerekeningsmechanisme voor voertuigen die in een andere lidstaat afgedankte voertuigen worden

1. Niettegenstaande artikel 16 en artikel 20, lid 2, wanneer een voertuig van de categorie M_1 of N_1 een afgedankt voertuig wordt in een andere lidstaat dan de lidstaat op het grondgebied waarvan het voertuig in de handel is gebracht en er geen producent kan worden geïdentificeerd op het grondgebied van de lidstaat waar het voertuig een afgedankt voertuig wordt, zorgt de fabrikant van dat voertuig ervoor dat de kosten van afvalbeheeractiviteiten als bedoeld in artikel 20, lid 1, punten a) en d), die door afvalverwerkers worden gemaakt, worden gedekt.

2. Met het oog op het nakomen van hun verplichtingen uit hoofde van lid 1, zorgen fabrikanten voor het volgende:

- a) zij wijzen door middel van een schriftelijk mandaat in elke lidstaat een gemachtigde vertegenwoordiger voor het grensoverschrijdende mechanisme aan en stellen de bevoegde autoriteiten in kennis van de aanwijzingen, en
- b) zij zetten mechanismen voor grensoverschrijdende samenwerking op met de afvalverwerkers die afvalbeheeractiviteiten als bedoeld in artikel 20, lid 1, punten a) en d), verrichten.

De gemachtigde vertegenwoordiger van de fabrikant als bedoeld in punt a) van de eerste alinea van dit lid voert de taken uit die gespecificeerd zijn in het mandaat dat is ontvangen van de fabrikant. Een fabrikant kan een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid aanwijzen om als gemachtigde vertegenwoordiger op te treden.

Indien de fabrikant buiten de Unie is gevestigd, kan de vertegenwoordiger van de fabrikant in de Unie die is aangewezen voor de toepassing van artikel 13, lid 4, van Verordening (EU) 2018/858 voldoen aan de verplichtingen van de fabrikant onder de punten a) en b) van de eerste alinea van dit lid.

3. Fabrikanten tonen aan hun producenten aan dat zij voldoen aan de voorschriften van lid 2.

4. Producenten bieden op de markt van een lidstaat alleen voertuigen aan van fabrikanten die hebben aangetoond dat zij aan de voorschriften van lid 2 voldoen.

5. De lidstaat waar het voertuig een afgedankt voertuig is geworden, houdt toezicht op de naleving door fabrikanten en hun gemachtigde vertegenwoordigers van de leden 1 en 2 van dit artikel. Het toezicht is gebaseerd op de informatie die door fabrikanten en hun gemachtigde vertegenwoordigers is geverifieerd en aan de bevoegde autoriteiten is gerapporteerd over de uitvoering van de leden 1 en 2 van dit artikel, met name over de berekening en toewijzing van kosten voor het beheer van afgedankte voertuigen als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met inachtneming van de vertrouwelijkheid van bedrijfsinformatie en andere punten van zorg met betrekking tot het concurrentievermogen.

6. Indien dit nodig is om de naleving van dit artikel te waarborgen en rekening houdend met de informatie die door de lidstaten is verstrekt in het kader van de in de leden 2 en 5 van dit artikel bedoelde samenwerkings- en toezichtsactiviteiten, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 51 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen. Die handelingen hebben met name tot doel verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen en te zorgen voor een gelijk speelveld voor marktdeelnemers die binnen en buiten de Unie zijn gevestigd. In de gedelegeerde handelingen kunnen gedetailleerde regels worden vastgesteld inzake de verplichtingen van de fabrikanten, met name degenen die buiten de Unie zijn gevestigd, de gemachtigde vertegenwoordigers van de fabrikanten, de producenten, de lidstaten en de afvalverwerkers en de kenmerken van de in dit artikel bedoelde mechanismen.

AFDELING 3

Inzameling van afgedankte voertuigen

Artikel 23

Inzameling van afgedankte voertuigen

1. Producenten zorgen ervoor dat alle voertuigen die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt hebben aangeboden, worden ingezameld wanneer die voertuigen afgedankte voertuigen worden.

2. Voor de toepassing van lid 1 zetten de producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 17, lid 1, de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, inzamelingssystemen op, met inbegrip van inzamelpunten, of nemen deel aan het opzetten daarvan.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 17, lid 1, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid inzamelingssystemen voor alle afgedankte voertuigen opzetten.

3. De producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 17, lid 1, de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid zorgen ervoor dat de in lid 2 van dit artikel bedoelde inzamelingssystemen:

- a) het volledige grondgebied van de lidstaat bestrijken;
- b) kunnen beschikken over voldoende erkende verwerkingsinrichtingen of inzamelpunten, rekening houdend met de bevolkingsgrootte en -dichtheid en het verwachte volume aan afgedankte voertuigen, zonder zich te beperken tot gebieden waar de inzameling en het daaropvolgende beheer het meest winstgevend zijn;
- c) zorgen voor de inzameling van afgedankte voertuigdelen afkomstig van reparaties van voertuigen;
- d) de inzameling van afgedankte voertuigen mogelijk maken, ongeacht hun herkomst;
- e) de kosteloze afgifte van alle afgedankte voertuigen aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen mogelijk maken, zoals bepaald in artikel 24, lid 2.

4. Producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 17, lid 1, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid publiceren de lijst van inzamelpunten en erkende verwerkingsinrichtingen op hun website en werken de lijst regelmatig bij, en voeren voorlichtingscampagnes om de inzamelingssystemen voor afgedankte voertuigen onder de aandacht te brengen en informatie te verstrekken over de gevolgen voor het milieu van de onjuiste inzameling en verwerking van afgedankte voertuigen. De lidstaten kunnen eisen dat de voorlichtingscampagnes binnen de lidstaat worden gecoördineerd, in samenwerking met zowel de producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 17, lid 1, de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid als de bevoegde autoriteiten.

5. De lidstaten kunnen andere inzamelpunten dan erkende verwerkingsinrichtingen toestaan afgedankte voertuigen in te zamelen.

De inzamelpunten moeten overeenkomstig artikel 23 van Richtlijn 2008/98/EG een vergunning van de bevoegde autoriteit verkrijgen en voldoen aan de in die vergunning vastgestelde voorwaarden. Met het oog op de afgifte van een vergunning gaat de bevoegde autoriteit na of die inrichting of onderneming over de nodige capaciteit beschikt om aan de volgende verplichtingen te voldoen:

- a) afgedankte voertuigen inzamelen en tijdelijk opslaan overeenkomstig deel A van bijlage VIII;
- b) voorbereidingen treffen voor de overbrenging van de ingezamelde afgedankte voertuigen naar erkende verwerkingsinrichtingen door het per ongeluk lekken van fluida en vloeistoffen en ongeoorloofde toegang tot het inzamelpunt te voorkomen;
- c) garanderen dat alle ingezamelde afgedankte voertuigen binnen twee maanden na ontvangst ervan aan een erkende verwerkingsinrichting worden overgedragen.

6. De inzamelpunten verstrekken de voertuigeigenaar een document in elektronische vorm waarin de ontvangst van het afgedankte voertuig wordt bevestigd, en verstrekken dit document via een overeenkomstig artikel 25, lid 2, vastgestelde elektronische kennisgevingsprocedure aan de relevante autoriteiten van de lidstaat, met inbegrip van de uit hoofde van artikel 14 aangewezen bevoegde autoriteiten.

Artikel 24

Afgifte van afgedankte voertuigen

1. De eigenaar van een voertuig dat een afgedankt voertuig wordt, en elke marktdeelnemer die namens de voertuigeigenaar optreedt, draagt het afgedankte voertuig zonder onnodige vertraging over aan een erkende verwerkingsinrichting of een inzamelpunt. Die verplichting is niet van toepassing op kampeerwagens zoals bedoeld in deel A, punt 5.1, van bijlage I bij Verordening (EU) 2018/858 die afgedankte voertuigen zijn geworden, zolang die voertuigen voor huisvestingsdoeleinden worden gebruikt.

Alle afgedankte voertuigen waarvoor geen eigenaar kan worden geïdentificeerd, worden voor verwerking afgegeven aan erkende verwerkingsinrichtingen.

2. De afgifte van een afgedankt voertuig aan een erkende verwerkingsinrichting of een inzamelpunt is kosteloos voor de laatste eigenaar van een voertuig, tenzij het afgedankte voertuig essentiële voertuigdelen of onderdelen mist of afvalstoffen bevat die aan het afgedankte voertuig zijn toegevoegd.

3. Voor de toepassing van dit artikel zijn essentiële voertuigdelen met name:

- a) motoren voor elektrische voertuigen;
- b) batterijen voor elektrische voertuigen;
- c) motoren;
- d) meerdere grote carrosseriedelen.

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

5. In het geval van voertuigen die door verzekeringsmaatschappijen als technisch totaal verlies zijn aangegeven, is de afgifte van de afgedankte voertuigen niettegenstaande de in lid 2 bedoelde essentiële voertuigdelen ontbreken kosteloos.

*Artikel 25***Certificaat van vernietiging**

1. Erkende verwerkingsinrichtingen geven een certificaat van vernietiging af aan de laatste voertuigeigenaar bij de afgifte van het afgedankte voertuig aan de erkende verwerkingsinrichting. Het certificaat van vernietiging wordt afgegeven overeenkomstig het model in bijlage X.
2. Het certificaat van vernietiging wordt in elektronische vorm afgegeven en via een elektronische kennisgevingsprocedure verstrekt aan de relevante autoriteiten van de lidstaat, met inbegrip van de overeenkomstig artikel 14 aangewezen bevoegde autoriteiten. De erkende verwerkingsinrichting verstrekt een kopie van de elektronische kennisgeving aan de laatste voertuigeigenaar en elke marktdeelnemer die namens de voertuigeigenaar optreedt.
3. Indien het afgedankte voertuig waarvoor in een lidstaat een certificaat van vernietiging is afgegeven, in een andere lidstaat is ingeschreven, stellen de door de lidstaat waar het certificaat van vernietiging is afgegeven aangewezen relevante autoriteiten de door de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven aangewezen relevante autoriteiten ervan in kennis dat voor het betrokken voertuig een certificaat van vernietiging is afgegeven.
4. De relevante voertuigregistratie-instanties beëindigen de inschrijving van een afgedankt voertuig pas nadat zij het certificaat van vernietiging voor dat voertuig hebben ontvangen.
5. In een lidstaat afgegeven certificaten van vernietiging worden in alle andere lidstaten erkend.

*AFDELING 4***Verwerking van afgedankte voertuigen***Artikel 26***Verplichtingen voor erkende verwerkingsinrichtingen**

1. Erkende verwerkingsinrichtingen zorgen ervoor dat alle afgedankte voertuigen en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan, alsook afgedankte voertuigonderdelen afkomstig van reparaties van voertuigen, worden aanvaard en verwerkt in overeenstemming met de voorwaarden in hun vergunningen en met deze verordening. De verwerking van de afgedankte voertuigen kan individueel door één erkende verwerkingsinrichting worden uitgevoerd of, behalve voor de depollutie, in samenwerking met andere erkende verwerkingsinrichtingen.
2. Erkende verwerkingsinrichtingen:
 - a) zorgen voor de opslag, zelfs tijdelijk, van alle afgedankte voertuigen en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan overeenkomstig de minimumeisen van bijlage VIII, deel A;
 - b) verwijderen gevaarlijke afvalstoffen uit alle afgedankte voertuigen overeenkomstig artikel 28 en de minimumeisen van bijlage VIII, deel B;
 - c) verwijderen de in bijlage VIII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen uit het afgedankte voertuig overeenkomstig de artikelen 29 en 30;
 - d) verwerken alle afgedankte voertuigen en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan overeenkomstig de artikelen 27 tot en met 31, 33, 34 en 35 van deze verordening en bijlage VIII bij deze verordening, de afvalhiërarchie en de algemene voorschriften van artikel 4 van Richtlijn 2008/98/EG;
 - e) passen in voorkomend geval de beste beschikbare technieken zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 10, van Richtlijn 2010/75/EU toe;

- f) verwerken het ontvangen afgedankte voertuig binnen twaalf maanden na de datum van afgifte.

Naast de voorschriften van artikel 35 van Richtlijn 2008/98/EG zorgen de erkende verwerkingsinrichtingen voor de elektronische opslag gedurende drie jaar van alle geregistreerde uitgevoerde verwerkingshandelingen van afgedankte voertuigen, zoals bedoeld in de punten a) tot en met e) van de eerste alinea van dit lid, en kunnen zij deze informatie op verzoek van relevante nationale autoriteiten verstrekken.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VIII door de minimumeisen inzake de verwerking van afgedankte voertuigen aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang op het gebied van verwerkingstechnologieën, met inbegrip van:

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

4. De lidstaten moedigen erkende verwerkingsinrichtingen aan om gecertificeerde milieubeheersystemen in te voeren en audits te laten uitvoeren overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1221/2009.

Artikel 27

Algemene voorschriften voor het shredderen

1. Met ingang van 1 september 2029 verzoeken erkende verwerkingsinrichtingen en andere afvalverwerkers die shredderactiviteiten verrichten dat afgedankte voertuigen die met het oog op het shredderen ervan aan hen worden afgegeven, of grote structurele voertuigdelen en onderdelen van het chassis of de carrosserie van afgedankte voertuigen van de categorieën N2, N3, M2, M3 en O die met het oog op het shredderen of versnijden ervan aan hen worden afgegeven:

- a) van gevaarlijke afvalstoffen zijn ontdaan overeenkomstig artikel 28 en van hun voertuigdelen en onderdelen zijn ontdaan overeenkomstig artikel 29, en
- b) vergezeld gaan van een kopie van het certificaat van vernietiging dat voor het betrokken afgedankte voertuig is afgegeven.

2. Erkende verwerkingsinrichtingen en afvalverwerkers die shredderactiviteiten verrichten en afgedankte voertuigen ontvangen die niet voldoen aan de voorschriften van lid 1:

- a) melden de niet-naleving aan de bevoegde autoriteit, met inbegrip van de naam en contactgegevens van de natuurlijke of rechtspersoon die het afgedankte voertuig met het oog op het shredderen ervan heeft afgegeven aan de erkende verwerkingsinrichting of andere afvalverwerker;
- b) onthouden zich van het gebruik van die afgedankte voertuigen bij hun shredderactiviteiten, tenzij de bevoegde autoriteit toestemming verleent voor die activiteiten of totdat de nodige stappen zijn ondernomen om het afgedankte voertuig overeenkomstig de artikelen 28 en 29 te verwerken en een certificaat van vernietiging af te geven overeenkomstig artikel 25.

3. Erkende verwerkingsinrichtingen en afvalverwerkers die afgedankte voertuigen shredderen, mogen afgedankte voertuigen en voertuigdelen, onderdelen en materialen daarvan alleen mengen met andere afvalstoffen, waaronder verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur, indien is voldaan aan de criteria en grenswaarden van bijlage VIII, deel G, punten 1 en 2.

Artikel 28

Depollutie van afgedankte voertuigen

1. Binnen 30 dagen na de afgifte van een afgedankt voertuig aan de erkende verwerkingsinrichting, verwijdt die inrichting gevaarlijke afvalstoffen uit dat voertuig voordat het verder wordt verwerkt, met inachtneming van de minimumeisen van bijlage VIII, deel B.

2. De in bijlage VIII, deel B, vermelde fluïda en vloeistoffen worden gescheiden ingezameld en opgeslagen, overeenkomstig de voorschriften van bijlage VIII, deel A. Afgewerkte olie wordt gescheiden van de andere fluïda en vloeistoffen ingezameld en opgeslagen en wordt verwerkt overeenkomstig artikel 21 van Richtlijn 2008/98/EG.

3. De voertuigdelen, onderdelen en materialen die de in artikel 5, lid 4, van deze verordening bedoelde stoffen bevatten, worden uit de afgedankte voertuigen verwijderd en overeenkomstig artikel 17 van Richtlijn 2008/98/EG verwerkt.

4. De batterijen worden gescheiden verwijderd uit afgedankte voertuigen en op een aangewezen plaats voor verdere verwerking opgeslagen overeenkomstig artikel 70, lid 3, van Verordening (EU) 2023/1542.

5. De voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit de gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, worden verwerkt en geëtiketteerd overeenkomstig de artikelen 18 en 19 van Richtlijn 2008/98/EG.

6. De erkende verwerkingsinrichting documenteert de depollutie van afgedankte voertuigen door de in bijlage VIII, deel B, punt 4, vermelde informatie te registreren en rapporteert die informatie voor elk kalenderjaar aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat.

Artikel 29

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

1. Met ingang van 1 september 2029 zorgen erkende verwerkingsinrichtingen ervoor dat de in bijlage VIII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen of verpletten uit een afgedankt voertuig worden verwijderd nadat de in artikel 28 bedoelde depollutie is voltooid.

Erkende verwerkingsinrichtingen verwijderen de in bijlage VIII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen die kunnen worden hergebruikt, geherfabriceerd of gereviseerd, op een niet-destructieve wijze.

De tweede alinea van dit lid is niet van toepassing indien een erkende verwerkingsinrichting aantoont dat de niet-destructieve handmatige demontage, semiautomatische of automatische demontage van de in bijlage VIII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen onevenredige economische kosten met zich meebrengt die niet kunnen worden gecompenseerd door de verwachte inkomsten uit het hergebruik, de herfabricage of de revisie van die voertuigdelen en onderdelen.

