



Brussel, 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(Voor de EER relevante tekst)

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De Europese Green Deal is de groeistrategie van Europa, die tot doel heeft tegen 2050 te zorgen voor een klimaatneutrale, schone en circulaire economie, waarbij het beheer van hulpbronnen wordt geoptimaliseerd en verontreiniging tot een minimum wordt beperkt. Het actieplan voor de circulaire economie¹ en de nieuwe Europese industriestrategie² bevatten een routekaart voor de Europese industrie om de doelstellingen van de Green Deal te verwezenlijken. Het actieplan bevat een verbintenis om de wetgeving inzake autowrakken te herzien “ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesities te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levensduur, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling”. In het EU-actieplan “Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul”³ werd ook benadrukt dat de Commissie nieuwe maatregelen moet voorstellen om de externe milieuoetafdruk van de EU in verband met de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen aan te pakken.

De Europese Raad⁴ en het Parlement⁵ hebben beide het belang van dit initiatief erkend. In de mededeling bij het voorstel voor de Europese verordening kritieke grondstoffen⁶ werd ook gewezen op het belang van de automobielsector voor het waarborgen van een duurzame aanvoer van kritieke grondstoffen en het vergroten van de strategische autonomie van de EU.

De productie van voertuigen is een van de meest hulpbronnenintensieve sectoren. De Europese automobielsector is verantwoordelijk voor 19 % van de vraag voor de staalindustrie van de EU (meer dan 7 miljoen ton/jaar), 10 % van het totale verbruik van kunststoffen (6 miljoen ton/jaar), een aanzienlijk deel van de vraag naar aluminium (42 % voor al het vervoermaterieel, ongeveer 2 miljoen ton per jaar), koper (6 % voor auto-onderdelen), rubber (65 % van de productie van algemene rubberproducten) en glas (1,5 miljoen ton vlakglas dat in de EU wordt geproduceerd).

Naarmate de automobielsector overschakelt op emissievrije mobiliteit en er steeds meer elektronica in voertuigen wordt ingebouwd, zal de vraag naar koper en kritieke grondstoffen toenemen. Het gaat onder meer om zeldzame aardmetalen die worden gebruikt in permanente magneten van motoren voor elektrische voertuigen, waarvan de automobielsector een van de grootste gebruikers is. De automobielsector gebruikt ook meer geavanceerde en lichtgewicht materialen zoals versterkte kunststoffen, koolstofstaal en aluminiumlegeringen.

Dit heeft tot gevolg dat de productie van voertuigen een grote milieuoetafdruk kan hebben. Dit is voornamelijk te wijten aan de broeikasgasemissies van de energie die nodig is voor de winning en verwerking van primaire grondstoffen zoals kolen en ijzererts (voor staal), bauxiet (voor aluminium), koper en olie (voor kunststoffen). Bovendien brengt het toenemende gebruik van geavanceerde en composietmaterialen bijzondere uitdagingen met zich mee voor de demontage, het hergebruik en de recycling van autowrakken.

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

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

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

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

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

⁶ COM(2023) 165 final.

In dit licht heeft dit voorstel tot doel de overgang van de automobielsector naar de circulaire economie te vergemakkelijken in alle levensfasen van het voertuig — van het ontwerp tot de definitieve verwerking aan het einde van de levensduur. Het voorstel is gebaseerd op een evaluatie van de huidige wetgeving, die bestaat uit twee richtlijnen (Richtlijn 2000/53/EG betreffende autowrakken (“autowrakkenrichtlijn”)⁷ en Richtlijn 2005/64/EG betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing (“richtlijn 3R-typegoedkeuring”)⁸).

De autowrakkenrichtlijn werd in 2000 vastgesteld en was het eerste geharmoniseerde EU-kader dat ervoor moest zorgen dat voertuigen die aan het einde van hun levenscyclus komen en als afval worden beschouwd op milieuhygiënisch verantwoorde wijze worden verwerkt. De richtlijn bevat bepalingen betreffende de inzameling van autowrakken en de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen daaruit, beperkt het gebruik van gevaarlijke stoffen in nieuwe voertuigen en stelt streefcijfers vast voor hergebruik en recycling (85 %) en voor hergebruik en nuttige toepassing (95 %), op basis van het gemiddelde voertuiggewicht van autowrakken op jaarbasis. Sinds de vaststelling ervan is de wetgeving niet wezenlijk gewijzigd.

Bij de herziening van de kaderrichtlijn afvalstoffen in 2018 zijn de medewetgevers het volgende overeengekomen⁹: “Uiterlijk op 31 december 2020 evalueert de Commissie [de autowrakkenrichtlijn], en hiertoe dient zij een verslag, indien nodig vergezeld van een wetgevingsvoorstel, in bij het Europees Parlement en de Raad”. Er wordt in aangegeven dat bij de herziening van de autowrakkenrichtlijn rekening moet worden gehouden met de haalbaarheid van het vastleggen van doelstellingen voor de recycling van specifieke materialen en met het probleem van de “onbekende locatie” van autowrakken.

In de in 2005 vastgestelde richtlijn 3R-typegoedkeuring wordt een zeer nauw verband gelegd tussen de bepalingen van de autowrakkenrichtlijn en de bepalingen voor het ontwerp van voertuigen met het oog op herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing die in het typegoedkeuringsproces voor voertuigtypen zijn opgenomen. In het bijzonder is in de richtlijn 3R-typegoedkeuring bepaald dat voertuigen zo moeten worden gebouwd dat zij voor 85 % recycleerbaar/herbruikbaar en voor 95 % herbruikbaar/nuttig toepasbaar zijn, en de autowrakkenrichtlijn bevat dezelfde doelstellingen voor de lidstaten wat betreft de herbruikbaarheid, de mogelijke nuttige toepassing en de recycleerbaarheid van voertuigen. De richtlijn 3R-typegoedkeuring maakt deel uit van het typegoedkeuringskader¹⁰, waaronder nieuwe voertuigtypen worden getest waaraan een typegoedkeuring wordt verleend voordat zij in de EU in de handel worden gebracht, mits zij aan een reeks technische voorschriften voldoen.

Met de voorgestelde verordening wordt zowel de richtlijn 3R-typegoedkeuring als de autowrakkenrichtlijn ingetrokken en worden deze vervangen door één rechtsinstrument. De algemene doelstelling ervan is de bestaande EU-wetgeving te moderniseren en de werking van de eengemaakte markt van de EU te verbeteren en tegelijkertijd de negatieve milieueffecten die verband houden met het ontwerp, de productie, de levensduur en de

⁷ Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende autowrakken.

⁸ Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing.

⁹ Zie artikel 10 bis van Richtlijn (EU) 2018/849 (PB L 150 van 30.5.2018, blz. 93).

¹⁰ Verordening (EU) 2018/858 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

verwerking van afgedankte voertuigen te verminderen en bij te dragen tot de duurzaamheid van de automobielsector en de recyclingsector.

Dit initiatief ressorteert onder het programma voor gezonde regelgeving (Refit).

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De voorgestelde verordening is in de eerste plaats verankerd in de algemene EU-wetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen, die tot doel heeft het vrije verkeer van automobielp producten op de eengemaakte markt te vergemakkelijken door gemeenschappelijke voorschriften vast te stellen teneinde de doelstellingen inzake milieu, energieprestaties en veiligheid te verwezenlijken. In Verordening (EU) 2018/858¹¹ wordt het centrale procedurele kader vastgesteld voor de voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen. Zij bevat de regels voor de conformiteit van voertuigtypen met de voorschriften van verschillende wetteksten die in de bijlagen bij die verordening worden vermeld. De voorgestelde verordening bevat voorschriften voor zowel het circulaire ontwerp als de productie van motorvoertuigen en zal in die bijlagen worden opgenomen, zodat deze voorschriften tijdens de typegoedkeuringsprocedure worden gecontroleerd en gehandhaafd¹².

De voorgestelde verordening vormt een vervollediging van en stemt overeen met recente wetgevingsvoorstellen van de Commissie die tot doel hebben het ecologisch ontwerp van producten te verbeteren en een duurzaam afvalstoffenbeheer te waarborgen.

Dit is het geval met het voorstel voor een nieuwe verordening inzake batterijen¹³, die betrekking heeft op autobatterijen en een alomvattende nieuwe wettelijke regeling bevat voor de gehele levenscyclus ervan, met als doel de milieuoetafdruk van autobatterijen aan te pakken. De voorgestelde verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken bevat geen bepalingen voor het ontwerp, de productie en het einde van de levenscyclus van batterijen. Zij heeft betrekking op voertuigen als geheel en op de voertuigdelen en onderdelen ervan (met uitzondering van batterijen), vormt een aanvulling op het voorstel voor een verordening inzake batterijen en zorgt ervoor dat de totale milieuoetafdruk van voertuigen wordt aangepakt. De voorgestelde verordening bevat tevens bepalingen die bedoeld zijn om de verwijdering van batterijen uit autowrakken te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat zij worden hergebruikt of gerecycled overeenkomstig de batterijenverordening.

¹¹ 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).

¹² Een fabrikant kan certificering voor een voertuigtype in één EU-land verkrijgen en dit voertuigtype zonder verdere tests in de hele EU in de handel brengen. Het certificaat wordt afgegeven door een nationale typegoedkeuringsinstantie en de tests worden uitgevoerd door de aangewezen technische diensten: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_en

¹³ Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake batterijen en afgedankte batterijen, tot intrekking van Richtlijn 2006/66/EG en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/1020, 2020/0353(COD).

Naast een voorstel in verband met batterijen heeft de Commissie voorstellen ingediend om de milieuoetafdruk van andere hulpbronnenintensieve sectoren (zoals bouwproducten¹⁴ en textiel¹⁵) aan te pakken en de voorgestelde verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken vormt aan aanvulling op dit initiatief doordat zij de automobielsector bestrijkt met als doel ervoor te zorgen dat voor fabrikanten gemeenschappelijke regels gelden voor de bouw van voertuigen die in de Unie in de handel zullen worden gebracht, de overgang van deze sector naar een circulaire economie te vergemakkelijken en de duurzaamheid ervan te versterken.

De voorgestelde verordening is ook in overeenstemming met het voorstel voor een verordening inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten¹⁶, dat tot doel heeft de vaststelling van duurzaamheidsprestatie- en informatievereisten voor een breed gamma aan fysieke producten mogelijk te maken. In tegenstelling tot andere producten zijn de voorschriften inzake het circulaire ontwerp en de circulaire productie van motorvoertuigen, zoals hierboven aangegeven, momenteel gebaseerd op een specifiek rechtskader dat van toepassing is op voertuigen, en worden zij in het kader van de “typegoedkeuringsprocedure” vastgesteld en gehandhaafd. Dit is derhalve een ander rechtskader dan het rechtskader dat op grond van de komende verordening inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten wordt vastgesteld. Bovendien heeft de verordening inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten geen betrekking op de fase aan het einde van de levensduur van het voertuig, die valt onder de voorgestelde verordening betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

Tot slot heeft de voorgestelde verordening geen betrekking op de overbrenging van autowrakken, die onder de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen¹⁷ valt. Autowrakken worden beschouwd als gevaarlijk afval en op grond van de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen is de uitvoer ervan uit de EU naar derde landen die geen lid zijn van de OESO verboden. De andere bepalingen van de verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen zijn ook van toepassing op andere overbrengingen van autowrakken, onder andere tussen EU-lidstaten.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Er zijn ook synergieën tussen dit voorstel voor een verordening en ander EU-beleid, met name het klimaatbeleid. De transitie van de automobielsector naar circulariteit is van essentieel belang voor de EU om de doelstellingen inzake klimaatneutraliteit voor 2050 te verwezenlijken die zijn vastgesteld in de “Europese klimaatwet”¹⁸, **in aanvulling op verschillende andere initiatieven in het kader van het “Fit for 55”-pakket**¹⁹. Daarnaast

¹⁴ Voorstel voor een verordening tot vaststelling van geharmoniseerde voorwaarden voor het verhandelen van bouwproducten (COM (2022) 144).