2. Een erkende verwerkingsinrichting is niet verplicht de in bijlage VIII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen te verwijderen, met uitzondering van de voertuigdelen en onderdelen die overeenkomstig lid 1 van dit artikel op niet-destructieve wijze moeten worden verwijderd, indien zij aantoont dat bij post-shreddertechnologieën materialen even efficiënt van de in bijlage VIII, deel C, tweede kolom, genoemde voertuigdelen en onderdelen worden gescheiden als door middel van handmatige demontageprocessen, semiautomatische of automatische demontageprocessen en dat aan de criteria en grenswaarden van bijlage VIII, deel G, punten 1 en 2, wordt voldaan.

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

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

De erkende verwerkingsinrichtingen verstrekken de informatie in de in de eerste alinea van dit lid bedoelde registers aan de bevoegde autoriteit overeenkomstig artikel 50, lid 6.

Artikel 30

Voorschriften voor de verwijderde voertuigdelen en onderdelen

1. Alle voertuigdelen en onderdelen die op grond van artikel 29, lid 1, uit een afgedankt voertuig zijn verwijderd, worden beoordeeld om te bepalen of zij geschikt zijn voor:

- a) hergebruik, overeenkomstig bijlage VIII, deel D, punt 1, a);
- b) herfabricage of revisie, overeenkomstig bijlage VIII, deel D, punt 1, b);
- c) recycling, of
- d) andere verwerkingshandelingen, rekening houdend met de specifieke verwerkingsvoorschriften van bijlage VIII, deel F.

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

2. De verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, herfabricage of revisie:

- a) worden geëtiketteerd overeenkomstig bijlage VIII, deel D, punt 2, en
- b) worden op passende wijze beschermd tegen beschadiging tijdens het vervoer en het laden en lossen.

3. De in bijlage VIII, deel E, vermelde voertuigdelen en onderdelen mogen niet worden hergebruikt tenzij bij de in lid 1 bedoelde beoordeling wordt bevestigd dat het gebruik van die voertuigdelen en onderdelen voldoet aan de toepasselijke voorschriften voor voertuigen van Verordening (EU) 2018/858 en Verordening (EU) nr. 168/2013. Die voertuigdelen en onderdelen mogen alleen voor hergebruik aan een andere marktdeelnemer worden overgedragen als zij door een gekwalificeerd reparatie- en onderhoudsbedrijf zullen worden geïnstalleerd.

4. De van afgedankte voertuigen of reparatie- en onderhoudswerkzaamheden afkomstige voertuigdelen en onderdelen die geschikt worden bevonden voor hergebruik, herfabricage of revisie, worden niet als afvalstoffen beschouwd. Erkende verwerkingsinrichtingen stellen op verzoek het volgende ter beschikking van de relevante nationale autoriteiten:

a) documentatie ter bevestiging van de in lid 1 bedoelde beoordeling waaruit blijkt dat de voertuigdelen en onderdelen geschikt zijn voor hergebruik, herfabricage of revisie, en

b) een kopie van de factuur of de overeenkomst in verband met de afgifte van die voertuigdelen en onderdelen.

5. Dit artikel is niet van toepassing op batterijen waarop Verordening (EU) 2023/1542 van toepassing is.

6. Erkende verwerkingsinrichtingen zorgen ervoor dat verwijderde voertuigdelen en onderdelen die niet geschikt zijn voor hergebruik, herfabricage of revisie, worden aangeboden voor verwerking overeenkomstig lid 1, eerste alinea, punten c) en d).

Artikel 31

Handel in gebruikte, geherfabriceerde of gereviseerde voertuigdelen en onderdelen

1. Met ingang van 1 september 2029 waarborgt elke marktdeelnemer die gebruikte, geherfabriceerde of gereviseerde reserveonderdelen en onderdelen verkoopt dat voertuigdelen en onderdelen de etikettering bevatten die door erkende verwerkingsinrichtingen is aangebracht overeenkomstig artikel 30, lid 2, punt a).

2. In het geval van verkoop van gebruikte, geherfabriceerde of gereviseerde voertuigdelen en onderdelen aan consumenten zorgen de marktdeelnemers ervoor dat die voertuigdelen en onderdelen bij normaal gebruik naar behoren blijven werken en presteren en dat ze voldoen aan de andere vereisten die overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/771 op de verkochte goederen van toepassing zijn.

3. De in de leden 1 en 2 genoemde vereisten voor marktdeelnemers zijn van toepassing ongeacht de gebruikte handelstechniek, met inbegrip van onlineverkoop.

Artikel 32

Het hergebruiken, herfabriceren en reviseren van voertuigdelen en onderdelen

1. Met ingang van 1 september 2029 bieden de lidstaten de nodige stimulansen om het hergebruiken, herfabriceren, retrofitten en reviseren van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen, ongeacht of deze tijdens het gebruik of aan het einde van de levensduur van een voertuig zijn verwijderd.

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

a) een vereiste voor reparatie- en onderhoudsbedrijven om, naast het aanbod om het voertuig te repareren met nieuwe voertuigdelen en onderdelen, klanten aan te bieden een voertuig te repareren met gebruikte, geherfabriceerde of gereviseerde reserveonderdelen en onderdelen, mits die verplichting zo is geformuleerd dat zij geen buitensporige kosten of administratieve lasten voor micro- en kleine ondernemingen met zich meebrengt;

b) economische stimulansen om de markt voor gebruikte, geherfabriceerde of gereviseerde reserveonderdelen en onderdelen te stimuleren.

2. De lidstaten nemen in de op grond van artikel 29 van Richtlijn 2008/98/EG vereiste afvalpreventieprogramma's de in lid 1 van dit artikel bedoelde stimulansen op.

3. De Commissie faciliteert de uitwisseling van informatie en beste praktijken tussen de lidstaten met betrekking tot de in lid 1 bedoelde stimulansen.

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

Artikel 33

Doelstellingen voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing

1. Met ingang van 1 januari 2030 nemen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 17, lid 1, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid erop toezien dat afvalverwerkers de volgende doelstellingen halen:

- a) hergebruik en nuttige toepassing bedragen, samen berekend, ten minste 95 % van het gemiddelde voertuiggewicht, batterijen niet meegerekend, op jaarbasis;
- b) hergebruik en recycling bedragen, samen berekend, ten minste 85 % van het gemiddelde voertuiggewicht, batterijen niet meegerekend, op jaarbasis.

2. Met ingang van 1 januari 2032 nemen de lidstaten de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 17, lid 1, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid erop toezien dat de afvalverwerkers een jaarlijkse doelstelling voor de recycling van kunststoffen halen van ten minste 30 % van het totale gemiddelde gewicht aan kunststoffen in de afgedankte voertuigen.

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

Artikel 34

Verbod op het storten van niet-inerte afvalstoffen

Met ingang van 1 september 2029 worden de zware en de lichte shredderfracties van afgedankte voertuigen die na verwerking overblijven en die niet-inerte afvalstoffen bevatten niet aanvaard op een stortplaats indien zij de in bijlage VIII, deel G, punten 2, d) en e), vastgestelde grenswaarden overschrijden.

Artikel 35

Overbrenging van afgedankte voertuigen

1. Afgedankte voertuigen mogen buiten de betrokken lidstaat of buiten de Unie worden verwerkt, mits de overbrenging van afgedankte voertuigen of de tijdens de verwerking ervan geproduceerde afvalstoffen plaatsvindt in overeenstemming met Verordening (EU) 2024/1157.

2. Overbrengingen van afgedankte voertuigen vanuit de Unie naar een derde land overeenkomstig lid 1 van dit artikel worden alleen meegerekend voor de nakoming van de in artikel 33 vastgestelde verplichtingen en doelstellingen indien de exporteur van de afgedankte voertuigen door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overlegt waaruit blijkt dat de verwerking heeft plaatsgevonden onder omstandigheden die gelijkwaardig worden geacht aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van het milieu en de menselijke gezondheid die zijn vastgelegd in andere wetgeving van de Unie.

HOOFDSTUK V

EIGENDOMSOVERDRACHT EN ONDERSCHIED TUSSEN GEBRUIKTE VOERTUIGEN EN AFGEDANKTE VOERTUIGEN

*Artikel 36***Overdracht van de eigendom van gebruikte voertuigen binnen de Unie**

1. Met het oog op de overdracht van de eigendom van een gebruikt voertuig binnen de Unie verstrekt een marktdeelnemer aan elke natuurlijke of rechtspersoon die geïnteresseerd is in het verwerven van de eigendom van het betrokken voertuig de documentatie waaruit blijkt dat het voertuig geen afgedankt voertuig is, ongeacht de gebruikte handelstechniek, met inbegrip van speciale veilingen voor marktdeelnemers, overeenkomsten op afstand of onlineplatforms. Die documentatie toont aan dat het om een verkeersgeschikt voertuig gaat of bestaat uit een beoordeling overeenkomstig bijlage I waaruit blijkt dat het voertuig geen afgedankt voertuig is.

2. Met het oog op de overdracht van de eigendom van een gebruikt voertuig binnen de Unie zijn natuurlijke personen die geen marktdeelnemers zijn alleen verplicht de in lid 1 bedoelde documentatie te verstrekken indien:

- a) het voertuig door een verzekeringsmaatschappij als economisch totaal verlies is aangemerkt;
- b) de verkoop volledig via een onlineplatform wordt gesloten, zonder fysieke overdracht van het voertuig tussen de verkoper en de koper of een persoon die namens hen optreedt.

*Artikel 37***Status van het voertuig**

1. Bij de beoordeling van schade aan een voertuig dat bij een ongeval betrokken was, beoordeelt de verzekeringsmaatschappij of een andere voertuigdeskundige die de beoordeling namens haar uitvoert ook of het voertuig al dan niet een afgedankt voertuig is overeenkomstig bijlage I.

2. De bevoegde autoriteiten kunnen van voertuigeigenaren verlangen dat zij, in geval van twijfel over de vraag of een gebruikt voertuig een afgedankt voertuig is, documentatie verstrekken waaruit blijkt dat het betrokken voertuig geen afgedankt voertuig is. Die documentatie bestaat uit een beoordeling overeenkomstig bijlage I of een geldig technisch certificaat.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van deze verordening door de in bijlage I vermelde criteria om te bepalen of een gebruikt voertuig een afgedankt voertuig is te schrappen, mits het op grond van de technologische vooruitgang op het gebied van traceerbaarheid, repareerbaarheid en veiligheid gerechtvaardigd is de gevallen waarin het voertuig als afgedankt voertuig wordt beschouwd te beperken.

HOOFDSTUK VI
UITVOER VAN GEBRUIKTE VOERTUIGEN NAAR DERDE LANDEN

Artikel 38

Bevoegde autoriteit voor de uitvoer van gebruikte voertuigen naar derde landen

1. De lidstaten wijzen een of meer bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de in dit hoofdstuk vastgestelde verplichtingen.
2. Uiterlijk op 30 september 2027 stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de namen en adressen van de op grond van lid 1 aangewezen bevoegde autoriteiten. De lidstaten stellen de Commissie zonder onnodige vertraging in kennis van elke wijziging van de naam of het adres van die bevoegde autoriteiten.

Artikel 39

Controles en voorschriften inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen

1. Met ingang van 1 september 2031 gelden voor gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd de controles en voorschriften van dit hoofdstuk.
2. Dit hoofdstuk laat andere bepalingen van deze verordening en andere rechtshandelingen van de Unie betreffende de vrijgave van goederen voor uitvoer, met name Verordening (EU) nr. 952/2013 en de artikelen 46, 47, 267 en 269 daarvan, onverlet.
3. Gebruikte voertuigen mogen alleen worden uitgevoerd indien zij:
 - a) geen afgedankt voertuig zijn, en
 - b) op de datum van indiening van de aangifte tot uitvoer voor het verkeer geschikt zijn, tenzij zij overeenkomstig artikel 2, lid 2, punt f), en bijlage II als voertuigen van bijzonder cultureel belang zijn erkend.
4. Voor elk voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig worden de volgende gegevens aan de douaneautoriteiten verstrekt of ter beschikking gesteld:
 - a) het VIN van het gebruikte voertuig en de identificatie van de lidstaat waar het voertuig het laatst was ingeschreven;
 - b) een verklaring waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig voldoet aan de voorschriften van lid 3 van dit artikel, of er wordt een certificaat verstrekt als bedoeld in bijlage II.
5. Om na te gaan of dit hoofdstuk is nageleefd wat betreft het toestaan van vrijgave voor uitvoer van een gebruikt voertuig geldt het volgende:
 - a) totdat de in artikel 46, lid 4, bedoelde onderlinge koppeling operationeel is, wisselen de douaneautoriteiten informatie uit en werken zij samen met de bevoegde autoriteiten overeenkomstig artikel 45, en houden zij waar nodig rekening met deze informatie-uitwisseling en samenwerking om een gebruikt voertuig voor uitvoer vrij te geven;
 - b) zodra de in artikel 46, lid 4, bedoelde onderlinge koppeling operationeel is, zijn artikel 40, artikel 41, leden 2 en 3, en artikel 43, lid 3, van toepassing en vinden kennisgevingen en andere uitwisselingen uit hoofde van de artikelen 42, 43 en 44 via die elektronische systemen plaats.

6. Een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig mag niet het voorwerp zijn:
 - a) van een inschrijving in de administratie van de aangever op grond van artikel 182 van Verordening (EU) nr. 952/2013;
 - b) van een beoordeling door de marktdeelnemer zelf op grond van artikel 185 van Verordening (EU) nr. 952/2013.

Artikel 40

Geautomatiseerde verificatie van de informatie over de status van het voertuig

1. Alvorens een gebruikt voertuig voor uitvoer vrij te geven, gaan de douaneautoriteiten met behulp van de in artikel 46, lid 4, bedoelde elektronische systemen elektronisch en automatisch na of het voertuig op basis van het VIN en de informatie over de lidstaat van laatste inschrijving geschikt voor het verkeer is. Die verplichting geldt niet voor voertuigen die overeenkomstig artikel 2, lid 2, punt f), en bijlage II als voertuigen van bijzonder cultureel belang zijn erkend.
2. Wanneer de aan de douaneautoriteiten verstrekte of ter beschikking gestelde informatie niet overeenstemt met de informatie in de nationale voertuigregisters en nationale elektronische systemen voor technische controles op grond van lid 1, geven de douaneautoriteiten dat voertuig niet vrij voor uitvoer en stellen zij de betrokken natuurlijke of rechtspersoon daarvan via die systemen in kennis.

Artikel 41

Risicobeheer en douanecontroles

1. Met het oog op de handhaving van de bepalingen van artikel 39 voeren de douaneautoriteiten controles uit op voor uitvoer bestemde gebruikte voertuigen overeenkomstig de bepalingen betreffende risicobeheer en douanecontroles die zijn vastgesteld uit hoofde van Verordening (EU) nr. 952/2013. Onverminderd artikel 40 van deze verordening worden dergelijke controles in de eerste plaats gebaseerd op een risicoanalyse, zoals bepaald in Verordening (EU) nr. 952/2013.
2. Naast het in lid 1 van dit artikel bedoelde risicobeheer bevatten de in artikel 46, lid 1, bedoelde elektronische systemen, zodra de in artikel 46 bedoelde onderlinge koppeling operationeel is, de nodige informatie en gaan de douaneautoriteiten via de in artikel 46, lid 4, bedoelde onderlinge koppeling elektronisch en automatisch na of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig voldoet aan specifieke voorwaarden in verband met de bescherming van het milieu of de verkeersveiligheid overeenkomstig lid 3 van dit artikel.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 51 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door de in lid 2 van dit artikel bedoelde nalegingsvoorwaarden vast te stellen betreffende de specifieke voorwaarden die het derde land van invoer op de invoer van gebruikte voertuigen toepast in verband met de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid, wanneer die voorwaarden door dat derde land aan de Commissie zijn meegedeeld. Die voorwaarden kunnen worden geverifieerd aan de hand van de informatie die beschikbaar is in de in artikel 46, lid 1, bedoelde elektronische systemen.
4. De Commissie publiceert de in lid 3 bedoelde door derde landen opgelegde specifieke voorwaarden in verband met de bescherming van het milieu of de verkeersveiligheid die haar zijn meegedeeld, op een speciaal onlineportaal en actualiseert deze regelmatig.

*Artikel 42***Opschorting**

1. Indien er redelijke gronden zijn om aan te nemen dat een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig mogelijk niet aan de voorschriften van dit hoofdstuk voldoet, schorten de douaneautoriteiten de vrijgave voor uitvoer van dat gebruikte voertuig onmiddellijk op, stellen zij de uit hoofde van artikel 38 aangewezen bevoegde autoriteiten onmiddellijk in kennis van de opschorting en verstrekken zij alle relevante informatie die de bevoegde autoriteiten nodig hebben om te bepalen of het gebruikte voertuig aan de voorschriften van deze verordening voldoet en voor uitvoer kan worden vrijgegeven.
2. Om te bepalen of een gebruikt voertuig, waarvoor de in lid 1 bedoelde opschorting geldt, aan deze verordening voldoet, kunnen de bevoegde autoriteiten elke persoon die bij de uitvoer van dat gebruikte voertuig betrokken is om aanvullende informatie verzoeken, waaronder informatie over de verkoop of overdracht van de eigendom van het voertuig, zoals een kopie van de factuur of het contract, en bewijsstukken waaruit blijkt dat het gebruikte voertuig voor verder gebruik is bestemd.