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

¹⁶ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG, COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD).

¹⁷ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de overbrenging van afvalstoffen en tot wijziging van de Verordeningen (EU) nr. 1257/2013 en (EU) 2020/1056, COM (2021) 709 final, 2021/0367 (COD).

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

¹⁹ Meer informatie over het pakket is te vinden op:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/IP_21_3541

vormt het initiatief een aanvulling op andere recente ontwikkelingen op wetgevingsgebied die bedoeld zijn om de automobiellindustrie om te vormen, zoals de onlangs herziene CO₂-normen voor auto's en bestelwagens²⁰, de voorgestelde Euro 7-norm voor emissies van nieuwe motorvoertuigen²¹ en de lopende herziening van de drie richtlijnen in het "pakket technische controles"²². Bovendien vormt de verordening een aanvulling op de verordening kritieke grondstoffen²³, in die zin dat ermee maatregelen worden ingevoerd die specifiek zijn ontworpen om een hogere mate van circulariteit van de in voertuigen gebruikte kritieke grondstoffen te bereiken, met name door het verwijderen, hergebruiken en recycleren van voertuigdelen, onderdelen en materialen die dergelijke kritieke grondstoffen bevatten.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

Het wetgevingsvoorstel is gebaseerd op artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), dat tot doel heeft de werking van de eengemaakte markt te waarborgen²⁴. Dit is van essentieel belang omdat het voorstel duidelijke en eenvormige voorschriften bevat voor het in de EU in de handel brengen van voertuigen en voor de inzameling en verwerking ervan aan het einde van de levensduur, die nodig zijn om de overgang van de sector naar een circulaire economie te vergemakkelijken. Artikel 114 VWEU vormt de rechtsgrondslag van het algemene regelgevingskader voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen, met inbegrip van de richtlijn 3R-typegoedkeuring, terwijl de autowrakkenrichtlijn op een op het milieu gerichte rechtsgrondslag is gestoeld (artikel 192 VWEU).

Het voorstel is gericht op het aanpakken van een aantal fundamentele problemen met betrekking tot de eengemaakte markt. Hierbij gaat het onder meer om: i) een ongelijke tenuitvoerlegging van de richtlijn 3R-typegoedkeuring en de autowrakkenrichtlijn, aangezien de bepalingen daarvan uitlegging behoeven, hetgeen leidt tot verschillende situaties voor ondernemingen, afhankelijk van de plaats waar zij voertuigen in de handel brengen en autowrakken verwerken, ii) een onderontwikkelde EU-markt voor secundaire materialen voor de automobielsector, iii) belemmeringen voor de werking van de recyclingmarkten en de

²⁰ Verordening (EU) 2023/851 van het Europees Parlement en de Raad van 19 april 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2019/631 wat betreft de aanscherping van de CO₂-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in overeenstemming met de verhoogde klimaatambitie van de Unie (PB L 110 van 25.4.2023, blz.).

²¹ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad 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).

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

²³ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader om een veilige en duurzame voorziening van kritieke grondstoffen te waarborgen, en tot wijziging van de Verordeningen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 en (EU) 2019/1020, COM(2023) 160 final, 2023/0079 (COD).

²⁴ Er zij op gewezen dat dit voorstel aansluit bij andere voorbeelden van wetgevingsvoorstellen die de Commissie onlangs heeft ingediend en die gericht zijn op duurzaamheids-/circulariteitseisen die van toepassing zijn op de gehele levenscyclus van producten in het kader van één wetgevingstekst en die artikel 114 als rechtsgrondslag hebben. Voorbeelden hiervan zijn het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake batterijen en afgedankte batterijen, het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten, en het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende verpakkingen en verpakkingsafval.

verbetering van schaalvoordelen, iv) het hardnekkige probleem van “vermiste voertuigen” en het gebrek aan duidelijkheid om bij uitvoer autowrakken van gebruikte voertuigen te onderscheiden, en v) de behoefte aan een stabiel en volledig geharmoniseerd regelgevingskader om de prestaties van alle ondernemingen die betrokken zijn bij de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken te verbeteren, met inbegrip van de nodige investeringen.

Tegelijkertijd is het voorstel er voornamelijk op gericht de ontwerpeisen voor voertuigen beter te doen aansluiten bij de bepalingen inzake het beheer van autowrakken, zodat de vlotte werking van de eengemaakte markt mogelijk wordt gemaakt. Daarom zijn de voorschriften inzake voertuigontwerp zodanig geformuleerd dat zij feitelijk essentiële voorwaarden zijn voor een correcte uitvoering van de bepalingen inzake het beheer van autowrakken. Voorbeelden van dergelijke koppelingen van voorschriften zijn de percentages herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing versus streefcijfers voor hergebruik, nuttige toepassing en recycling, de voorschriften betreffende in voertuigen aanwezige stoffen versus de verplichting om voertuigdelen en onderdelen die dergelijke stoffen bevatten te verwijderen voordat autowrakken worden geshredderd, de voorschriften inzake het gehalte aan gerecycleerd materiaal versus het streefcijfer voor de recycling van kunststoffen en het ontwerp voor de verwijdering van voertuigdelen versus de verplichting om voertuigdelen te verwijderen voordat autowrakken worden geshredderd.

Artikel 114 VWEU vormt derhalve de juiste rechtsgrondslag voor dit voorstel, aangezien dit artikel het mogelijk maakt dat milieugerelateerde voorschriften de kernelementen vormen van de voorwaarden voor typegoedkeuring en daarmee voor het in de EU in de handel brengen van voertuigen, en dat de voorschriften inzake de verwerking van autowrakken worden geharmoniseerd. De achtergrond of het zwaartepunt van het voorstel bestaat erin de voorschriften voor het in de handel brengen (om precies te zijn — voorschriften voor de typegoedkeuring van voertuigen) eensluidend te maken en er bijgevolg voor te zorgen dat voertuigen die aan het einde van de levenscyclus komen op milieuhygiënisch verantwoorde wijze worden verwerkt en dat secundaire grondstoffen van hoge kwaliteit daadwerkelijk uit die voertuigen kunnen worden teruggewonnen. In het geval van dit voorstel staat de milieudoelstelling dus niet op zichzelf, maar is deze veeleer de drijvende kracht achter de harmonisatie van de ontwerpeisen met betrekking tot de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Om een geharmoniseerde en goed functionerende eengemaakte markt van de EU tot stand te brengen en een soepele overgang van de automobielsector naar de circulaire economie mogelijk te maken, in overeenstemming met de doelstelling van de Europese Green Deal, is het van essentieel belang om op EU-niveau een reeks gemeenschappelijke regels vast te stellen met duidelijke voorschriften en verplichtingen voor lidstaten en bedrijven. De doelstellingen van de herziening van de EU-regels inzake autowrakken kunnen niet voldoende door individuele maatregelen van de lidstaten worden verwezenlijkt; gezien de omvang en de effecten van de maatregelen kunnen zij het best worden bereikt met maatregelen op EU-niveau.

Door de vereisten te harmoniseren, zouden de problemen bij de uitvoering als gevolg van verschillende uitleggingen van bestaande wetgeving worden aangepakt. Zonder EU-brede maatregelen bestaat het risico dat de EU-markt versnipperd raakt en dat de vooruitgang die met de circulaire economie wordt geboekt afhankelijk is van vrijwillige maatregelen van bedrijven of individuele lidstaten.

- **Evenredigheid**

Het evenredigheidsbeginsel komt tot uiting in de opzet van alle maatregelen in de voorgestelde verordening. Zo wordt het toepassingsgebied van de bestaande wetgeving geleidelijk uitgebreid tot nieuwe voertuigen, met overgangsperioden voor alle nieuwe voorschriften om ondernemingen de tijd te geven zich aan de nieuwe regels aan te passen.

Bijlage 8 bij het effectbeoordelingsverslag bevat een meer gedetailleerde beschrijving van de beoordeling van de evenredigheid ten opzichte van elk van de beleidsopties.

- **Keuze van het instrument**

Er is voor een verordening gekozen om een geharmoniseerd kader tot stand te brengen dat van toepassing is op het ontwerp, de productie en het einde van de levensduur van voertuigen. Dit zal ondernemingen en de lidstaten de rechtszekerheid bieden die zij nodig hebben. Dankzij de verordening zal de huidige regelgeving worden vereenvoudigd doordat alle voorschriften in één enkele handeling worden geconsolideerd en zal worden bijgedragen tot een sterkere integratie van de eengemaakte markt van de EU. Vergeleken met een richtlijn zorgt de keuze voor een verordening ook voor lagere administratieve kosten in verband met de omzetting van het recht in nationale wetgeving en kunnen nieuwe EU-voorschriften eerder worden toegepast. De keuze voor een verordening is in overeenstemming met het regelgevingskader voor typegoedkeuring, waaronder richtlijnen worden omgezet in verordeningen in het kader van de maatregelen die op EU-niveau zijn vastgesteld in de nasleep van het “dieselgate”-emissieschandaal.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Uit de evaluaties van de autowrakkenrichtlijn²⁵ en van de richtlijn 3R-typegoedkeuring²⁶ is gebleken dat de algemene aard van de bepalingen van deze richtlijnen een van de belangrijkste tekortkomingen is die in de weg staan aan de overgang van de gehele toeleveringsketen van de automobielsector naar een circulaire economie. Deze tekortkomingen zijn besproken in het advies van het Fit for Future-platform²⁷. Bijgevolg werd vastgesteld dat de volgende problemen de werking van de eengemaakte markt van de EU belemmeren en achterblijven bij het niveau van milieubescherming dat de EU wil bereiken:

- het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen dragen niet voldoende bij aan de ambities van de Europese Green Deal voor een klimaatneutrale, schone en circulaire economie;
- de verwerking van voertuigen aan het einde van hun levensduur is suboptimaal in vergelijking met het potentieel ervan om bij te dragen tot een klimaatneutrale, schone en circulaire economie;
- een groot deel van de voertuigen die onder de autowrakkenrichtlijn vallen, wordt niet ingezameld om in de EU onder goede ecologische voorwaarden te worden verwerkt, hetgeen kan bijdragen tot verontreiniging in derde landen;

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

²⁶ Zie bijlage 11 bij het effectbeoordelingsverslag.

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

- er is op EU-niveau geen geharmoniseerde aanpak voor het ontwerp en de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken die momenteel buiten het toepassingsgebied van de autowrakkenrichtlijn vallen, waardoor het potentieel om de doelstellingen inzake de circulaire economie van de Europese Green Deal te verwezenlijken niet optimaal wordt benut.

Om deze problemen aan te pakken, is de voorgestelde verordening gericht op drie belangrijke aspecten: circulariteitseisen voor de typegoedkeuring van voertuigen, het beheer van autowrakken en de uitvoer van gebruikte voertuigen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De belanghebbenden zijn tijdens de gehele evaluatie- en effectbeoordelingsprocedure herhaaldelijk geraadpleegd. Deze raadplegingen vormden de basis voor de voorgestelde verordening, met name de openbare raadplegingen, gerichte raadplegingen, workshops met belanghebbenden²⁸ en bilaterale bijeenkomsten.