*Artikel 43***Vrijgave voor uitvoer**

1. Wanneer de vrijgave voor uitvoer van een gebruikt voertuig overeenkomstig artikel 42 is opgeschort, wordt dat gebruikte voertuig voor uitvoer vrijgegeven indien alle andere voorwaarden en formaliteiten met betrekking tot deze vrijgave zijn vervuld en aan een van de volgende voorwaarden wordt voldaan:
 - a) de uit hoofde van artikel 38 aangewezen bevoegde autoriteiten hebben de douaneautoriteiten niet binnen vier werkdagen na de aanvang van de opschorting verzocht de opschorting te handhaven, of
 - b) de uit hoofde van artikel 38 aangewezen bevoegde autoriteiten hebben de douaneautoriteiten in kennis gesteld van hun goedkeuring voor vrijgave voor uitvoer op grond van dit hoofdstuk.
2. De vrijgave voor uitvoer wordt niet beschouwd als bewijs van overeenstemming met het Unierecht en in het bijzonder met deze verordening of Verordening (EU) nr. 952/2013.
3. De douaneautoriteiten stellen de voertuigregistratie-instantie van de lidstaat van laatste inschrijving er via de in artikel 46, lid 4, bedoelde onderlinge koppeling automatisch van in kennis dat het voertuig de Unie heeft verlaten. De voertuigregistratie-instantie registreert in haar nationaal voertuigregister dat het voertuig naar een derde land is uitgevoerd.

*Artikel 44***Weigering van vrijgave voor uitvoer**

1. Wanneer de bevoegde autoriteit concludeert dat een gebruikt voertuig waarvoor de opschorting overeenkomstig artikel 42 is gemeld, niet aan dit hoofdstuk voldoet, verlangt de bevoegde autoriteit onmiddellijk van de douaneautoriteiten dat het betrokken voertuig niet voor uitvoer wordt vrijgegeven en stelt zij hen daarvan in kennis.
2. Na de kennisgeving door de bevoegde autoriteit overeenkomstig lid 1 geven de douaneautoriteiten het gebruikte voertuig niet vrij voor uitvoer.

*Artikel 45***Samenwerking tussen autoriteiten en uitwisseling van informatie**

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten verlenen elkaar bijstand bij de uitvoering van dit hoofdstuk door op bilateraal niveau informatie uit te wisselen, met name om de status van een voertuig te verifiëren, onder andere om de inschrijvingsstatus ervan na te gaan in de lidstaat waar het eerder was ingeschreven.
2. In voorkomend geval werken de bevoegde autoriteiten van de lidstaten ook samen met administratieve autoriteiten van derde landen. Die samenwerking kan bestaan in het delen van relevante informatie, het uitvoeren van gezamenlijke inspecties en andere vormen van wederzijdse bijstand die noodzakelijk worden geacht om de naleving van de toepasselijke wet- en regelgeving inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen te waarborgen.
3. De douaneautoriteiten en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten werken samen overeenkomstig artikel 47, lid 2, van Verordening (EU) nr. 952/2013 en wisselen, onder meer langs elektronische weg, de informatie uit die nodig is om hun taken uit hoofde van deze verordening te vervullen. De douaneautoriteiten kunnen overeenkomstig artikel 12, lid 1, en artikel 16, lid 1, van Verordening (EU) nr. 952/2013 vertrouwelijke informatie die zij bij de uitoefening van hun taken hebben verkregen of die hun op vertrouwelijke basis is verstrekt, meedelen aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de marktdeelnemer of handelaar is gevestigd.
4. Wanneer bevoegde autoriteiten overeenkomstig de leden 1 tot en met 3 informatie hebben ontvangen, kunnen die bevoegde autoriteiten die informatie meedelen aan de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten.
5. Er wordt informatie met betrekking tot risico's uitgewisseld tussen:
 - a) de douaneautoriteiten, overeenkomstig artikel 46, lid 5, van Verordening (EU) nr. 952/2013;
 - b) de douaneautoriteiten en de Commissie, overeenkomstig artikel 47, lid 2, van Verordening (EU) nr. 952/2013;
 - c) de douaneautoriteiten en de bevoegde autoriteiten, met inbegrip van de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten, overeenkomstig artikel 47, lid 2, van Verordening (EU) nr. 952/2013.

*Artikel 46***Elektronische systemen**

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

2. Het in lid 1 bedoelde elektronische systeem MOVE-HUB biedt ten minste de volgende functionaliteiten:
 - a) het uitwisselen van de gegevens in real time met de nationale voertuigregisters en de nationale elektronische systemen voor technische controles van de lidstaten die ermee verbonden zijn;
 - b) het mogelijk maken van geautomatiseerde elektronische controle van de gegevens in een technisch certificaat als bedoeld in bijlage II bij Richtlijn 2014/45/EU, van de datum van eerste inschrijving van een voertuig, alsook van de lidstaat waar een voertuig het laatst is ingeschreven, als bedoeld in Richtlijn 1999/37/EG, om vast te stellen of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig voldoet aan de voorschriften van artikel 39, artikel 40, lid 1, en artikel 41;
 - c) het verbinden met de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2399, met het oog op de uitwisseling van gegevens en de ondersteuning van het in artikel 40, lid 1, en artikel 41, lid 2, bedoelde informatie-uitwisselingsproces, en het ondersteunen van de in de artikelen 42, 43 en 44 bedoelde kennisgevingen;
 - d) het met het oog op de samenwerking met derde landen uit hoofde van artikel 45, lid 2, mogelijk maken van de elektronische uitwisseling van informatie met de bevoegde autoriteiten van derde landen die de Commissie op grond van artikel 41, lid 2, in kennis hebben gesteld van de specifieke voorwaarden voor de invoer van gebruikte voertuigen die zij toepassen.
3. De lidstaten zorgen voor onderlinge koppeling van hun nationale voertuigregisters en nationale elektronische systemen voor technische controles met het in lid 1 bedoelde elektronische systeem MOVE-HUB. Die onderlinge koppeling moet binnen twee jaar na de vaststelling van de in lid 5 bedoelde uitvoeringshandeling operationeel zijn.
4. De Commissie koppelt het in lid 1 van dit artikel bedoelde systeem MOVE-HUB aan het bij artikel 4 van Verordening (EU) 2022/2399 ingestelde douane-éénloketsysteem van de Europese Unie voor de uitwisseling van certificaten, zodat de in artikel 40 en artikel 41, lid 2, bedoelde geautomatiseerde controles en de in de artikelen 42, 43 en 44 bedoelde kennisgevingen kunnen worden uitgevoerd. Die onderlinge koppeling is operationeel binnen vier jaar na de vaststelling van de in lid 5 van dit artikel bedoelde uitvoeringshandeling.
5. De Commissie stelt uiterlijk 30 september 2028 [op de laatste dag van de maand na 24 maanden vanaf de datum van inwerkingtreding van deze verordening] de uitvoeringshandelingen vast met de nodige regelingen voor de uitvoering van de in lid 2 bedoelde functionaliteiten van MOVE-HUB, met inbegrip van de technische maatregelen die nodig zijn voor de onderlinge koppeling van nationale elektronische systemen met MOVE-HUB, de voorwaarden voor verbinding met MOVE-HUB, de door de nationale systemen te verzenden gegevens en de vorm voor de verzending van die gegevens via de onderling verbonden nationale systemen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 52, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK VII HANDHAVING

Artikel 47

Inspecties

1. Met het oog op de handhaving van deze verordening stellen de lidstaten inspectiestrategieën vast die gericht zijn op het opsporen van illegale activiteiten in verband met de inzameling, verwerking en uitvoer van afgedankte voertuigen en voertuigdelen en onderdelen daarvan. Die strategieën voorzien in de inspecties als bedoeld in de leden 2, 3 en 4.
2. Met het oog op de handhaving van deze verordening inspecteren de lidstaten:
 - a) erkende verwerkingsinrichtingen;
 - b) inzamelpunten;
 - c) andere inrichtingen en marktdeelnemers die betrokken zouden kunnen zijn bij de inzameling, verwerking en uitvoer van afgedankte voertuigen, of die gebruikte reserveonderdelen en onderdelen verkopen.
3. Het totale aantal in lid 2 genoemde marktdeelnemers dat elk kalenderjaar wordt geïnspecteerd, wordt berekend als ten minste 10 % van de in lid 2, punten a) en b), genoemde marktdeelnemers.
4. De lidstaten voeren ook regelmatige en risicogebaseerde inspecties uit op de uitvoer van gebruikte voertuigen om na te gaan of artikel 39 is nageleefd.
5. Om een onderscheid te maken tussen gebruikte voertuigen en afgedankte voertuigen, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten overbrengingen van gebruikte voertuigen waarvan wordt vermoed dat zij afgedankte voertuigen zijn, inspecteren op naleving van de voorschriften van artikel 36 en bijlage I en die overbrengingen dienovereenkomstig monitoren.
6. Wanneer de bevoegde autoriteiten van een lidstaat vaststellen dat een voorgenomen overbrenging van gebruikte voertuigen een of meer afgedankte voertuigen omvat, kunnen de kosten van de nodige analyses, inspecties en opslag van voertuigen waarvan wordt vermoed dat zij afgedankte voertuigen zijn, in rekening worden gebracht aan de opdrachtgevers voor de overbrenging van die voertuigen.

Artikel 48

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

1. De lidstaten stellen, met betrekking tot alle relevante bevoegde autoriteiten die bij de handhaving van deze verordening zijn betrokken, doeltreffende mechanismen in om die autoriteiten in staat te stellen in eigen land samen te werken en coördinatie te verrichten met betrekking tot de ontwikkeling en uitvoering van handhavingsmaatregelen en -activiteiten in verband met het toezicht op de in- en uitschrijving van voertuigen, de opschorting en annulering van de inschrijving, de certificering van vernietiging, de uitvoer van gebruikte voertuigen en het voorkomen van illegale verwerking en uitvoer van afgedankte voertuigen.

2. De lidstaten werken bilateraal en multilateraal samen om de preventie en opsporing van illegale verwerking en uitvoer van afgedankte voertuigen te vergemakkelijken en het probleem van vermiste voertuigen aan te pakken. Zij wisselen relevante informatie over de in- en uitschrijving van voertuigen en de opschorting en annulering van de inschrijving uit via het in artikel 46 bedoelde elektronische uitwisselingssysteem. Zij wisselen tevens relevante informatie uit over erkende verwerkingsinrichtingen en reparatie- en onderhoudsbedrijven die niet als erkende verwerkingsinrichtingen zijn toegelaten, en andere inrichtingen en marktdeelnemers die handelingen met betrekking tot de verwerking van afgedankte voertuigen mogen verrichten. Zij wisselen binnen gevestigde structuren, zoals handhavingsnetwerken, agentschappen en het op grond van artikel 52 van deze verordening ingestelde comité, regelmatig informatie, ervaringen en kennis over illegale activiteiten in verband met afgedankte voertuigen, handhavingsmaatregelen en gezamenlijke acties uit.

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

3. De lidstaten delen de Commissie mee welke vaste personeelsleden verantwoordelijk zijn voor de in lid 2 van dit artikel en in artikel 45 bedoelde samenwerking.

Artikel 49

Sancties

Uiterlijk op 1 september 2029 stellen de lidstaten de regels vast inzake de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op artikel 15, lid 1, artikel 16, artikel 18, lid 1, artikel 22, leden 1 en 2, de artikelen 23 en 24, artikel 25, leden 1 en 2, de artikelen 26 tot en met 31 en de artikelen 33, 34, 36, 37 en 39 van deze verordening, en nemen zij alle maatregelen die nodig zijn om erop toe te zien dat die regels worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld van die voorschriften en maatregelen in kennis en delen haar onverwijld alle latere wijzigingen daarvan mee.

Artikel 50

Verslaglegging aan de Commissie

1. Met ingang van 1 september 2029 maken de lidstaten in geaggregeerde vorm voor elk kalenderjaar en in de door de Commissie op grond van lid 5 vastgestelde vorm de volgende gegevens openbaar, die gebaseerd zijn op de informatie en gegevens die zijn ontvangen van producenten, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid en afvalverwerkers:

- a) het aantal in de lidstaat ingeschreven voertuigen;
- b) het aantal voertuigen dat voor het eerst op de markt is aangeboden op het grondgebied van de lidstaat;
- c) het aantal en het gewicht van de afgedankte voertuigen die in de lidstaat zijn ingezameld en waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd;
- d) het aantal en het gewicht van de afgedankte voertuigen die op het grondgebied van de lidstaat zijn gerecycled;
- e) het aantal en het gewicht van de afgedankte voertuigen die voor verdere verwerking naar een andere lidstaat of een derde land zijn uitgevoerd of overgebracht;
- f) het aantal en het gewicht van de afgedankte voertuigen die voor verdere verwerking uit een derde land zijn ingevoerd of overgebracht;
- g) het aantal gebruikte voertuigen dat is vrijgegeven voor uitvoer en het aantal gebruikte voertuigen dat is ingevoerd;
- h) het aantal afgegeven certificaten van vernietiging;

- i) het totale gewicht van de en, in voorkomend geval, het aantal voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit afgedankte voertuigen zijn verwijderd ten behoeve van:
 - i) hergebruik;
 - ii) herfabricage of revisie;
 - iii) recycling;
 - iv) nuttige toepassing, met inbegrip van terugwinning van energie;
 - v) verwijdering;
- j) de hoeveelheid en het gewicht van de afgedankte voertuigen die op een andere manier worden verwerkt dan aangegeven in punt d);
- k) de hoeveelheid en het gewicht van de afgedankte voertuigen die voor opvulling worden gebruikt;
- l) de percentages van de in artikel 33 vastgelegde doelstellingen die zijn bereikt door alle afvalverwerkers die in de lidstaat actief zijn;
- m) het gebruik van de in artikel 29, lid 2, bedoelde vrijstelling en de wijze waarop dit door de rapporterende lidstaat is gemonitord;
- n) gegevens over de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, met inbegrip van de namen van de rechtspersonen die zij vertegenwoordigen;
- o) gegevens over de uitvoering van artikel 21;
- p) de aantallen uit afgedankte voertuigen verwijderde voertuigdelen en onderdelen die relevante hoeveelheden kritieke grondstoffen bevatten en de hoeveelheden kritieke grondstoffen die uit deze voertuigdelen en onderdelen zijn teruggewonnen.

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

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

2. De overeenkomstig lid 1 door de lidstaten beschikbaar gestelde gegevens gaan vergezeld van een kwaliteitscontroleverslag. Die informatie wordt gerapporteerd in de vorm die de Commissie op grond van lid 5 vaststelt.
3. Om de vijf jaar stellen de lidstaten een verslag op met een samenvatting van:
 - a) aangeboden stimulansen ter bevordering van het hergebruiken, herfabriceren en reviseren van voertuigdelen en onderdelen overeenkomstig artikel 32 en het geraamde effect daarvan;
 - b) de toepassing van boetes en andere sancties waarin hun nationale recht voorziet voor inbreuken op deze verordening en die overeenkomstig artikel 49 zijn vastgesteld, met inbegrip van een lijst van de soorten gemelde inbreuken en de soorten maatregelen die worden genomen;

- c) de resultaten van de overeenkomstig artikel 47 uitgevoerde inspecties;
- d) de wijze van toepassing van de definities van “autowrak” en “gebruikt voertuig”, met inbegrip van de praktische moeilijkheden die zich in dat verband voordoen.

De lidstaten dienen dat verslag binnen zes maanden na afloop van de periode van vijf jaar waarop het betrekking heeft bij de Commissie in. Het eerste verslag wordt uiterlijk op 1 september 2032 bij de Commissie ingediend.

De Commissie evalueert de door de lidstaten ingediende verslagen en stelt verslagen over de ontvangen informatie op en publiceert die om de evaluatie van de uitvoering van deze verordening in de lidstaten te ondersteunen en de uitwisseling van informatie over de in de lidstaten toegepaste beste praktijken te vergemakkelijken.

4. Met het oog op het toezicht op de uitvoering van deze verordening verzamelt en evalueert de Commissie de overeenkomstig dit artikel beschikbaar gestelde informatie.

5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot bepaling van:

a) de methode en regels voor de berekening, verificatie en rapportage van gegevens overeenkomstig lid 1, met inbegrip van:

- i) de methode voor het bepalen van de hoeveelheid en het gewicht van de voertuigdelen, onderdelen en materialen die voor de in lid 1, punten i), j), k), en p) bedoelde doeleinden zijn verwijderd;
- ii) de methode voor het bepalen van het gewicht van gerecyclede afvalstoffen, en onder meer het bepalen van berekeningspunten en meetpunten en, indien nodig, mogelijkheden om gemiddelde verliespercentages toe te passen;
- iii) de methode voor de berekening en verificatie van de verwezenlijking van de in artikel 33 bedoelde doelstellingen voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing, met inbegrip van het gecombineerd shredderen van afgedankte voertuigen met ander afval als bedoeld in artikel 27 en bijlage VIII, deel G, punt 3;

b) de vorm voor de in lid 1 bedoelde rapportage aan de Commissie, alsook de vorm voor het kwaliteitscontroleverslag.