De belanghebbenden en lidstaten waren het in het algemeen eens met de belangrijkste bevindingen van de evaluatie van de autowrakkenrichtlijn en met de noodzaak om de EU-regels inzake autowrakken te herzien om aan deze bevindingen tegemoet te komen.

Veel belanghebbenden uit de automobielsector benadrukten dat zij reeds waren begonnen met het integreren van de beginselen van circulariteit in hun bedrijfsvoering en dat er slechts minimale wijzigingen nodig waren om de uitvoering van de huidige wetgeving te verbeteren. Daarom vonden zij het niet nodig de autowrakkenrichtlijn en de richtlijn 3R-typegoedkeuring samen te voegen. Andere fabrikanten waren voorstander van maatregelen om het ontwerp voor recycling in de nieuwe wetgeving aan te passen om een gelijk speelveld te waarborgen en de transparantie te verbeteren. De demontage- en recyclingsector, die voornamelijk uit kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) bestaat, heeft opgeroepen tot ambitieuzere wetgeving inzake het ontwerp voor demontage/recycling en inzake de uitwisseling van informatie van fabrikanten. Milieu-ngo's, instanties die voor afvalstoffenbeheer verantwoordelijk zijn en overheidsinstanties steunden unaniem een alomvattende levenscyclusaanpak en maatregelen in verband met ontwerp voor circulariteit.

Hoewel er vanuit de recycling- en demontagesectoren en van maatschappelijke organisaties veel steun was voor het vaststellen van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd materiaal in nieuwe voertuigen, waren de meningen vanuit de automobielsector over het vaststellen van streefcijfers voor kunststoffen verdeeld. Zij uitten hun bezorgdheid over het mogelijke gebrek aan het noodzakelijke aanbod en pleitten voor chemische recycling (zoals de kunststoffenindustrie). De staalindustrie stond niet achter een streefcijfer voor een gehalte aan gerecycleerd staal in nieuwe voertuigen.

Met betrekking tot de verwerking van autowrakken gaven de belanghebbenden de voorkeur aan maatregelen ter verbetering en verhoging van de kwaliteit van materialen uit autowrakken om het hergebruik van reserveonderdelen en onderdelen alsook hoogwaardige recycling van

²⁸ Tijdens de evaluatie van de richtlijn is een openbare raadpleging gehouden (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_nl). Op 15 oktober 2020 werd een aanvangseffectbeoordeling gepubliceerd voor feedback van het publiek en vervolgens werd tijdens de effectbeoordeling tussen 20 juli 2021 en 26 oktober 2021 een 14 weken durende openbare raadpleging gehouden (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/F_nl).

materialen uit autowrakken te bevorderen. De sector afvalstoffenbeheer uitte echter zijn bezorgdheid over de mogelijke stijging van de kosten als gevolg van nieuwe maatregelen voor de verwerking van autowrakken en afval daarvan.

Over het algemeen waren de belanghebbenden sterk voorstander van de vaststelling van ambitieuze maatregelen om het aanhoudende probleem van “vermiste voertuigen” aan te pakken. Er was ook steun voor strengere voorschriften voor de uitvoer van gebruikte voertuigen, om te voorkomen dat gebruikte voertuigen die technisch niet voor het verkeer geschikt zijn, luchtvervuiling veroorzaken en risico's voor de verkeersveiligheid met zich meebrengen, vanuit de EU naar derde landen worden uitgevoerd.

Voertuigfabrikanten waren van mening dat de demontagesector reeds zelfvoorzienend is en dat het niet nodig is de verwerkingskosten te compenseren door regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid op te zetten. Zij benadrukten dat, als dergelijke regelingen worden ingevoerd, het belangrijk is dat voertuigfabrikanten het recht hebben hun verantwoordelijkheid individueel uit te oefenen. De sectoren demontage, shredderen en recycling riepen op tot meer financiële verantwoordelijkheid van de automobielsector om de extra kosten in verband met kwaliteitsverbeteringen te dekken, met waarborgen om hun onafhankelijkheid in de regelingen te beschermen.

Een meerderheid van de belanghebbenden, waaronder milieu-ngo's, overheidsinstanties en afvalverwerkers (voornamelijk kmo's), stond achter uitbreiding van het toepassingsgebied van de autowrakkenrichtlijn naar andere voertuigcategorieën. Autoproducenten en -leveranciers hebben uiteenlopende standpunten kenbaar gemaakt en benadrukten dat het vanwege hun onderlinge verschillen niet wenselijk zou zijn het toepassingsgebied op korte termijn volledig uit te breiden naar nieuwe voertuigcategorieën.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Ter onderbouwing van de analyse van de verschillende regelgevingsopties heeft de Commissie een beroep gedaan op externe consultants in het kader van een ondersteuningscontract²⁹.

Er is bewijsmateriaal verzameld uit de verslagen over de evaluatie van de autowrakkenrichtlijn³⁰ en de gerichte evaluatie van de richtlijn 3R-typegoedkeuring, die tegelijk met de effectbeoordeling is uitgevoerd en in bijlage 11 bij het effectbeoordelingsverslag is opgenomen.

Het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek (JRC), de wetenschaps- en kennisdienst van de Europese Commissie, heeft een technisch verslag over streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen in nieuwe personenauto's³¹ en een verslag over kritieke grondstoffen in de automobielsector³² opgesteld. De resultaten van deze verslagen zijn

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

³⁰ SWD(2021) 60 final.

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

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, *Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars*, EUR 31468 EN, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, Luxemburg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

meegenomen in de effectbeoordeling die aan het voorstel voor een verordening ten grondslag ligt.