Die uitvoeringshandelingen worden uiterlijk op 31 maart 2029 volgens de in artikel 52, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

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

HOOFDSTUK VIII
GEDELEGEERDE BEVOEGDHEDEN EN COMITÉPROCEDURE

Artikel 51

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 5, leden 3 en 6, artikel 6, leden 6 tot en met 9, artikel 7, lid 3, artikel 11, lid 4, artikel 12, lid 2, artikel 21, lid 2, artikel 22, lid 6, artikel 26, lid 3, artikel 37, lid 3, en artikel 41, lid 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 13 augustus 2026. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen die verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, leden 3 en 6, artikel 6, leden 6 tot en met 9, artikel 7, lid 3, artikel 11, lid 4, artikel 12, lid 2, artikel 21, lid 2, artikel 22, lid 6, artikel 26, lid 3, artikel 37, lid 3, en artikel 41, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een op grond van artikel 5, leden 3 en 6, artikel 6, leden 6 tot en met 9, artikel 7, lid 3, artikel 11, lid 4, artikel 12, lid 2, artikel 21, lid 2, artikel 22, lid 6, artikel 26, lid 3, artikel 37, lid 3, en artikel 41, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 52

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité ingesteld bij artikel 39 van Richtlijn 2008/98/EG. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

HOOFDSTUK IX

WIJZIGINGEN

*Artikel 53***Wijzigingen in Verordening (EU) 2023/1542**

Bijlage I bij Verordening (EU) 2023/1542 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage XII bij deze verordening.

*Artikel 54***Wijzigingen in Verordening (EU) 2019/1020**

In Verordening (EU) 2019/1020 wordt bijlage II, punten 10 en 11 geschrapt.

*Artikel 55***Wijzigingen in Verordeningen (EU) 2018/858 en (EU) nr. 168/2013**

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

HOOFDSTUK X

SLOTBEPALINGEN

*Artikel 56***Evaluatie**

1. Uiterlijk op 31 december 2035 evalueert de Commissie de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor het milieu, de menselijke gezondheid en de werking van de eengemaakte markt, en dient zij daarover een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad. Indien nodig gaat het verslag vergezeld van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van de desbetreffende bepalingen van deze verordening.
2. Met inachtneming van de technische vooruitgang en de in de lidstaten opgedane ervaring alsook van eventuele herzieningen van Verordening (EG) nr. 1907/2006, neemt de Commissie in haar verslag een evaluatie op van het volgende:
 - a) de noodzaak om het toepassingsgebied van deze verordening, met name de bepalingen van de hoofdstukken II en III, en van hoofdstuk IV, afdeling II, uit te breiden tot voertuigen van categorie L zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) nr. 168/2013 en voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O zoals bedoeld in artikel 4, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858;
 - b) de noodzaak om het toepassingsgebied van de bepalingen die van toepassing zijn op voertuigen waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring en op kampeerwagens uit te breiden en caravans in het toepassingsgebied van deze verordening op te nemen;
 - c) de noodzaak om het toepassingsgebied van deze verordening, en met name de bepalingen van hoofdstuk VI, uit te breiden tot voertuigen van categorie L zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 2, van Verordening (EU) nr. 168/2013;
 - d) de maatregelen met betrekking tot het verstrekken van informatie over zorgwekkende stoffen in voertuigen en de noodzaak om verdere bepalingen in te voeren met betrekking tot zorgwekkende stoffen die van invloed kunnen zijn op de hoogwaardige recycling van voertuigen aan het einde van hun levensduur;

- e) de in hoofdstuk IV vastgestelde maatregelen betreffende het beheer van afgedankte voertuigen, met inbegrip van de in artikel 33 vastgelegde niveaus van doelstellingen en de noodzaak om deze te herzien;
- f) de noodzaak om het toepassingsgebied van deze verordening met betrekking tot de in artikel 33 vastgestelde doelniveaus voor recycling uit te breiden tot de voertuigcategorieën waarop artikel 33 uit hoofde van deze verordening niet van toepassing is;
- g) inbreuken en de doeltreffendheid, evenredigheid en afschrikkende werking van sancties als bedoeld in artikel 49;
- h) de noodzaak om artikel 5 te wijzigen;
- i) de mate waarin het probleem van vermiste voertuigen is opgelost, met inbegrip van ramingen van het aantal vermiste voertuigen en het effect van de maatregelen met betrekking tot de uitvoer van gebruikte voertuigen, en de noodzaak om aanvullende maatregelen te nemen om de traceerbaarheid van voertuigen te verbeteren;
- j) de vereisten inzake het gehalte aan gerecyclede kunststof, met inbegrip van doelstellingen en verplichtingen voor recyclinginstallaties binnen en buiten de Unie zoals vastgesteld in artikel 6, leden 1 tot en met 4, van deze verordening, en de noodzaak van herziening op basis daarvan, met inbegrip van een evaluatie van de ontwikkelingen op het gebied van staal en aluminium in verband met artikel 6, leden 7 en 8, van deze verordening en in het kader van andere relevante wetgeving van de Unie, zoals Verordening (EU) 2025/40 of Verordening (EU) 2024/1781, om te zorgen voor samenhang en afstemming;
- k) het in artikel 22 vastgestelde kostentoerekeningsmechanisme voor voertuigen die in een andere lidstaat afgedankte voertuigen worden en de noodzaak van herziening daarvan;
- l) bepalingen betreffende processen die van invloed kunnen zijn op de hoogwaardige recycling van voertuigen aan het einde van hun levensduur;
- m) het effect van verschillen in de nationale criteria inzake verkeersgeschiktheid op de uitvoer van gebruikte voertuigen;
- n) de doeltreffendheid, interoperabiliteit en betrouwbaarheid van nationale voertuigregistratiesystemen en de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie daartussen om de nauwkeurige identificatie, de status en de traceerbaarheid van voertuigen gedurende hun hele levenscyclus te waarborgen, met bijzondere aandacht voor:
 - i) het effect van tijdelijke uitschrijving op de nauwkeurigheid, toegankelijkheid en traceerbaarheid van voertuiggegevens, met inbegrip van de rol ervan bij de identificatie van vermiste voertuigen;
 - ii) de noodzaak van minimumeisen voor de uitschrijving van voertuigen in de hele Unie, zoals de vaststelling van een maximumduur en strikte voorwaarden voor vernieuwing, om de traceerbaarheid van voertuigen te verbeteren en illegale verwerking van voertuigen te voorkomen.

3. Uiterlijk op 31 december 2033 evalueert de Commissie de stand van de technologische ontwikkeling, de milieuprestaties, de economische prestaties en de beschikbaarheid van gehalte aan biogebaseerde kunststoffen en van elastomeren afkomstig van de recycling van banden in nieuwe voertuigen, rekening houdend met de duurzaamheidscriteria die zijn vastgesteld in artikel 29 van Richtlijn (EU) 2018/2001 en eventuele duurzaamheidscriteria die uit hoofde van Verordening (EU) 2024/1781 voor banden zullen worden vastgesteld.

4. Indien nodig en op basis van de in lid 3 bedoelde evaluatie kan de Commissie een wetgevingsvoorstel indienen om:
- a) duurzaamheidsvereisten vast te stellen voor biogebaseerde grondstoffen in kunststof die in voertuigen wordt gebruikt;
 - b) doelstellingen vast te stellen om het gebruik van biogebaseerde grondstoffen in kunststof die in voertuigen wordt gebruikt, te verhogen;
 - c) doelstellingen vast te stellen om ook elastomeren afkomstig van de recycling van banden van voertuigen te gebruiken;
 - d) te beoordelen in hoeverre de in punt b) bedoelde doelstellingen kunnen worden gecombineerd met of toegevoegd aan de in artikel 6, lid 1, vastgestelde doelstellingen;
 - e) te beoordelen in hoeverre de in punt c) bedoelde doelstellingen kunnen worden gecombineerd met de in artikel 6, lid 1, vastgestelde doelstellingen;
 - f) indien nodig de definitie van biogebaseerde kunststof in artikel 3, lid 1, punt 53, van Verordening (EU) 2025/40, de definitie van kunststof in artikel 3, lid 1, punt 9, van deze verordening en het toepassingsgebied van de doelstellingen voor gerecyclede kunststof zoals gespecificeerd in artikel 6, lid 1, van deze verordening te wijzigen;
 - g) Indien nodig de in artikel 6, lid 2, bedoelde methode berekenings- en verificatiemethode en de vereisten voor in de Unie en in derde landen gevestigde installaties die elastomeren uit banden verwerken, aan te passen.
5. Indien nodig om de doeltreffende en uniforme traceerbaarheid van afgedankte voertuigen te waarborgen, en op basis van de in lid 2, punt n), bedoelde evaluatie, kan de Commissie een wetgevingsvoorstel indienen met regels voor de uitschrijving van voertuigen in de hele Unie.
6. Uiterlijk op 14 augustus 2031 voert de Commissie een beoordeling uit om op basis van de verklaringen uit hoofde van artikel 10 na te gaan of de fabrikanten op schema liggen om de in artikel 6, lid 1, vastgestelde doelstellingen voor gerecyclede kunststof te halen. Bij de beoordeling wordt met name het volgende geëvalueerd:
- a) de beschikbaarheid van geschikte technologieën voor de recycling van kunststoffen;
 - b) de beschikbaarheid van voldoende gerecyclede kunststoffen;
 - c) het kwaliteitsniveau van de gerecyclede kunststoffen ten opzichte van het vereiste veiligheidsniveau, en
 - d) technische en economische moeilijkheden om de doelstellingen voor gerecyclede kunststof te halen.

Op basis van die beoordeling kan de Commissie indien nodig bij het Europees Parlement en de Raad een wetgevingsvoorstel tot wijziging van de in artikel 6, lid 1, vastgestelde doelstellingen indienen om te voorzien in afwijkingen van het toepassingsgebied, het tijdschema of de minimumpercentages die daarin zijn vastgesteld.

Artikel 57

Intrekking en overgangsbepalingen

1. Richtlijn 2000/53/EG wordt ingetrokken met ingang van 1 september 2028.

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

- a) artikel 4, lid 2, en bijlage II, tot en met 31 augustus 2032; de vermeldingen 5 a), 5 b) i), 5 b) ii) en 16 van bijlage II bij Richtlijn 2000/53/EG zijn echter niet langer van toepassing met ingang van 13 augustus 2026;
- b) artikel 5, lid 4, tweede alinea, artikel 6, lid 3, tweede alinea, artikel 7, lid 1, artikel 8, leden 3 en 4, tot en met 31 augustus 2029;

- c) artikel 6, lid 3, eerste alinea, en bijlage I tot en met 31 augustus 2029;
 - d) artikel 7, lid 2, punt b), tot en met 31 december 2030;
 - e) artikel 9, lid 1 bis, eerste en derde alinea, artikel 9, lid 1 ter en artikel 9, lid 1 quinquies, tot en met 31 augustus 2029;
 - f) artikel 9, lid 1 bis, tweede alinea, tot en met 31 augustus 2031.
2. Richtlijn 2005/64/EG wordt ingetrokken met ingang van 31 augustus 2032.

Artikel 6, lid 3 van die richtlijn wordt evenwel ingetrokken met ingang van 31 augustus 2029.

3. Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabellen in bijlage XV.
4. In afwijking van artikel 8, lid 2, van deze verordening geldt tot en met 14 augustus 2032, wanneer in dat artikel naar artikel 4 van deze verordening wordt verwezen, een dergelijke verwijzing als een verwijzing naar artikel 5 van Richtlijn 2005/64/EG.

In afwijking van artikel 8, lid 2, van deze verordening geldt tot en met 14 augustus 2032, wanneer in dat artikel naar artikel 5 van deze verordening wordt verwezen, een dergelijke verwijzing als een verwijzing naar artikel 6, lid 2 van Richtlijn 2005/64/EG.

Artikel 58

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

1. Artikel 14 is alleen met betrekking tot artikel 30, artikel 31 en artikel 35, lid 1, van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland.
2. De artikelen 15 tot en met 29, de artikelen 32, 33 en 34 en artikel 35, lid 2, zijn niet van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland.
3. Artikel 47, lid 2, punt a), en lid 3, zijn niet van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland.
4. Artikel 48, leden 1 en 2, zijn niet van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland wat betreft de voorkoming van illegale verwerking van afgedankte voertuigen.
5. Artikel 48, lid 2, is niet van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland wat betreft de uitwisseling van relevante informatie over erkende verwerkingsinrichtingen.
6. Artikel 49 is niet van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland wat betreft artikel 15, lid 1, artikel 16, artikel 19, lid 1, artikel 22, leden 1 en 2, artikel 23, artikel 24, artikel 25, leden 1 en 2, de artikelen 27 tot en met 29, artikel 33 en artikel 34.
7. Artikel 50, lid 1, punten c), d), h), i) iii), i) iv), i) v), j), k), l), m), n) en o) en artikel 50, lid 3, punt a), zijn niet van toepassing op en in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot Noord-Ierland.

*Artikel 59***Inwerkingtreding en toepassing**

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing met ingang van 1 september 2028.

Artikel 4, lid 3, artikel 5, leden 2 tot en met 9, artikel 6, leden 4 tot en met 9, artikel 6, lid 11, artikel 7, leden 3 en 4, artikel 9, lid 7, artikel 11, lid 4, artikel 12, lid 2, artikel 13, lid 6, artikel 14, lid 4, artikel 15, lid 6, artikel 21, lid 2, artikel 22, lid 6, artikel 26, lid 3, artikel 37, lid 3, artikel 41, lid 3, artikel 46, lid 5, en artikel 50, lid 5, zijn evenwel van toepassing met ingang van 14 september 2026, artikel 53 is van toepassing met ingang van 13 augustus 2026 en artikel 55 is van toepassing met ingang van 1 september 2032.

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

Gedaan te Straatsburg, 8 juli 2026.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

R. METSOLA

Voor de Raad

De voorzitter

T. BYRNE

BIJLAGE I

CRITERIA OM TE BEPALEN OF EEN VOERTUIG EEN AFGEDANKT VOERTUIG IS

Deze bijlage bevat de criteria aan de hand waarvan wordt bepaald of een voertuig een afgedankt voertuig is en wordt als volgt toegepast:

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

Indien aan geen van de criteria van deel A wordt voldaan, wordt het voertuig beoordeeld overeenkomstig de criteria van deel B. Indien aan een of meer van de criteria van deel B wordt voldaan, wordt door middel van een technische beoordeling nagegaan welke reparaties nodig zijn om een technisch certificaat overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU te verkrijgen in de lidstaat waar het voertuig vóór de reparatie was ingeschreven. Op basis van die technische beoordeling beslist de voertuigeigenaar of hij of zij zich van het voertuig wil ontdoen.

Indien de voertuigeigenaar binnen vijf jaar na die technische beoordeling geen technisch certificaat overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU verkrijgt, wordt het voertuig als een afgedankt voertuig beschouwd. Gedurende die periode van vijf jaar vormt die technische beoordeling documentatie waaruit blijkt dat het voertuig geen afgedankt voertuig is.

De in deze bijlage bedoelde beoordeling wordt uitgevoerd door een onafhankelijke voertuigdeskundige. De lidstaten kunnen een uitputtende lijst van onafhankelijke voertuigdeskundigen opstellen om die beoordelingen uit te voeren.

Op verzoek van een voertuigeigenaar kunnen de bevoegde autoriteiten in de lidstaat van inschrijving van een voertuig, of een van de aangewezen goedkeuringsinstanties daarvan, vrijstelling verlenen voor een voertuig dat overeenkomstig deze bijlage als een afgedankt voertuig wordt beschouwd wanneer het betrokken voertuig wordt gerepareerd.

DEEL A

CRITERIA VOOR DE BEOORDELING VAN AFGEDANKTE VOERTUIGEN

Een voertuig is een afgedankt voertuig indien het aan een of meer van de volgende criteria voldoet:

- a) het is in stukken gesneden of gedemonteerd met het oog op hergebruik van voertuigdelen;
- b) het is afgebrand tot het punt dat het motorcompartiment of de passagiersruimte volledig vernietigd is;
- c) het is tot boven het dashboard in water ondergedompeld geweest;
- d) een of meer van de volgende onderdelen van het voertuig kunnen uit technisch oogpunt niet worden gerepareerd noch worden vervangen:
 - i) grondcontactonderdelen (zoals banden en wielen), ophanging, stuurinrichting, remmen en de bedieningsonderdelen daarvan;
 - ii) stoelbevestigingen en -scharnieren;
 - iii) airbags, gordelspanners, veiligheidsgordels en de perifere bedieningsonderdelen daarvan;
 - iv) de romp en het chassis of de zelfdragende carrosserie van het voertuig;

- e) de structurele en veiligheidsonderdelen van het voertuig vertonen onherstelbare technische gebreken waardoor de onderdelen onvervangbaar zijn;
- f) het is voor verwerking overgedragen aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting;
- g) het is door een verzekeringsmaatschappij als technisch totaal verlies aangemerkt op basis van de technische beoordeling door een voertuigdeskundige.

DEEL B

LIJST VAN INDICATIEVE CRITERIA VOOR AFGEDANKTE VOERTUIGEN

Indien geen van de criteria van deel A van toepassing is, wordt het voertuig beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- a) het is achtergelaten of de middelen om het te identificeren, met name het VIN, ontbreken;
- b) het voertuig is niet naar behoren beschermd tegen beschadiging tijdens opslag, vervoer, laden en lossen;
- c) de kosten die nodig zijn om het voertuig weer in een technische staat te brengen die voldoende is om een technisch certificaat te verkrijgen bovenop de huidige waarde ervan zijn hoger dan de geraamde marktwaarde na reparatie;
- d) het is tot onder het dashboard in water ondergedompeld geweest, met schade aan de motor of het elektrische systeem;
- e) er zijn brandstof of brandstofdampen uit vrijgekomen die een risico op brand en explosie inhouden;
- f) er is gas uit het vloeibaargassysteem gelekt dat een risico op brand en explosie inhoudt;
- g) de werkingsvloeistoffen (brandstof, remvloeistof, antivriesmiddel, accuzuur, elektrolytoplossing, koelvloeistof) zijn uit het voertuig gelopen en vormen een risico op waterverontreiniging;
- h) het is gedemonteerd, of
- i) een of meer toegangen ervan zijn dichtgelast of afgesloten met isolatieschuim.