In het voorstel wordt ook rekening gehouden met de suggesties in het advies van het Fit for Future-platform³³.

In de procedure is tevens aanvullend ondersteunend bewijsmateriaal meegenomen via specifieke bureaustudies en gegevensverzameling, die ook zijn geïntegreerd in de algemene effectbeoordeling.

- **Effectbeoordeling**

Het voorstel is gebaseerd op een effectbeoordeling, die samen met het voorstel wordt gepubliceerd. In overeenstemming met de richtsnoeren van de Commissie voor betere regelgeving heeft de Raad voor regelgevingstoetsing twee adviezen uitgebracht over ontwerpversies van het effectbeoordelingsverslag, waarin de nadruk lag op de rechtvaardiging van de maatregelen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen, de beschrijving van de effecten van de voorkeursoptie, de keuze van een aantal maatregelen inzake het gehalte aan gerecycleerd materiaal en regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, alsook kwesties in verband met de in het verslag van de effectbeoordeling gevolgde methode. Met deze adviezen is rekening gehouden in het eindverslag van de effectbeoordeling.

In de effectbeoordeling zijn vier probleemgebieden geïdentificeerd die op het niveau van de EU moeten worden aangepakt:

1. **Circulariteit wordt niet voldoende meegenomen in het ontwerp en de productie van voertuigen**, wat leidt tot een grote afhankelijkheid van primaire grondstoffen;
2. De **kwaliteit van de verwerking van afgedankte voertuigen is suboptimaal** in verhouding tot het potentieel om meer ecologische en economische waarde te behouden;
3. Een groot aantal **“vermiste voertuigen”** die onder de autowrakkenrichtlijn vallen, wordt niet ingezameld om onder goede milieuomstandigheden te worden verwerkt en jaarlijks **wordt een groot aantal vervuilende, gebruikte voertuigen die technisch niet voor het verkeer geschikt zijn uit de EU uitgevoerd**;
4. Er is **onbenut circulariteitspotentieel van voertuigen die momenteel buiten het toepassingsgebied van de autowrakkenrichtlijn vallen** dat bij benutting zou kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Europese Green Deal.

Om elk van deze problemen aan te pakken, zijn specifieke beleidsopties ontworpen en geanalyseerd voor elk van de volgende gebieden:

1. **“Circulair ontwerpen”**: het ontwerp en de productie circulair maken;
2. **“Gerecycleerde materialen gebruiken”**: het gehalte aan gerecycleerd materiaal in nieuwe voertuigen verhogen;
3. **“Beter verwerken”**: de verwerking van autowrakken verbeteren;
4. **“Meer inzamelen”**: meer autowrakken in de EU inzamelen en de kwaliteit van uitgevoerde gebruikte voertuigen verbeteren;

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

5. **“Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid”**: de juiste stimulansen bieden om de inzameling van autowrakken te bevorderen en de afvalverwerking te verbeteren door middel van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid;
6. **“Meer voertuigen bestrijken”**: het toepassingsgebied van de wetgeving uitbreiden naar extra voertuigcategorieën.

De maatregelen van elke optie zijn weergegeven in de volgende tabel. De laatste kolom bevat de maatregelen die na de effectbeoordeling als voorkeursoptie zijn geselecteerd.

Beleids-opties	Nr.	Maatregelen	Voorkeursoptie
VO1 — <i>Circulair ontwerpen</i>	1A	M1 — Zorgen dat nieuwe regels inzake 3R-typegoedkeuring voorzien in de correcte uitvoering van circulariteitseisen voor nieuwe voertuigtypen M2 — Bevoegdheid voor de Commissie om een verfijnde methodologie te ontwikkelen om te bepalen of aan de voorschriften inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing is voldaan M3 — Verstrekking van basisinformatie over demontage aan verwerkers van autowrakken M4a — Verklaring betreffende zorgwekkende stoffen, geverifieerd door instanties die 3R-typegoedkeuring verlenen M5a — Beperkingen op stoffen in het kader van de herziene autowrakkenrichtlijn	Ja Ja Ja Nee Nee
	1B	<i>Omvat de maatregelen M1, M2 en M3 van VO1A.</i> M4b — Verplichte verklaring over het gehalte aan gerecycleerd materiaal van kunststoffen, staal, aluminium M5b — Beperkingen op stoffen in het kader van de Reach-verordening en andere bestaande wetgeving M6 — Verplichting voor voertuigfabrikanten om strategieën inzake circulariteit te ontwikkelen M7 — Ontwerpeisen voor nieuwe voertuigen om de verwijdering van onderdelen te vergemakkelijken	Ja Nee Ja Ja
	1C	<i>Omvat de maatregelen M1-M3, M6, M7 van VO1A en VO1B.</i> M4c — Verplichte verklaring over het gehalte aan andere gerecycleerde materialen dan kunststoffen, met inbegrip van kritieke grondstoffen, staal, aluminium M5c — Hybride aanpak: handhaving van de huidige beperkingen in het kader van de autowrakkenrichtlijn met nieuwe beperkingen in het kader van de Reach-verordening (<i>afzonderlijk geanalyseerd in bijlage 9</i>) M8 — Vaststelling van een digitaal circulariteitspaspoort voor voertuigen	Ja Ja Ja
VO2 — <i>Gerecycleerde materialen gebruiken</i>	2A	M9a — Verplichte streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen die in voertuigen worden gebruikt — een gehalte aan gerecycleerde kunststoffen van 6 % tegen 2031, 10 % tegen 2035 op het niveau van het wagenpark, waarvan 25 % van het gerecycleerde materiaal afkomstig is van productie in een gesloten systeem, berekenings- en verificatieregels M10a — De Commissie de bevoegdheid geven om een verplicht streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerd staal vast te stellen, met inbegrip van berekenings- en verificatieregels, op basis van een specifieke haalbaarheidsstudie	Nee Ja
	2B	M9b — Gehalte aan gerecycleerde kunststoffen: 25 % in 2031 alleen voor voertuigen waarvoor een nieuwe typegoedkeuring is verleend, waarvan 25 % uit productie in een gesloten systeem, berekenings- en verificatieregels M10b — Gehalte aan gerecycleerd staal: 20 % in voertuigen waarvoor een nieuwe typegoedkeuring is verleend, berekenings- en verificatieregels	Ja Nee
	2C	M9c — Gehalte aan gerecycleerde kunststoffen: 30 % in 2031 alleen voor	Nee