BIJLAGE II

CRITERIA VOOR ERKENNING VAN DE STATUS VAN VOERTUIGEN VAN BIJZONDER CULTUREEL BELANG

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat van inschrijving van een voertuig, of een van de aangewezen goedkeuringsinstanties daarvan, kunnen een voertuig als voertuig van bijzonder cultureel belang erkennen wanneer het aan elk van de volgende criteria voldoet:
 - a) de unieke historische of culturele waarde of status van het voertuig is gedocumenteerd door de voertuigeigenaar of door de bevoegde autoriteiten van de lidstaat waar een voertuig is ingeschreven of het gaat om één gewijzigd of op maat gemaakt voertuig dat individueel is goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858 of het nationale recht;
 - b) de voertuigeigenaar is bekend en kan worden geïdentificeerd;
 - c) de voertuigdelen kunnen worden geïdentificeerd aan de hand van een serienummer of een andere door de fabrikant verstrekte of door de bevoegde autoriteit toegekende identificatie;
 - d) het voertuig kan worden geïdentificeerd aan de hand van het VIN, het serienummer of een andere door de fabrikant verstrekte of door een bevoegde autoriteit toegekende identificatie.

Op verzoek van de voertuigeigenaar geven de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van inschrijving een certificaat af waarin wordt erkend dat een voertuig een bijzonder cultureel belang heeft, indien aan de criteria van de eerste alinea van dit punt is voldaan.

Op verzoek van de voertuigeigenaar trekken de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van inschrijving het in de tweede alinea van dit punt bedoelde certificaat in.
2. De eigenaar van het voertuig van bijzonder cultureel belang zorgt ervoor dat:
 - a) het voertuig overeenkomstig het Unierecht of het nationale recht op een geschikte milieuhygiënisch verantwoorde wijze wordt opgeslagen, vervoerd of gebruikt;
 - b) het in de tweede alinea van punt 1 bedoelde certificaat op verzoek aan de autoriteiten wordt verstrekt of ter beschikking wordt gesteld.
3. De conformiteit van het voertuig met de criteria van de leden 1 en 2 wordt ten minste om de vijf jaar of bij een verandering van eigenaar geverifieerd.

BIJLAGE III

BEREKENING VAN DE PERCENTAGES HERBRUIKBAARHEID, RECYCLEBAARHEID EN MOGELIJKE NUTTIGE TOEPASSING

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

DEEL A

1. De in het voertuig aanwezige materialen en hun respectieve gehalten en locaties worden gespecificeerd, samen met alle relevante informatie die nodig is om de percentages recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing correct te berekenen.
2. Massa's worden uitgedrukt in kg tot één cijfer achter de komma. De percentages worden berekend als een percentage tot één cijfer achter de komma en vervolgens als volgt afgerond:
 - a) als het cijfer achter de komma tussen 0 en 4 ligt, wordt het totaal naar beneden afgerond;
 - b) als het cijfer achter de komma tussen 5 en 9 ligt, wordt het totaal naar boven afgerond.
3. Bij de selectie van de referentievoertuigen wordt rekening gehouden met de volgende criteria:
 - a) het carrosserietype;
 - b) de beschikbare afwerkingsniveaus;
 - c) de beschikbare optionele uitrusting die op verantwoordelijkheid van de fabrikant kan worden gemonteerd.
4. Ingeval de typegoedkeuringsinstantie en de fabrikant niet tot overeenstemming komen over de aanwijzing van een voertuigtype die uit een oogpunt van herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing de meeste problemen oplevert, wordt één referentievoertuig geselecteerd uit:
 - a) elk “carrosserietype”, zoals gedefinieerd in bijlage I, deel C, punt 2, bij Verordening (EU) 2018/858 in het geval van voertuigen van categorie M1;
 - b) elk “carrosserietype”, d.w.z. bestelwagen, chassis met stuurcabine, pick-up enz. in het geval van voertuigen van categorie N₁.

5. Voor de controle van de materialen en de massa van de onderdelen stelt de fabrikant de voertuigen en onderdelen ter beschikking die de typegoedkeuringsinstantie noodzakelijk acht.

DEEL B

1. Om als herbruikbaar te worden beschouwd, kunnen onderdelen of voertuigdelen op gemakkelijke en niet-destructieve wijze worden verwijderd.
2. De totale massa van herbruikbare voertuigdelen, onderdelen en materialen wordt als 100 % herbruikbaar, recyclebaar en nuttig toepasbaar beschouwd.

3. De in bijlage VIII, deel B, punten 1, 2 en 3, vermelde voertuigdelen, onderdelen en materialen worden als 0 % herbruikbaar en 100 % recyclebaar en nuttig toepasbaar beschouwd. De in bijlage VIII, deel E, vermelde voertuigdelen en onderdelen worden als 0 % herbruikbaar en 100 % recyclebaar en nuttig toepasbaar beschouwd. De methode zorgt ervoor dat, indien een wijziging van bijlage VIII leidt tot de uitbreiding van de lijst van voertuigdelen en onderdelen in deel E van die bijlage, de nieuw toegevoegde voertuigdelen en onderdelen als 0 % herbruikbaar en 100 % recyclebaar en nuttig toepasbaar worden beschouwd.
 4. De berekening van de percentages herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing is in overeenstemming met de strategie inzake circulariteit, waarbij rekening wordt gehouden met de technologische vooruitgang op het gebied van technologieën voor de verwerking van afgedankte voertuigen.
-

BIJLAGE IV

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

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

Na 1 juli 2003 in de handel gebrachte reserveonderdelen die worden gebruikt voor voertuigen die vóór 1 juli 2003 in de handel werden gebracht, met uitzondering van wielbalansgewichten, koolborstels voor elektrische motoren en remvoeringen, zijn vrijgesteld van artikel 5, lid 4.

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingsfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te etiketteren of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 6, punt d)
--	--	--

Lood als legeringselement

1 a) Staal voor bewerkingsdoeleinden en discontinu thermisch verzinkte stalen onderdelen met een loodgehalte van niet meer dan 0,35 gewichtsprocent		
1 b) Continu verzinkt plaatstaal dat niet meer dan 0,35 gewichtsprocent lood bevat	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	
2 a) Aluminium voor bewerkingsdoeleinden dat niet meer dan 2 gewichtsprocent lood bevat	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2005 in de handel zijn gebracht	
2 b) Aluminium dat niet meer dan 1,5 gewichtsprocent lood bevat	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2008 in de handel zijn gebracht	
2 c) i) Aluminiumlegeringen voor bewerkingsdoeleinden die niet meer dan 0,4 gewichtsprocent lood bevatten	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2028 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	
2 c) ii) Aluminiumlegeringen die niet onder 2 c) i) vallen en die niet meer dan 0,4 gewichtsprocent lood bevatten ⁽²⁾	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2027 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	
2 c) iii) Gegoten aluminiumlegeringen die maximaal 0,3 gewichtsprocent lood bevatten, mits het lood afkomstig is van de recycling van loodhoudend aluminiumschroot	Voertuigen met typegoedkeuring van na 31 december 2026 en reserveonderdelen voor deze voertuigen ⁽¹⁾	

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingsfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te etiketteren of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 6, punt d)
3. Koperlegeringen die niet meer dan 4 gewichtsprocent lood bevatten	(¹)	
4 a) Lagerschalen en -zuigers	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2008 in de handel zijn gebracht	
4 b) Lagerschalen en -zuigers in motoren, transmissies en aircocompressoren	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2011 in de handel zijn gebracht	

Lood en loodverbindingen in onderdelen

5. (geschrapt)		
6. Trillingsdempers	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X
7 a) Vulkaniseermiddelen en stabilisatoren voor elastomeren in remslangen, brandstofslangen, luchtventilatieslangen, elastomeer/metaalonderdelen in de chassistoepassingen en motorophangingen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2005 in de handel zijn gebracht	
7 b) Vulkaniseermiddelen en stabilisatoren voor elastomeren in remslangen, brandstofslangen, luchtventilatieslangen, elastomeer/metaalonderdelen in de chassistoepassingen en motorophangingen die niet meer dan 0,5 gewichtsprocent lood bevatten	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2006 in de handel zijn gebracht	
7 c) Bindmiddelen voor elastomeren die in aandrijftoepassingen worden gebruikt, met een loodgehalte van niet meer dan 0,5 gewichtsprocent	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2009 in de handel zijn gebracht	

Lood in soldeer of coatings van elektrische en elektronische toepassingen als bedoeld in de volgende punten

8 a) Lood in soldeer om elektrische en elektronische onderdelen aan elektronische printplaten te bevestigen en lood in de afwerking van de uiteinden van andere onderdelen dan elektrolytische aluminiumcondensatoren, in pinnen van onderdelen en in elektronische printplaten	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X (³)
8 b) Lood in soldeer in elektrische toepassingen, behalve soldeer op elektronische printplaten of op glas	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2011 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X (³)

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingsfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te etiketteren of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 6, punt d)
8 c) Lood in de afwerking van de uiteinden van elektrolytische aluminiumcondensatoren	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2013 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾
8 d) Lood in soldeer op glas in luchtmassameters	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2015 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾
8 e) Lood in soldeer met een hoog smeltpunt (d.w.z. loodlegeringen met ten minste 85 gewichtsprocent lood)	(¹⁾	X ⁽³⁾
8 f) i) Lood in flexibele penconnectorsystemen	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2017 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾
8 f) ii) Lood in andere flexibele penconnectorsystemen dan het pasvlak van kabelboomconnectoren	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2024 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾
8 g) i) Lood in soldeer voor de totstandbrenging van een haalbare elektrische verbinding tussen een halfgeleider-die en een drager in "flip chip"-behuizingen voor geïntegreerde schakelingen	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 oktober 2022 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾
8 g) ii) Lood in soldeer voor de totstandbrenging van een haalbare elektrische verbinding tussen de halfgeleider-die en de drager in "flip chip"-behuizingen voor geïntegreerde schakelingen waarbij die elektrische verbinding bestaat uit: 1) een halfgeleidertechnologieknoop van 90 nm of groter; 2) een enkele die van 300 mm ² of groter, in om het even welke halfgeleidertechnologieknoop; 3) pakketten gestapelde die's van 300 mm ² of groter, of "silicon interposers" van 300 mm ² of groter.	1) Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2030 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾
8 h) Lood in soldeer om warmteverspreiders te bevestigen aan het koelingslichaam in krachtige halfgeleiders met een chippgrootte van minstens 1 cm ² projectieoppervlak en een nominale spanningsdichtheid van minstens 1 A per mm ² siliciumchippoppervlak	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingsfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te etiketteren of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 6, punt d)
8 i) Lood in soldeer in elektrische toepassingen op glas, met uitzondering van soldeer op gelamineerd glas	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾
8 j) Lood in soldeer op gelamineerd glas	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2020 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾
8 k) Solderen van verwarmingstoepassingen met een verwarmingsstroom van 0,5 A of meer per betrokken soldeerverbinding met een enkele ruit van gelamineerd glas met een dikte van ten hoogste 2,1 mm. Deze vrijstelling geldt niet voor het solderen aan contactpunten in de tussenlaag van polymeer.	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2024 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X ⁽³⁾
9. Klepzittingen	Als reserveonderdelen voor motortypen die vóór 1 juli 2003 zijn ontwikkeld	
10 a) Elektrische en elektronische onderdelen die lood in glas of keramiek, in een glas- of composiet met keramische matrix, in een glaskeramisch materiaal of een composiet met glaskeramische matrix bevatten. Deze vrijstelling heeft geen betrekking op het gebruik van lood in: i) glas in lampen en glazuur van bougies; ii) de in punt 10, b), c) en d), genoemde diëlektrische keramische materialen en onderdelen.		X ⁽⁴⁾ (voor andere onderdelen dan piëzo-onderdelen in motoren)
10 b) Lood in op PZT gebaseerde diëlektrische keramische materialen in condensatoren die onderdeel zijn van geïntegreerde schakelingen of discrete halfgeleiders		
10 c) Lood in diëlektrische keramische materialen in condensatoren voor een nominale spanning van minder dan 125 V wisselstroom of 250 V gelijkstroom	Voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2016 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	
10 d) Lood in diëlektrische keramische materialen in condensatoren die de temperatuurgebonden afwijkingen van sensoren in ultrasone sonarinstallaties compenseren	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2017 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingsfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te etiketteren of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 6, punt d)
11. Pyrotechnische ontstekers	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2006 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	
12. Loodhoudende thermo-elektrische materialen in elektrische toepassingen in de automobielsector om de CO ₂ -emissies te verminderen door de terugwinning van uitlaatgaswarmte	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2019 en reserveonderdelen voor deze voertuigen	X

Zeswaardig chroom

13 a) Corrosiwerende beschermlagen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2007 in de handel zijn gebracht	
13 b) Corrosiwerende beschermlagen van schroefmoerverbindingen voor chassistoepassingen	Als reserveonderdelen voor voertuigen die vóór 1 juli 2008 in de handel zijn gebracht	
14. Zeswaardig chroom als anticorrosiemiddel in het koolstofstalen koelsysteem in absorptiekoelkasten tot 0,75 gewichtsprocent in de koeloplossing:		X
a) ontworpen om volledig of gedeeltelijk met een elektrische verwarmingseenheid te werken, met een gemiddeld gebruikt elektrisch ingangsvermogen van minder dan 75 W bij constante bedrijfsomstandigheden;	Voor a): voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2020 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	
b) ontworpen om volledig of gedeeltelijk met een elektrische verwarmingseenheid te werken, met een gemiddeld gebruikt elektrisch ingangsvermogen van minstens 75 W bij constante bedrijfsomstandigheden;	Voor b): voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 januari 2026 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	
c) ontworpen om volledig met een niet-elektrische verwarmingseenheid te werken.		

Kwik

15 a) Ontladingslampen voor koplampen	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2012 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X
---------------------------------------	---	---

Homogene materialen, voertuigdelen en onderdelen	Werkingssfeer en einde van de geldigheidsduur van de vrijstelling	Te etiketteren of herkenbaar te maken overeenkomstig artikel 5, lid 6, punt d)
15 b) Fluorescentiebuizen voor instrumentenpanelen	voertuigen met typegoedkeuring van vóór 1 juli 2012 en reserveonderdelen voor dergelijke voertuigen	X

Aantekeningen bij de tabel:

- ⁽¹⁾ Deze vrijstelling wordt opnieuw bekeken in 2030 overeenkomstig artikel 5, lid 6.
- ⁽²⁾ Van toepassing op aluminiumlegeringen waar lood niet opzettelijk aan is toegevoegd maar waarin het aanwezig is door het gebruik van gerecycled aluminium.
- ⁽³⁾ Demontage als in combinatie met in punt 10 a) genoemde toepassingen een gemiddelde drempelwaarde van 60 gram per voertuig wordt overschreden. Bij de toepassing van deze bepaling worden elektronische apparaten die niet door de fabrikant op de productielijn worden geïnstalleerd, niet meegerekend.
- ⁽⁴⁾ Demontage als in combinatie met in de punt 8, a) tot en met k), genoemde toepassingen een gemiddelde drempelwaarde van 60 gram per voertuig wordt overschreden. Bij de toepassing van deze bepaling worden elektronische apparaten die niet door de fabrikant op de productielijn worden geïnstalleerd, niet meegerekend.

BIJLAGE V

STRATEGIE INZAKE CIRCULARITEIT

DEEL A

ELEMENTEN VAN DE STRATEGIE INZAKE CIRCULARITEIT

1. Een niet-technische beschrijving van de geplande maatregelen om ervoor te zorgen dat de voertuigen gedurende de gehele productie aan voorschriften in de artikelen 4 tot en met 7 voldoen.
2. Een niet-technische beschrijving van de procedures die de fabrikant heeft toegepast om:
 - a) de gegevens die relevant zijn om te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 4 tot en met 7 in de gehele toeleveringsketen te verzamelen;
 - b) de van de leveranciers ontvangen informatie te controleren en te verifiëren;
 - c) op passende wijze te reageren wanneer uit de van de leveranciers ontvangen gegevens blijkt dat het risico bestaat dat de voorschriften in artikel 4, 5 of 6 niet worden nageleefd.
3. Informatie over de bestaande technologieën voor de verwerking van afgedankte voertuigen, verwachte technologische vooruitgang op het gebied van technologieën voor de verwerking van afgedankte voertuigen en capaciteitsinvesteringen in dergelijke technologieën, die de fabrikant heeft gebruikt om de herbruikbaarheid, recyclebaarheid en mogelijke nuttige toepassing overeenkomstig artikel 4 van zijn voertuigtypen te berekenen.
4. Informatie over het aandeel gerecyclede materialen in voertuigen als bedoeld in de artikelen 6 en 10.
5. Een lijst van acties die de fabrikant toezegt uit te voeren om ervoor te zorgen dat de verwerking van afgedankte voertuigen overeenkomstig deze verordening wordt uitgevoerd, met bijzondere aandacht voor:
 - a) maatregelen om de verwijdering van de in deel C van bijlage VIII vermelde voertuigdelen te vergemakkelijken;
 - b) maatregelen om de uitdagingen aan te pakken die voortvloeien uit het gebruik van materialen en technieken die een gemakkelijke demontage in de weg staan of die recycling zeer moeilijk maken;
 - c) maatregelen ter bevordering van het hergebruik van voertuigdelen en onderdelen;
 - d) onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten, investeringen in de ontwikkeling van recyclingtechnologieën of -infrastructuur, alsook samenwerking met afvalverwerkers, die worden uitgevoerd om de in de punten a) tot en met c) bedoelde acties uit te voeren.