		voertuigen waarvoor een nieuwe typegoedkeuring is verleend, waarvan 25 % uit productie in een gesloten systeem, berekenings- en verificatieregels M10c — Gehalte aan gerecycleerd staal: 30 % voor voertuigen waarvoor een nieuwe typegoedkeuring is verleend, waarvan 15 % uit productie in een gesloten systeem, berekenings- en verificatieregels M11 — De Commissie de bevoegdheid geven om verplichte streefcijfers voor het gehalte aan andere gerecycleerde materialen (aluminiumlegeringen, kritieke grondstoffen) vast te stellen, haalbaarheidsstudie, streefniveaus, berekenings- en verificatieregels	Nee Ja
VO3 — <i>Beter verwerken</i>	3A	M12 — De definitie van recycling en de berekeningsmethode voor recyclingpercentages in overeenstemming brengen met andere afvalwetgeving M13a — Verplichte verwijdering van bepaalde voertuigdelen/onderdelen voordat voertuigen worden geshredderd, om recycling of hergebruik ervan aan te moedigen, “lijst A” M14a — Nieuwe definitie van “revisie” en nieuwe monitoringvereisten voor hergebruik/revisie M16a — Verbod op het storten van resten van voertuigafval afkomstig van het shredderen	Ja Ja Ja Ja
	3B	<i>Omvat alle maatregelen van VO3A (cumulatief)</i> M13b — Verplichte verwijdering van een langere lijst van onderdelen, waaronder die welke een hoge concentratie aan waardevolle metalen of kritieke grondstoffen bevatten, “lijst B” M14b — Marktondersteuning voor het gebruik van reserveonderdelen M15b — Streefcijfers inzake recycling van kunststoffen — 30 % M16b — Verbod op gemengd shredderen van autowrakken met AEEA en verpakkingsafval	Ja Ja Ja Ja
	3C	<i>Omvat alle maatregelen van VO3A en VO3B (cumulatief)</i> M13c — Verplichte verwijdering van aanvullende onderdelen, “lijst C” M15c — Glas – 70 % recycling als holglas of soortgelijke kwaliteit M16c — Voorschriften vaststellen voor post-shreddertechnologieën om de kwantiteit en kwaliteit van uit autowrakken teruggewonnen metaalschroot te verbeteren	Nee Nee Nee
VO4 — <i>Meer verzamelen</i>	4A	M17a — Rapportage door de lidstaten over vermiste voertuigen, inschrijving van voertuigen, de in- en uitvoer van gebruikte voertuigen, stimulansen om de levering aan een erkende verwerkingsinrichting aan te moedigen en sancties M18 — Verplichtingen voor demontagebedrijven, recycleerders om autowrakken te controleren en daarover te rapporteren, certificaten van vernietiging M19a — Vaststelling van minimumeisen voor sectorale inspecties en handhavingsmaatregelen (met inbegrip van niet-bindende richtsnoeren van de correspondenten nr. 9)	Nee Ja Ja
	4B	M17b — Vaststelling van boetes voor de sector van de verwerking van autowrakken indien een autowrak wordt verkocht aan illegale demontagebedrijven en voor dealers (en elektronische platforms) die zich bezighouden met gedemonteerde (gebruikte) reserveonderdelen van niet-erkende inrichtingen M19b — Duidelijkere definitie van autowrakken om ervoor te zorgen dat er een beter onderscheid wordt gemaakt tussen gebruikte voertuigen en autowrakken (bindend richtsnoer van de correspondenten nr. 9) M20 — De informatie in de nationale voertuigenregisters verbeteren en deze registers interoperabel maken	Ja Ja Ja
	4C	M19c — Informatie over de identificatie en technische controles van voertuigen verstrekken aan of ter beschikking stellen van de douaneautoriteiten (voertuigidentificatienummer) M21 — Uitvoersvoorschriften voor gebruikte voertuigen gekoppeld aan technische controles	Ja Ja
	4D	Omvat de maatregelen M17b, M18, M19a-c, M20, M21 van VO4A, VO4B en VO4C (cumulatief)	Ja
VO5 —	5A	M22 — Verplichting voor de lidstaten om collectieve of individuele regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid op te zetten,	Ja