DEEL B

FOLLOW-UP EN ACTUALISERING VAN DE STRATEGIE INZAKE CIRCULARITEIT

1. De fabrikanten verstrekken ten minste om de vijf jaar een geactualiseerde versie van de strategie inzake circulariteit.
 2. De geactualiseerde strategie inzake circulariteit omvat de relevante wijzigingen en met name het volgende:
 - a) een beschrijving van de wijze waarop de in deel A, punt 5, bedoelde acties zijn ondernomen, samen met een beoordeling van de doeltreffendheid ervan, en, indien een of meer in de strategie vermelde acties niet zijn uitgevoerd, een toelichting van de redenen daarvoor;
 - b) informatie over de belangrijke wijzigingen in het ontwerp en de productie die de fabrikant heeft doorgevoerd om de circulariteit van voertuigen te verbeteren.
-

BIJLAGE VI

INFORMATIEVOORSCHRIFTEN VOOR VERWIJDERING EN VERVANGING

1. In het voertuig ingebouwde batterijen voor elektrische voertuigen en voor lichte vervoermiddelen:
 - a) nummer van de originele uitrustingsstukken;
 - b) locatie;
 - c) gewicht;
 - d) chemische samenstelling van de batterij;
 - e) instructies voor het veilig ontladen van de batterij;
 - f) technische instructies voor verwijdering en vervanging, met inbegrip van de volgorde van alle stappen en soorten verbindings-, bevestigings- en afdichtingstechnieken;
 - g) gereedschappen of technologieën die nodig zijn voor de toegang tot, de verwijdering en de vervanging van batterijen voor elektrische voertuigen en lichte vervoermiddelen.
2. In het voertuig ingebouwde motoren voor elektrische voertuigen:
 - a) nummer van de originele uitrustingsstukken;
 - b) locatie;
 - c) gewicht;
 - d) de typen permanente magneten die aanwezig zijn in motoren voor elektrische voertuigen zoals vermeld in artikel 28, lid 1, punt b), van Verordening (EU) 2024/1252;
 - e) technische instructies voor verwijdering en vervanging, met inbegrip van de volgorde van alle stappen en soorten verbindings-, bevestigings- en afdichtingstechnieken;
 - f) gereedschappen of technologieën die nodig zijn voor de toegang tot, de verwijdering en de vervanging van de motoren voor elektrische voertuigen.
3. In bijlage VIII, deel B, vermelde onderdelen, voertuigdelen en materialen:
 - a) nummer van de originele uitrustingsstukken;
 - b) locatie;
 - c) gewicht;
 - d) aanwezigheid van de in artikel 5, lid 4, genoemde stoffen die overeenkomstig bijlage IV moeten worden geëtiketteerd in een voertuig;

- e) technische instructies voor verwijdering, met inbegrip van de volgorde van alle stappen;
 - f) beschikbaarheid van beste verwerkingstechnieken.
4. In bijlage VIII, deel C, vermelde onderdelen, voertuigdelen en materialen:
- a) nummer van de originele uitrustingsstukken;
 - b) locatie;
 - c) technische instructies voor verwijdering en vervanging, met inbegrip van de volgorde van alle stappen;
 - d) informatie, specificaties, gereedschappen en processen, waaronder software-updates, die vereist zijn voor herfabricage en revisie.
5. Digitaal gecodeerde onderdelen en voertuigdelen in een voertuig:
- a) nummer;
 - b) locatie;
 - c) technische instructies voor de toegang tot en de verwijdering en vervanging van onderdelen, met inbegrip van de codering en software die nodig zijn om reserveonderdelen en onderdelen te activeren zodat zij in een ander voertuig kunnen functioneren, en voor de verwerking van informatie over de uitschrijving en de ontkoppeling van een VIN ervan, met inbegrip van, in voorkomend geval, instructies voor het gebruik van een diagnostisch instrument met het oog op het toekomstige hergebruik ervan;
 - d) beschrijving van de functionaliteit, onderlinge verwisselbaarheid en compatibiliteit met specifieke voertuigdelen en onderdelen van andere merken en modellen;
 - e) contactpunt van de fabrikant voor technische bijstand.
6. Voor de toepassing van punt 5, c), voert de fabrikant, indien uitschrijving en ontkoppeling van een VIN van digitaal gecodeerde onderdelen, uitrustingsstukken en voertuigdelen als bedoeld in artikel 11 van deze verordening vereist zijn, processen in om afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven in staat te stellen een dergelijke uitschrijving en ontkoppeling uit te voeren. In dat proces kan de fabrikant een certificaat van vernietiging en een authenticatie van de betrokken marktdeelnemer verlangen. Daartoe verkrijgen en gebruiken afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven de authenticatiegegevens die vereist zijn voor de in punt 2.1 van bijlage X bij Verordening (EU) 2018/858 bedoelde RMI-website van de fabrikant. Wanneer voor dergelijke uitschrijvings- en ontkoppelingsprocessen toegang tot de informatie uit het boorddiagnosesysteem (on-board diagnostic – OBD) van het voertuig door afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven vereist is, kan de fabrikant, als voorwaarde voor de afgifte van toegangsgegevens:
- a) tijdens de verwijdering een continue onlineverbinding eisen tussen het diagnostisch instrument en de server van de fabrikant van het diagnostisch instrument, alsook tussen de server van de fabrikant van het diagnostisch instrument en de server van de fabrikant, en

- b) eisen dat de fabrikant van het instrument dat wordt gebruikt om toegang te krijgen tot de OBD-informatie, aan de fabrikant de identiteit van het diagnostisch instrument en de gepseudonimiseerde identiteit van de marktdeelnemer bevestigt en dat hij het VIN, de unieke identificatiecode van het voertuigdeel, indien beschikbaar en ondersteund door het proces van de voertuigfabrikant, de UTC-datum en het UTC-tijdstempel voor de desbetreffende activiteit en de unieke identificatiecode van het diagnostisch instrument verzamelt en opslaat; de fabrikant verkrijgt op zijn verzoek van de fabrikant van het diagnostisch instrument toegang tot de in dit punt bedoelde informatie wanneer dit nodig is om te reageren op een redelijk vermoeden van diefstal of verkeerd gebruik van voertuigdelen.
-

BIJLAGE VII

ETIKETTERINGSVOORSCHRIFTEN

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

BIJLAGE VIII

VERWERKINGSVOORSCHRIFTEN

DEEL A

MINIMUMEISEN VOOR OPSLAGLOCATIES EN VERWERKINGSSLOCATIES

1. Opslaglocaties, met inbegrip van opslaglocaties in de inzamelpunten, voor de opslag van afgedankte voertuigen, voorafgaand aan de verwerking ervan, en van de onderdelen, voertuigdelen en materialen ervan:

- a) hebben ondoorlatende oppervlakken met opvangvoorzieningen voor weglekkende vloeistoffen, bezinktanks en olie/slibafscinders;
- b) zijn uitgerust met waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvorschriften;
- c) slaan afgedankte voertuigen passend op en stapelen uitsluitend afgedankte voertuigen waaruit de gevaarlijke stoffen zijn verwijderd, op tot een passende hoogte, tenzij er stapelrekken worden gebruikt;
- d) zijn uitgerust om de onmiddellijke verwijdering van vloeistoffen uit lekkende afgedankte voertuigen en de inzameling van lekkende vloeistoffen met absorberend materiaal mogelijk te maken.

Marktdeelnemers van de in de eerste alinea bedoelde locaties voeren de in punt d) van die alinea bedoelde acties onverwijld uit.

2. De opslag wordt zodanig georganiseerd dat schade wordt voorkomen aan:

- a) onderdelen en voertuigdelen die de in deel B, punten 1 en 3, van deze bijlage vermelde vloeistoffen bevatten;
- b) de in deel C van deze bijlage vermelde onderdelen, voertuigdelen en materialen.

3. De locaties waar afgedankte voertuigen en hun onderdelen, voertuigdelen en materialen worden verwerkt, hebben:

- a) ondoorlatende oppervlakken voor geschikte zones met opvangvoorzieningen voor vloeistoffen, bezinktanks en olie/slibafscinders;
- b) adequate opslag voor voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit het afgedankte voertuig zijn verwijderd, met inbegrip van ondoorlatende opslag voor met olie verontreinigde voertuigdelen, onderdelen en materialen;
- c) adequate containers voor de opslag van batterijen (met neutralisering van elektrolyten ter plaatse of elders), filters en PCB/PCT-houdende condensatoren;
- d) adequate afzonderlijke opslagtanks voor de gescheiden opslag van vloeistoffen van afgedankte voertuigen: brandstof, olie (motorolie, versnellingsbakolie, stuurbekrachtigingsolie, transmissieolie, hydraulische olie), oliefilters, koelvloeistoffen, antivriesmiddel, remvloeistoffen, koelmiddelen, dieseluitlaatvloeistoffen en andere vloeistoffen of gassen in het autowrak;

- e) waterzuiveringsapparatuur, ook voor regenwater, die voldoet aan de gezondheids- en milieuvorschriften;
 - f) adequate opslag van gebruikte banden, rekening houdend met de noodzaak om brandgevaar en buitensporige voorraadvorming te voorkomen.
4. Erkende verwerkingsinrichtingen die elektrische voertuigen mogen verwerken, voldoen aan de voorschriften van bijlage XII bij Verordening (EU) 2023/1542. Erkende verwerkingsinrichtingen die elektrische voertuigen met vermoedelijke schade aan de batterij voor elektrische voertuigen aanvaarden, beoordelen deze batterijen zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk binnen 24 uur na levering. Dergelijke voertuigen en batterijen worden afzonderlijk bewaard in een afgeschermd zone als bedoeld in punt 1. De afgeschermd zone wordt uitgerust met passende installaties om het uitslaan van branden van batterijen voor elektrische voertuigen naar andere zones, andere elektrische voertuigen en andere batterijen te voorkomen, op te sporen en in te dammen.

DEEL B

MINIMUMEISEN VOOR DE DEPOLLUTIE

1. De volgende fluïda, vloeistoffen en gassen worden uit het afgedankte voertuig verwijderd, tenzij zij noodzakelijk zijn voor het hergebruik van de desbetreffende voertuigdelen:
- a) brandstof;
 - b) motorolie;
 - c) transmissieolie;
 - d) versnellingsbakolie;
 - e) stuurbekrachtigingsolie;
 - f) hydraulische olie;
 - g) koelvloeistoffen;
 - h) antivriesmiddel;
 - i) remvloeistoffen;
 - j) koelmiddelen;
 - k) dieseluitlaatvloeistoffen, en
 - l) alle andere vloeistoffen of gassen in het autowrak.

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

2. De volgende onderdelen, voertuigdelen en materialen worden geneutraliseerd of verwijderd:

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

3. De volgende onderdelen, voertuigdelen en materialen worden uit afgedankte voertuigen verwijderd:

- a) airbags, tanks voor vloeibaar petroleumgas (*liquefied petroleum gas* – lpg), tanks voor samengedrukt aardgas (*compressed natural gas* – CNG), waterstoftanks en andere potentieel explosieve voertuigdelen en onderdelen worden geneutraliseerd;
- b) oliefilters;
- c) koelmiddelen worden verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2024/573;
- d) onderdelen waarvan is vastgesteld dat zij kwik bevatten, worden tijdens de verwerking gescheiden in een identificeerbare stroom, die veilig wordt geïmmobiliseerd en verwijderd overeenkomstig artikel 17 van Richtlijn 2008/98/EG;
- e) materialen die de in artikel 5, lid 4, bedoelde stoffen bevatten en die overeenkomstig bijlage IV moeten worden geëtiketteerd, worden tijdens de verwerking gescheiden in een identificeerbare stroom, die veilig wordt stilgelegd en verwijderd overeenkomstig artikel 17 van Richtlijn 2008/98/EG.

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

4. De volgende informatie over de depollutie van afgedankte voertuigen wordt geregistreerd:

- a) totaal aantal verwerkte afgedankte voertuigen;
- b) gemiddeld gewicht van afgedankte voertuigen voor en na depollutie;
- c) totale hoeveelheid van elk type verwijderde vloeistoffen, voertuigdelen, onderdelen of materialen;
- d) de naam en contactgegevens van de afvalvervoerder, indien van toepassing;
- e) de naam en contactgegevens van de uiteindelijke eindverwerkingslocatie voor de vloeistoffen en gassen, voertuigdelen, onderdelen of materialen die tijdens de verwijdering van verontreinigende stoffen zijn verzameld.

DEEL C

VERPLICHTE VERWIJDERING VAN VOERTUIGDELEN EN ONDERDELEN UIT AFGEDANKTE VOERTUIGEN

	Vrijgesteld uit hoofde van artikel 29, lid 2, indien aan de voorwaarden van deel G van bijlage VIII, is voldaan X: de uitzondering is van toepassing
1. Batterijen voor elektrische voertuigen, met inbegrip van hun batterijbeheersystemen, ingebouwde laders, omhulsels of behuizingen indien aanwezig	
2. Batterijen voor lichte vervoermiddelen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 11, van Verordening (EU) 2023/1542, met inbegrip van hun batterijbeheersystemen, ingebouwde laders, omhulsels of behuizingen indien aanwezig	
3. Start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 12, van Verordening (EU) 2023/1542	
4. Draagbare batterijen zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 9, van Verordening (EU) 2023/1542	
5. Motoren voor elektrische voertuigen, met inbegrip van hun behuizingen en alle bijbehorende regeleenheden, bedrading en andere delen, onderdelen en materialen	
6. Motorblokken	X
7. Katalysatoren	
8. Versnellingsbakken	X
9. Ten minste 70 % van het totale glas afkomstig van voorruit, achterrauit en zijruit van glas, met inbegrip van dakglasinstallaties	
10. Velgen	
11. Banden	

	Vrijgesteld uit hoofde van artikel 29, lid 2, indien aan de voorwaarden van deel G van bijlage VIII, is voldaan X: de uitzondering is van toepassing
12. Rechtstreeks toegankelijke delen van het infotainmentsysteem	
13. Koplampen en achterlichten, met inbegrip van de bijbehorende ontstekingsmechanismen	
14. Hoofdkabelbomen	X
15. Bumpers	X
16. Brandstoftanks	X
17. Warmtewisselaars	X
18. Voertuigdelen van met koolstofvezels versterkte kunststoffen	
19. Elektrische en elektronische onderdelen:	X
a) omvormers en DC/DC-omvormers van elektrische voertuigen met een gewicht van meer dan 2 kilogram	X
b) gemakkelijk toegankelijke en grote printplaten	X
c) fotonvoltaïsche (photo-voltaic – PV) panelen met een oppervlak van meer dan 0,2 vierkante meter	X
d) regelmodules en kleppenhuizen voor de automatische transmissie	X

DEEL D

HET HERGEBRUIKEN, HERFABRICEREN EN REVISEREN VAN VOERTUIGDELEN EN ONDERDELEN

1. Technische evaluatie van de verwijderde voertuigdelen en onderdelen:

a) voor hergebruik:

i) het voertuigdeel of onderdeel is functioneel;

ii) het is geschikt om op eenvoudige wijze te worden gebruikt voor het hoofddoel waarvoor het was gemaakt;

b) voor herfabricage of revisie:

i) het voertuigdeel of onderdeel bevat alle relevante delen;

- ii) het is geschikt om te worden geherfabriceerd of gereviseerd, rekening houdend met eventuele schade, verminderde functionaliteit, verminderde prestaties, een kortere levensduur en de benodigde reparaties;
 - iii) er is geen sprake van duidelijke ernstige corrosie die de functionaliteit van het voertuigdeel of onderdeel belemmert.
2. Minimuminformatie die op het etiket van de voertuigdelen en onderdelen moet worden verstrekt:
- a) naam van het onderdeel of voertuigdeel;
 - b) naam, postadres, met vermelding van één contactpunt en e-mailadres, een website, indien van toepassing, ter identificatie van de erkende verwerkingsinrichting die het onderdeel of voertuigdeel heeft verwijderd.

DEEL E

ONDERDELEN EN VOERTUIGDELEN DIE NIET MOGEN WORDEN HERGEBRUIKT

1. Alle airbags, inclusief kussens, pyrotechnische ontstekingsmechanismen, elektronische regeleenheden en sensoren.
2. Nabehandelingssystemen van de uitlaatgassen (bv. katalysatoren, roetfilters) tenzij die voertuigdelen in overeenstemming zijn met de desbetreffende technische controle zoals vermeld in artikel 4 van Richtlijn 2014/45/EU.
3. Automatische of niet-automatische veiligheidsgordels, inclusief weefsel, gespen, gordelspanners en pyrotechnische ontstekingsmechanismen.
4. Stoelen indien de bevestigingspunten van de veiligheidsgordels en/of de airbags daarin zijn ingebouwd.
5. Stuursloten die ingrijpen op de stuurkolom.
6. Immobilisatiesystemen, inclusief transponders en elektronische regeleenheden.

DEEL F

SPECIFIEKE VERWERKINGSVOORSCHRIFTEN VOOR DE VERWIJDERDE VOERTUIGDELEN, ONDERDELEN EN MATERIALEN

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

5. Permanentemagneetmaterialen die neodymium, dysprosium of praseodymium (neodymium-ijzer-boor, NdFeB), zoals gedefinieerd in artikel 28 van Verordening (EU) 2024/1252, en koper uit motoren voor elektronische voertuigen bevatten die niet geschikt zijn voor hergebruik, herfabricage of revisie, worden verwijderd indien de verwijdering zonder buitensporige kosten kan worden uitgevoerd door erkende verwerkingsinrichtingen. Indien er onvoldoende technische vooruitgang wordt geboekt met het recyclen van NdFeB-permanentemagneetmaterialen, worden motoren voor elektrische voertuigen of de voertuigdelen daarvan die permanentemagneetmaterialen bevatten, opgeslagen en geëtiketteerd overeenkomstig artikel 28, lid 1, punt b), van Verordening (EU) 2024/1252. Met het oog op toekomstige recycling zijn de voorschriften met betrekking tot de tijdelijke opslag van Richtlijn 1999/31/EG niet van toepassing.
6. Verwijderde elektronische onderdelen en voertuigdelen die niet worden hergebruikt, geherfabriceerd of gereviseerd en niet ijzerhoudende fracties, met inbegrip van geshredderde printplaten, worden door verwerkers verwerkt zoals bepaald in artikel 8, lid 3, van Richtlijn 2012/19/EU.
7. Uit het afgedankte voertuig verwijderd glas wordt ten minste gerecycled tot holglas, glasvezel of glas van een gelijkwaardige kwaliteit.
8. Verwijderde koelmiddelen worden gerecycled, teruggewonnen of vernietigd overeenkomstig artikel 8 van Verordening (EU) 2024/573.
9. De kunststoffen en restfracties worden verwerkt overeenkomstig artikel 7 van en bijlage IV bij Verordening (EU) 2019/1021.
10. Rubberen banden worden verwerkt in overeenstemming met de afvalhiërarchie en de algemene vereisten in artikel 4 van Richtlijn 2008/98/EG met het oog op de prioritering van de preventieopties die het beste algehele milieuresultaat opleveren, met inbegrip van loopvlakvernieuwing, en die prioriteit geven aan recycling, met inbegrip van andere methoden dan mechanische recycling, boven terugwinning van energie.
11. Aluminium materialen die afkomstig zijn van warmtewisselaars zoals gespecificeerd in bijlage VIII, deel C, punt 17, worden afzonderlijk en gesorteerd en gerecycled van de aluminium giet- en smeedfracties zoals gespecificeerd in bijlage VIII, deel G, punt 2 b).

DEEL G

CRITERIA VOOR GECOMBINEERD SHREDDEREN EN DE TOEPASSING VAN POST-SHREDDERTECHNOLOGIEËN

1. Om te voldoen aan artikel 27, lid 3, van deze verordening, mogen afgedankte voertuigen alleen samen met ander afval geshredderd worden indien:
 - a) afgedankte elektrische en elektronische apparatuur selectief verwerkt is overeenkomstig bijlage VII bij Richtlijn 2012/19/EU;
 - b) alle batterijen verwijderd zijn overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1542;
 - c) de kunststofverpakking gescheiden is van verpakkingsafval en metalen verpakkingsafval overeenkomstig Verordening (EU) 2025/40;
 - d) het gecombineerde shredderproces niet leidt tot een lagere kwaliteit van afvalstromen ten opzichte van afzonderlijke verwerking, en

- e) kan worden vastgesteld dat de specifieke bijdragen van elke gemengde afvalstroom aan de outputfracties voldoen aan de rapportageverplichtingen uit hoofde van Verordening (EU) 2023/1542, Verordening (EU) 2025/40, Richtlijn 2008/98/EG en Richtlijn 2012/19/EU.

2. Kwaliteitseisen voor de outputfracties:

- a) het totale kopergehalte van de belangrijkste staalfractie bedraagt niet meer dan 0,25 % op gewichtsbasis; met ingang van 1 september 2031 bedraagt het totale kopergehalte van de belangrijkste staalfractie niet meer dan 0,15 % op gewichtsbasis;

- b) vanaf 1 september 2029 wordt aluminium ten minste in twee fracties gesorteerd:

i) gegoten aluminium (fracties met een siliciumgehalte van meer dan 1,5 %);

ii) kneedaluminium (fracties met een siliciumgehalte van 1,5 % of minder);

- c) vanaf 1 september 2032 wordt aluminium ten minste in vier fracties gesorteerd:

i) aluminiumfractie met een siliciumgehalte van meer dan 1,5 %, een kopergehalte van maximaal 0,5 % en een ijzergehalte van maximaal 0,2 %;

ii) aluminiumfractie met een siliciumgehalte van meer dan 1,5 % die niet voldoet aan de samenstellingsvereisten van punt i); voor koper en ijzer;

iii) aluminiumfractie met een siliciumgehalte van maximaal 1,5 %, een magnesiumgehalte van maximaal 1,5 %, een kopergehalte van maximaal 0,3 % en een zinkgehalte van maximaal 0,3 %;

iv) aluminiumfractie met een siliciumgehalte van maximaal 1,5 % die niet voldoet aan de samenstellingsvereisten van punt iii) voor magnesium, koper en zink;

- d) de zware shredderfractie die wordt verkregen na lichtscheiding en scheiding van ijzer, wordt verder verwerkt teneinde ijzerhoudende en niet-ijzerhoudende metalen, kunststoffen en andere organische materialen te scheiden voor recycling of nuttige toepassing. De reststoffen van deze processen bevatten minder dan 1 gewichtsprocent metaal en, overeenkomstig Beschikking 2003/33/EG van de Raad⁽¹⁾, minder dan 5 gewichtsprocent van de totale hoeveelheid organische koolstof; de grenswaarde van < 5 gewichtsprocent aan totale hoeveelheid organische koolstof geldt volgens de huidige wetgeving niet indien de naar behoren geselecteerde en geherconditioneerde zware shredderfractie biologisch stabiel is;

- e) de lichte shredderfractie wordt verder verwerkt teneinde ijzerhoudende en niet-ijzerhoudende metalen, kunststoffen en andere organische materialen te scheiden voor recycling of nuttige toepassing; de reststoffen van deze processen bevatten minder dan 1 gewichtsprocent metaal en, overeenkomstig Beschikking 2003/33/EG van de Raad, minder dan 5 gewichtsprocent van de totale hoeveelheid organische koolstof; de grenswaarde van < 5 gewichtsprocent aan totale hoeveelheid organische koolstof geldt volgens de huidige wetgeving niet indien de naar behoren geselecteerde en geherconditioneerde lichte shredderfractie biologisch stabiel is.

⁽¹⁾ Beschikking 2003/33/EG van de Raad van 19 december 2002 tot vaststelling van criteria en procedures voor het aanvaarden van afvalstoffen op stortplaatsen overeenkomstig artikel 16 en bijlage II van Richtlijn 1999/31/EG betreffende het storten van afvalstoffen (PB L 11 van 16.1.2003, blz. 27, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj)).

3. Documentatie die moet worden verstrekt voor de vrijstellingen van de verplichting om voertuigdelen, onderdelen en materialen te verwijderen:
- a) indien beschikbaar, een kopie van de schriftelijke overeenkomst tussen de erkende verwerkingsinrichting en de inrichting die de shredderwerkzaamheden en post-shreddertechnologieën uitvoert, met inbegrip van de specificaties inzake de kwaliteit van de secundaire materialen die geschikt zijn voor recycling en de technische specificatie die wordt gevolgd bij de verwerking van verwerkingsfracties uit afgedankte voertuigen;
 - b) een materiaalbalansverslag van de monsteranalyse over de kwaliteit en kwantiteit van de verwerkingsfracties (output) voor een representatieve verwerkingsconfiguratie, verstrekt door een onafhankelijke instantie.
-

BIJLAGE IX

INFORMATIE VOOR REGISTRATIE IN HET PRODUCENTENREGISTER

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

3. Informatie die, naast de in punt 1 vermelde informatie, door de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid moet worden verstrekt indien zij overeenkomstig artikel 17, lid 1, is aangewezen:
 - a) de namen en contactgegevens van de vertegenwoordigde producenten, met inbegrip van postcodes en plaatsnamen, straten en huisnummers, landen, telefoonnummers, websites en e-mailadressen;
 - b) in voorkomend geval het mandaat van elke vertegenwoordigde producent;
 - c) indien de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid meer dan één producent vertegenwoordigt: de wijze waarop elke afzonderlijke vertegenwoordigde producent zijn verantwoordelijkheden van artikel 16 naleeft.
 4. Indien de verplichtingen uit hoofde van artikel 16 namens een producent worden nagekomen door een aangewezen vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid die meer dan één producent vertegenwoordigt, verstrekt die vertegenwoordiger, naast de in punt 1 vermelde informatie, de naam en de contactgegevens van elk van de vertegenwoordigde producenten afzonderlijk.
-

BIJLAGE X

CERTIFICAAT VAN Vernietiging

1.	De inrichting of onderneming die dit certificaat afgeeft	
1.1	Naam	
1.2	Adres	
1.3	Telefoonnummer	
1.4	E-mail [indien beschikbaar]	
1.5	Inschrijvings- of identificatienummer (*)	
2.	Bevoegde autoriteit die een vergunning heeft afgegeven voor de in punt 1 bedoelde inrichting of onderneming	
2.1	Lidstaat	
2.2	Naam	
2.3	Adres	
3.	Certificaat van vernietiging	
3.1	Datum van afgifte	
3.2	Nummer	
4.	Informatie over het voertuig waarvoor dit certificaat van vernietiging is afgegeven	
4.1	Kenletters van het land	
4.2	(A) Kenteken (**)	
4.3	(J) Categorie (**)	
4.4	(D.1) Model (**)	
4.5	(D.3) Handelsnaam (**)	

4.6	(E) Voertuigidentificatienummer (**)	
4.7	Nummer van het kentekenbewijs	
5.	Informatie over de voertuigeigenaar	
5.1	(C.2.1) Achternaam of firmanaam (**)	
5.2	(C.2.2) Andere na(a)m(en) (**)	
5.3	(C.2.3) Adres (**)	
5.4	Telefoonnummer [indien beschikbaar en met toestemming van de eigenaar]	
5.5	E-mail [indien beschikbaar en met toestemming van de eigenaar]	
6	Opmerkingen	

(*) Aan deze eis hoeft niet te worden voldaan indien het nationale inschrijvings- of identificatiesysteem een dergelijk nummer niet kent.

(**) Geharmoniseerde communautaire codes als bedoeld in Richtlijn 1999/37/EG.

BIJLAGE XI

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

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

a) In deel I wordt vermelding G13 vervangen door:

"G13	Circulariteit	Verordening (EU) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X"		
------	---------------	----------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	--	--

b) aanhangsel 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) in tabel 1 wordt vermelding G13 vervangen door:

"G13	Circulariteit	Verordening (EU) 2026/1738		n.v.t. Deel E van bijlage VIII inzake een verbod op hergebruik van de gespecificeerde onderdelen is evenwel van toepassing."
------	---------------	----------------------------	--	--

ii) in tabel 2 wordt vermelding G13 vervangen door:

"G13	Circulariteit	Verordening (EU) 2026/1738		n.v.t. Deel E van bijlage VIII inzake een verbod op hergebruik van de gespecificeerde onderdelen is evenwel van toepassing."
------	---------------	----------------------------	--	--

c) in aanhangsel 2 wordt punt 4 als volgt gewijzigd:

i) in de tabel "Deel I: Voertuigen van categorie M₁" wordt vermelding 59 vervangen door:

"59	Verordening (EU) 2026/1738 (Circulariteit)	De voorschriften van die verordening zijn niet van toepassing."
-----	--	---

ii) in de tabel "Deel II: Voertuigen van categorie N1" wordt vermelding 59 vervangen door:

"59	Verordening (EU) 2026/1738 (Circulariteit)	De voorschriften van die verordening zijn niet van toepassing."
-----	--	---

d) Deel III wordt als volgt gewijzigd:

i) in aanhangsel 1 wordt vermelding 59 vervangen door:

"59	Circulariteit	Verordening (EU) 2026/1738	n.v.t.	n.v.t."		
-----	---------------	----------------------------	--------	---------	--	--

ii) in aanhangsel 2 wordt vermelding 59 vervangen door:

"59	Circulariteit	Verordening (EU) 2026/1738	n.v.t.				n.v.t."					
-----	---------------	----------------------------	--------	--	--	--	---------	--	--	--	--	--

iii) in aanhangsel 3 wordt vermelding 59 vervangen door:

“59	Circulariteit	Verordening (EU) 2026/1738	n.v.t.”
-----	---------------	----------------------------	---------

iv) in aanhangsel 4 wordt vermelding 59 vervangen door:

“59	Circulariteit	Verordening (EU) 2026/1738	n.v.t.				n.v.t.”						
-----	---------------	----------------------------	--------	--	--	--	---------	--	--	--	--	--	--

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

in deel C1 van de tabel wordt punt 15a vervangen door:

				L1e-A ¹	L1e-B ²	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
“15a	18	Circulariteitseisen	Verordening (EU) 2026/1738	⌘	⌘	⌘	x	x	x	x	x	x	x	x”

BIJLAGE XII

WIJZIGINGEN IN VERORDENING (EU) 2023/1542

De tabel in Bijlage I wordt vervangen door:

"Kolom 1 Benaming van de stof of de groep van stoffen	Kolom 2 Beperkingsvoorwaarden
1. Kwik CAS-nr. 7439-97-6 EG-nr. 231-106-7 en de verbindingen daarvan	Batterijen, al dan niet aanwezig en ingebouwd in apparaten, lichte vervoermiddelen of andere voertuigen, mogen maximaal 0,0005 gewichtsprocent kwik bevatten (uitgedrukt in metallisch kwik).
2. Cadmium CAS-nr. 7440-43-9 EG-nr. 231-152-8 en de verbindingen daarvan	1. Draagbare batterijen, al dan niet aanwezig en ingebouwd in apparaten, lichte vervoermiddelen of andere voertuigen, mogen maximaal 0,002 gewichtsprocent cadmium bevatten (uitgedrukt in metallisch cadmium). 2. Batterijen voor elektrische voertuigen en start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,01 gewichtsprocent cadmium (uitgedrukt in metallisch cadmium) in homogeen materiaal bevatten. 3. Punt 2 is niet van toepassing op batterijen voor elektrische voertuigen die worden gebruikt als reserveonderdelen voor elektrische voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁ zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, die vóór 31 december 2008 in de handel zijn gebracht.
3. Lood CAS-nr. 7439-92-1 EG-nr. 231-100-4 en de verbindingen daarvan	1. Met ingang van 18 augustus 2024 mogen draagbare batterijen, al dan niet aanwezig en ingebouwd in apparaten, maximaal 0,01 gewichtsprocent lood bevatten (uitgedrukt in metallisch lood). 2. De in punt 1 bedoelde beperking is pas van toepassing op draagbare zink-luchtknoopcellen met ingang van 18 augustus 2028. 3. Draagbare batterijen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,1 gewichtsprocent lood (uitgedrukt in metallisch lood) in homogeen materiaal bevatten. 4. Punt 3 is niet van toepassing op draagbare batterijen die zijn ingebouwd in of worden gebruikt als reserveonderdelen voor voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁ zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, waarvoor typegoedkeuring is verleend vóór 1 januari 2024. 5. Batterijen voor elektrische voertuigen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,1 gewichtsprocent lood (uitgedrukt in metallisch lood) in homogeen materiaal bevatten.

"Kolom 1 Benaming van de stof of de groep van stoffen	Kolom 2 Beperkingsvoorwaarden
	6. Punt 5 is niet van toepassing op: a) batterijen voor elektrische voertuigen die worden gebruikt in hoogspanningssystemen ⁽¹⁾ die zijn ingebouwd in of worden gebruikt als reserveonderdeel voor voertuigen van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, en waarvoor vóór 1 januari 2019 typegoedkeuring is verleend; b) batterijen voor elektrische voertuigen die niet onder punt a) van dit punt vallen en die zijn ingebouwd in of worden gebruikt als reserveonderdeel voor voertuigen, met inbegrip van speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, en waarvoor typegoedkeuring is verleend vóór 1 januari 2024. 7. Start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,1 gewichtsprocent lood (uitgedrukt in metallisch lood) in homogeen materiaal bevatten. 8. Punt 7 is niet van toepassing op: a) start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die worden gebruikt in 12 V-toepassingen in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁ zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858; ⁽¹⁾ b) start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die worden gebruikt in 24 V-toepassingen in voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁ zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858 ⁽²⁾; c) start-, verlichtings- en ontstekingsbatterijen die worden gebruikt in andere dan die onder punten a) en b), van dit punt vallende toepassingen in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M₁ en N₁, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, en waarvoor de typegoedkeuring is verleend vóór 1 januari 2024.
4. Zeswaardig chroom CAS-nr. 18540-29-9 EG-nr. 606-053-1 en de verbindingen daarvan	Batterijen die zijn ingebouwd in voertuigen, met inbegrip van voertuigen voor speciale doeleinden, van de categorieën M ₁ en N ₁ , zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2018/858, mogen maximaal 0,1 gewichtsprocent zeswaardig chroom, uitgedrukt in metallisch zeswaardig chroom, in homogeen materiaal bevatten.

⁽¹⁾ Systemen met een spanning van > 75 V gelijkstroom als voorzien in artikel 1 van Richtlijn 2014/35/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾."

⁽¹⁾ Deze vrijstelling wordt opnieuw bekeken in 2030.

⁽²⁾ Deze vrijstelling wordt opnieuw bekeken in 2030.

⁽³⁾ Richtlijn 2014/35/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van elektrisch materiaal bestemd voor gebruik binnen bepaalde spanningsgrenzen (PB L 96 van 29.3.2014, blz. 357, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

BIJLAGE XIII

CRITERIA WAARAAN MOET WORDEN VOLDAAN DOOR INSTALLATIES IN DERDE LANDEN DIE GERECYCLED MATERIAAL PRODUCEREN

DEEL A CRITERA OM AAN TE TONEN DAT GERECYCLED MATERIAAL IS GEPRODUCEERD IN EEN INSTALLATIE DIE VOLDOET AAN DE VEREISTEN INZAKE DE BESCHERMING VAN DE MENSELIJKE GEZONDHEID, HET KLIMAAT EN HET MILIEU DIE ZIJN VASTGELEGD IN HET UNIERECHT OF GELIJKWAARDIGE VEREISTEN (OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 6, LID 4)

1. De installatie in een derde land die betrokken is bij de productie van gerecycled materiaal voldoet bij haar feitelijke activiteiten aan de volgende voorwaarden:

- a) zij voldoet aan de vereisten inzake afvalrecycling en verricht haar activiteiten overeenkomstig de toepasselijke nationale wetgeving inzake milieubescherming;
- b) zij is op een veilige en ecologisch verantwoorde manier ontworpen, gebouwd en wordt op een veilige en ecologisch verantwoorde manier geëxploiteerd, en beschikt met name over de vereiste processen en de passende technologie voor afvalbeheer, organisatie en infrastructuur om de desbetreffende afvalstoffen te recyclen;
- c) zij neemt haar kunststofafval af uit een lidstaat of uit een land dat voldoet aan het Unierecht of aan normen die gelijkwaardig zijn aan die van de lidstaten op het gebied van de bescherming van het milieu en de veiligheid van werknemers, en zij is in dat land werkzaam overeenkomstig de criteria van punt 3;
- d) zij beschikt over en maakt gebruik van systemen, procedures en technieken voor beheer en monitoring die tot doel hebben de volgende effecten te voorkomen, te verminderen, tot een minimum te beperken, of, voor zover haalbaar, weg te nemen:
 - i) gezondheids- en veiligheidsrisico's voor de betrokken werknemers en voor de bevolking in de omgeving van de inrichting, en
 - ii) nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door haar activiteiten (met name door passende maatregelen om vervuiling te monitoren en aan te pakken);
- e) zij waarborgt dat alle door de inrichting ontvangen en verwerkte afvalstoffen traceerbaar zijn, en dat al het restafval van haar activiteiten gedocumenteerd wordt en enkel naar afvalverwerkingsinrichtingen wordt overgebracht die gemachtigd zijn om dergelijk restafval te verwerken;
- f) zij heeft maatregelen genomen om energie te besparen en de uitstoot van broeikasgassen in verband met haar activiteiten te beperken;
- g) zij documenteert haar activiteiten op het gebied van afvalbeheer in de afgelopen vijf jaar en kan die documentatie verstrekken; indien een installatie minder dan vijf jaar in bedrijf is geweest, documenteert zij haar afvalbeheer gedurende de periode dat zij in bedrijf is geweest, en kan zij die documentatie verstrekken;
- h) de marktdeelnemer of het management ervan is in de afgelopen vijf jaar niet veroordeeld voor illegale activiteiten in verband met afvalbeheer.

2. De volgende regels of regels die daaraan gelijkwaardig zijn, worden als referentiepunt en indien relevant in aanmerking genomen:
 - a) specifieke voorschriften voor de verwerking van bepaalde afvalstoffen en inzake de berekening van de hoeveelheid verwerkt afval, die uit hoofde van de wetgeving van de Unie verplicht zijn, en voor de boekhouding van de geproduceerde hoeveelheden gerecyclede materialen;
 - b) de conclusies over de beste beschikbare technieken die zijn aangenomen voor bepaalde activiteiten in het kader van Richtlijn 2010/75/EU.
3. Het kunststofafval wordt verwerkt overeenkomstig de voorschriften van het Unierecht of op een manier die gelijkwaardig is aan die voorschriften, en is afkomstig uit een lidstaat of land met een alomvattend kader voor afvalbeheer dat zijn gehele grondgebied bestrijkt en waaruit blijkt dat de lidstaat of het land in staat en bereid is een ecologisch verantwoord afvalbeheer te waarborgen, waarbij met name rekening wordt gehouden met de volgende criteria:
 - a) de uitgevoerde en geplande maatregelen om het ecologisch verantwoord afvalstoffenbeheer op zijn grondgebied te waarborgen, zoals de invoering van een regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid of een gelijkwaardig systeem waarbij het beginsel "de vervuiler betaalt" wordt toegepast;
 - b) de uitgevoerde en geplande maatregelen om het aandeel uit voertuigen gerecycled kunststofafval na consumptie te verhogen en de indicatoren voor het toezicht op deze maatregelen;
 - c) de uitgevoerde en geplande maatregelen om het aandeel gerecycled kunststofafval na consumptie dat wordt verwerkt in voertuigen die op de nationale markt worden gebracht, te verhogen, en de indicatoren voor het toezicht op deze maatregelen.

DEEL B CRITERIA OM AAN TE TONEN DAT GERECYCLED MATERIAAL IS GEPRODUCEERD OVEREENKOMSTIG DE VEREISTEN VAN ARTIKEL 6, LEDEN 1, 2 EN 3

De installatie in een derde land die betrokken is bij de productie van gerecycled materiaal voldoet bij haar feitelijke activiteiten aan de volgende voorwaarden:

1. De installatie moet kunnen aantonen dat zij materialen produceert die gerecycled zijn uit afval na consumptie. Indien de installatie ook materialen produceert die afkomstig zijn van afval vóór consumptie of van grondstoffen, moet zij kunnen aantonen dat zij een duidelijk onderscheid maakt tussen de verschillende soorten materialen. De installatie moet ervoor zorgen dat zij alleen materialen levert die zijn gerecycled uit afval na consumptie, als voorwaarde om dit materiaal in aanmerking te kunnen nemen in het kader van de in artikel 6 vermelde doelstellingen;
2. Een installatie die gerecyclede materialen uit afval na consumptie afkomstig van afgedankte voertuigen of gerepareerde voertuigen produceert, moet kunnen aantonen dat dergelijk afval gescheiden is ingezameld en niet zodanig met materialen van andere oorsprong is gemengd dat het niet traceerbaar is voordat het in de installatie aankomt en tijdens het volledige recyclingproces.

BIJLAGE XIV

VEREISTEN VOOR AUDITS, CERTIFICEERDERS EN AUDITORS

DEEL A GEDETAILLEERDE VEREISTEN VOOR DERDEN DIE AUDITS UITVOEREN

1. Een derde die overeenkomstig artikel 6, lid 5, een audit uitvoert van de in een derde land gevestigde installatie, is onafhankelijk van de leverancier, fabrikant of persoon die betrokken is bij de productie van het gerecyclede materiaal en van de gecontroleerde installatie. Daartoe moet deze derde kunnen documenteren dat zij:
 - a) geen deel uitmaakt en niet onder zeggenschap staat van deze entiteiten;
 - b) procedures heeft vastgesteld die haar onpartijdigheid waarborgen, en deze toepast, waaronder:
 - i) het voortdurend beoordelen van risico's met betrekking tot haar onpartijdigheid;
 - ii) het vaststellen, wegnemen en beperken van risico's met betrekking tot haar onpartijdigheid die voortkomen uit financiële, commerciële en andere vormen van druk;
 - iii) het beoordelen van risico's met betrekking tot haar onpartijdigheid die voortkomen uit relaties van haar personeel;
 - c) georganiseerd is en beheerd wordt op een manier die haar onafhankelijkheid en onpartijdigheid waarborgt, wat onder meer het volgende behelst:
 - i) zij is duidelijk identificeerbaar binnen de juridische entiteit, indien deze ook activiteiten verricht die geen verband houden met audits;
 - ii) zij beschikt over regels inzake verslaglegging van de uitgevoerde auditactiviteit;
 - iii) haar personeel heeft duidelijk vastgestelde verantwoordelijkheden bij het uitvoeren van audits.
2. Een derde die overeenkomstig artikel 6, lid 5, audits uitvoert, wordt geacht in het bezit te zijn van passende kwalificaties op het gebied van audits en afvalverwerking indien zij, rechtstreeks of via onderaanneming, over voldoende gekwalificeerd personeel beschikt dat regelmatig wordt opgeleid en indien haar bij de uitvoering van dergelijke audits betrokken personeel over aantoonbare beroepservaring beschikt op alle volgende gebieden:
 - a) het uitvoeren van audits van afvalverwerkingsinrichtingen;
 - b) afvalverwerkingsactiviteiten;
 - c) systemen voor milieubeheer en voor beheer van gezondheid en veiligheid op het werk;
 - d) productie van gerecyclede materiaal.
3. Om aan te tonen dat aan de in de punten 1 en 2 van dit deel bedoelde criteria is voldaan, verwijst een derde die audits of certificeringen uitvoert, naar haar certificering op basis van Unienormen of gelijkwaardige internationaal erkende normen die relevant zijn voor het uitvoeren van audits zoals internationale ISO-norm 19011:2018 of ISO/IEC-norm 17020:2012.

DEEL B VOORWERP VAN DE AUDIT

1. Bij de in artikel 6, lid 5, bedoelde audit wordt nagegaan of de installatie in het derde land die betrokken is bij de productie van gerecycled materiaal, bij haar feitelijke activiteiten aan de in bijlage XIII genoemde voorwaarden voldoet.
 2. De namen en contactgegevens van de personen die de audits hebben uitgevoerd, worden duidelijk vermeld in de auditverslagen.
-

BIJLAGE XV
CONCORDANTIETABELLEN

1. Richtlijn 2000/53/EG

Richtlijn 2000/53/EG	Deze verordening
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, punt 1	Artikel 3, punt 1
Artikel 2, punt 2	Artikel 3, punt 2
Artikel 2, punt 3	Artikel 3, punt 23
Artikel 2, punt 4	Artikel 3, punt 39
Artikel 2, punt 5	Artikel 3, punt 18
Artikel 2, punt 6	Artikel 3, punt 4
Artikel 2, punt 7	Artikel 3, punt 39
Artikel 2, punt 8	Artikel 3, punt 39
Artikel 2, punt 9	Artikel 3, punt 39
Artikel 2, punt 10	Artikel 3, punt 35
Artikel 2, punt 11	—
Artikel 2, punt 11, a)	—
Artikel 2, punt 11, b)	—
Artikel 2, punt 11, c)	—
Artikel 2, punt 11, d)	—
Artikel 2, punt 12	—
Artikel 2, punt 13	—

Richtlijn 2000/53/EG	Deze verordening
Artikel 3, lid 1	Artikel 2, lid 1, punt a)
Artikel 3, lid 2	—
Artikel 3, lid 3	—
Artikel 3, lid 4	—
Artikel 3, lid 5	—
Artikel 4, lid 1, punt a)	Artikel 5, lid 1
Artikel 4, lid 1, punt b)	Artikel 7, lid 1
Artikel 4, lid 1, punt c)	Artikel 6
Artikel 4, lid 2, punt a)	Artikel 5, leden 4 en 5
Artikel 4, lid 2, punt b), i)	Artikel 5, lid 6, punt a)
Artikel 4, lid 2, punt b), ii)	Artikel 5, lid 6, punt b)
Artikel 4, lid 2, punt b), iii)	Artikel 5, lid 6, punt c)
Artikel 4, lid 2, punt b), iv)	Artikel 5, lid 6, punt d)
Artikel 4, lid 2, punt c)	—
Artikel 5, lid 1, eerste streepje	—
Artikel 5, lid 1, tweede streepje	Artikel 23, lid 3, punt b)
Artikel 5, lid 2	Artikel 24, lid 1
Artikel 5, lid 3, eerste alinea	Artikel 25
Artikel 5, lid 3, tweede alinea	Artikel 25, lid 1
Artikel 5, lid 3, derde alinea	—
Artikel 5, lid 4, eerste alinea	Artikel 24, lid 2
Artikel 5, lid 4, tweede alinea	Artikel 16 en artikel 20, lid 1, punt a)

Richtlijn 2000/53/EG	Deze verordening
Artikel 5, lid 4, derde alinea	Artikel 24, lid 2
Artikel 5, lid 4, vierde alinea	—
Artikel 5, lid 5, eerste alinea	Artikel 25, lid 1, en bijlage X
Artikel 5, lid 5, tweede alinea	—
Artikel 6, lid 1	Artikel 26, leden 1 en 2
Artikel 6, lid 2, eerste alinea	Artikel 15, lid 1
Artikel 6, lid 2, tweede alinea	—
Artikel 6, lid 3, eerste alinea	Artikel 29, lid 1, en bijlage VIII, deel C
Artikel 6, lid 3, tweede alinea	Artikel 28, lid 1
Artikel 6, lid 4	Artikel 15, lid 2
Artikel 6, lid 5	Artikel 26, lid 4
Artikel 6, lid 6	Artikel 26, lid 3
Artikel 7, lid 1	Artikel 30, lid 1
Artikel 7, lid 2, punt a)	—
Artikel 7, lid 2, punt b)	Artikel 33, lid 1, punten a) en b)
Artikel 7, lid 2, tweede alinea	—
Artikel 7, lid 2, derde alinea	—
Artikel 7, lid 3	—
Artikel 7, lid 4	—
Artikel 7, lid 5	—
Artikel 8, lid 1	Artikel 12, lid 1

Richtlijn 2000/53/EG	Deze verordening
Artikel 8, lid 2	Artikel 12, lid 2
Artikel 8, lid 3	Artikel 11, lid 1
Artikel 8, lid 4	Artikel 11, leden 1 en 3
Artikel 9, lid 1 bis, eerste alinea	Artikel 50, lid 1, eerste alinea
Artikel 9, lid 1 bis, tweede alinea	Artikel 50, lid 1, tweede alinea
Artikel 9, lid 1 bis, derde alinea	Artikel 50, lid 1, derde alinea
Artikel 9, lid 1 ter	Artikel 50, lid 2
Artikel 9, lid 1 quater	Artikel 50, lid 3, derde alinea
Artikel 9, lid 1 quinquies	Artikel 50, lid 5
Artikel 9, lid 2	Artikel 9 en bijlage V, deel A
Artikel 9 bis, lid 1	Artikel 51, lid 1
Artikel 9 bis, lid 2	Artikel 51, lid 2
Artikel 9 bis, lid 3	Artikel 51, lid 3
Artikel 9 bis, lid 4	Artikel 51, lid 4
Artikel 9 bis, lid 5	Artikel 51, lid 5
Artikel 9 bis, lid 6	Artikel 51, lid 6
Artikel 10, lid 1	—
Artikel 10, lid 2	—
Artikel 10, lid 3	—
Artikel 10 bis	Artikel 56
Artikel 11, lid 1	Artikel 52, lid 1

Richtlijn 2000/53/EG	Deze verordening
Artikel 11, lid 2	Artikel 52, lid 2
Artikel 12, lid 1	Artikel 59, lid 1
Artikel 12, lid 2	Artikel 59, lid 2
Artikel 12, lid 3	—
Artikel 13	—
Bijlage I	Bijlage VIII
Bijlage II	Bijlage IV

2. Richtlijn 2005/64/EG

Richtlijn 2005/64/EG	Deze verordening
Artikel 1, eerste alinea	Artikel 1
Artikel 1, tweede alinea	—
Artikel 2	Artikel 2, lid 1, punt a)
Artikel 3, punt a)	—
Artikel 3, punt b)	—
Artikel 3, punt c)	Artikel 2, lid 2, punt a)
Artikel 4, punt 1	Artikel 3, punt 1
Artikel 4, punt 2	—
Artikel 4, punt 3	Artikel 3, punt 3
Artikel 4, punt 4	Artikel 3, punt 2
Artikel 4, punt 5	Bijlage III
Artikel 4, punt 6	—

Richtlijn 2005/64/EG	Deze verordening
Artikel 4, punt 7	Artikel 3, punt 40
Artikel 4, punt 8	—
Artikel 4, punt 9	Artikel 3, punt 4
Artikel 4, punt 10	Artikel 3, punt 39
Artikel 4, punt 11	—
Artikel 4, punt 12	Artikel 3, punt 39
Artikel 4, punt 13	Artikel 3, punt 5
Artikel 4, punt 14	Artikel 3, punt 6
Artikel 4, punt 15	Artikel 3, punt 7
Artikel 4, punt 16	—
Artikel 4, punt 17	—
Artikel 4, punt 18	—
Artikel 4, punt 19	—
Artikel 4, punt 20	—
Artikel 5, lid 1	—
Artikel 5, lid 2	Artikel 8, lid 2
Artikel 5, lid 3	Artikel 8, lid 3
Artikel 5, lid 4	—
Artikel 6, lid 1	—
Artikel 6, lid 2, tweede alinea	Artikel 5, leden 4 en 5

Richtlijn 2005/64/EG	Deze verordening
Artikel 6, lid 3	Artikel 9
Artikel 6, lid 4	—
Artikel 6, lid 5	—
Artikel 6, lid 6	—
Artikel 6, lid 7	—
Artikel 6, lid 8	—
Artikel 7, punt a)	Bijlage VIII, deel E
Artikel 7, punt b)	Bijlage VIII, deel E
Artikel 8	—
Artikel 9	—
Artikel 10, lid 1	—
Artikel 10, lid 2	—
Artikel 10, lid 3	—
Artikel 10, lid 4	—
Artikel 11, lid 1	—
Artikel 11, lid 2	—
Artikel 12	—
Artikel 13	—
Bijlage I	Artikel 4, lid 1
Bijlage II	—

Richtlijn 2005/64/EG	Deze verordening
Bijlage III	—
Bijlage VII	—
Bijlage V	Bijlage VIII, deel E
Bijlage VI	—