<i>Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid</i>		met inbegrip van toezicht op de nalevingskosten en minimale financiële verplichtingen M23 — Rapportageverplichtingen voor producenten	Ja
	5B	<i>Omvat de maatregelen M22 en M23 van VO5A (cumulatief)</i> M24 — Geharmoniseerde modulatie van bijdragen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid M25 — Overdracht van bijdragen/garanties in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (grensoverschrijdende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid)	Ja Ja
	5C	<i>Omvat de maatregelen M22-M25 van VO5A en VO5B (cumulatief)</i> M26 — Vaststelling van nationale statiegeldregelingen M27 — Geharmoniseerde criteria voor groene overheidsopdrachten (vrijwillig)	Nee Nee
VO6 — <i>Meer voertuigen bestrijken</i>	6A	M28 — Informatie verstrekken aan demontagebedrijven en recycleerders	Ja
	6B	<i>Omvat maatregel M28 van VO6A (cumulatief)</i> M30a — Verplichte verwerking van afgedankte voertuigen van categorie L3e-L7e, vrachtwagens (N2, N3) en bussen (M2, M3) en aanhangwagens (O) bij erkende verwerkingsinrichtingen M30b — Uitvoervoorschriften voor gebruikte voertuigen gekoppeld aan de uitgevoerde technische controles van vrachtwagens (N2, N3) en bussen (M2, M3) en aanhangwagens (O) M31b — Minimumeisen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor afgedankte voertuigen van categorie L3e-L7e, vrachtwagens (N2, N3) en bussen (M2, M3) en aanhangwagens (O) M32 — Herzieningsclausule inzake de wettelijke uitbreiding van het toepassingsgebied van de 3R-typegoedkeuring van motorvoertuigen naar nieuwe voertuigen	Ja Ja Ja Ja
	6C	<i>Omvat de maatregelen M28, M30a-b, M31b van VO6A en VO6B (cumulatief)</i> M31c — Volledige toepassing van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en geavanceerde economische stimulansen M33 — Volledige toepassing van de nieuwe 3R-typegoedkeuring en van de voorschriften inzake de verwerking van autowrakken op aanvullende voertuigcategorieën	Nee Nee

De effecten van elke beleids optie zijn uitvoerig geanalyseerd, evenals de gezamenlijke effecten en de synergieën tussen de opties. De gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) zijn in aanmerking genomen en samengevat in een specifieke kmo-test. De ecologische, economische en sociale effecten tot 2040 zijn berekend en vergeleken met het basisscenario. Het belangrijkste jaar voor vergelijkingen is 2035, wanneer alle langetermijnmaatregelen van kracht zullen zijn geworden.

Het beleidspakket waaraan de voorkeur wordt gegeven, omvat een combinatie van de volgende opties.

Circulair ontwerpen. De voorkeursoptie omvat kortetermijnverplichtingen voor voertuigfabrikanten om gedetailleerde en gebruiksvriendelijke informatie over demontage en recycling beschikbaar te stellen, onder andere over het gebruik en de locatie van kritieke grondstoffen in voertuigen en informatie over het gehalte aan gerecycleerde materialen in nieuwe voertuigen. Maatregelen op de middellange termijn omvatten een herziening van de methode voor het berekenen van de recycleerbaarheid en herbruikbaarheid van nieuwe voertuigen in de typegoedkeuringsfase, en de ontwikkeling van een circulariteitspaspoort voor voertuigen. In het algemeen worden hiermee circulariteitseisen in de typegoedkeuring van nieuwe voertuigtypen verankerd.

Gerecycleerde materialen. De voorkeursoptie is om een middelhoog ambitieniveau vast te stellen met een streefcijfer voor een gehalte aan gerecycleerde kunststoffen van 25 % tegen

2030, waarvan 25 % afkomstig is uit de verwerking van autowrakken in een gesloten systeem. Voor staal biedt deze optie de Commissie de bevoegdheid om binnen drie jaar na de inwerkingtreding van de verordening, op basis van een haalbaarheidsstudie, een streefcijfer vast te stellen voor het gehalte aan gerecycleerd staal in voertuigen waarvoor voor het eerst typegoedkeuring is verleend. De optie om streefcijfers voor het gehalte aan andere gerecycleerde materialen zoals aluminium en kritieke grondstoffen vast te stellen, zal in de toekomst worden beoordeeld op basis van veranderingen aan het ontwerp van voertuigen en de beschikbaarheid van recyclingcapaciteit.

Beter verwerken. De voorkeursoptie omvat een aangescherpte definitie van recycling, een stortverbod voor afvalfracties van geshredderde voertuigen en verplichtingen tot verwijdering van een middelhoog ambitieniveau om de nuttige toepassing van belangrijke onderdelen uit autowrakken te verbeteren, zonder dat dit voor de verwerkers onevenredige kosten met zich meebrengt. Deze optie zal de nuttige toepassing van (kritieke) grondstoffen vergroten en de kwaliteit van kunststof-, staal- en aluminiumfracties verbeteren.

Meer inzamelen. De voorkeursoptie is de meest ambitieuze beleidsoptie. Maatregelen zoals een duidelijkere toewijzing van verantwoordelijkheid voor certificaten van vernietiging, bindende criteria voor het onderscheiden van gebruikte voertuigen en autowrakken, en nieuwe handhavingsbepalingen zullen het aantal autowrakken dat legaal in de EU wordt verwerkt aanzienlijk doen toenemen. Deze optie zal ook de uitvoer verbieden van voertuigen die niet langer technisch voor het verkeer geschikt zijn, overeenkomstig het beginsel “geen ernstige afbreuk doen”.

Stimulansen bieden om de inzameling van autowrakken te verhogen en de afvalverwerking te verbeteren. De voorkeursoptie omvat financiële en organisatorische stimulansen via de vaststelling van eisen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid om de inzameling van autowrakken te verhogen en de kosten van een betere verwerkingskwaliteit te compenseren die niet door de waarde van nuttig toegepaste materialen en onderdelen kunnen worden gecompenseerd.

Meer voertuigen bestrijken. De voorkeursoptie is een gefaseerde aanpak om geleidelijk meer voertuigen onder de nieuwe EU-regels te laten vallen door fabrikanten te verplichten informatie te verstrekken over de samenstelling van hun voertuigen. Met deze optie wordt ook een reeks minimumeisen voor verwerking ingevoerd voor afgedankte voertuigen, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens van de categorieën L_{3e}-L_{7e}. De voorkeursoptie zal naar verwachting een positief effect op het milieu hebben doordat de milieuoetafdrak in verband met de eisen inzake de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken wordt verkleind.

De totale milieuvordelen worden beoordeeld als een jaarlijkse vermindering van 12,3 miljoen ton CO₂-equivalent in 2035 (10,8 miljoen ton in 2030 tot 14,0 miljoen ton in 2040), wat van essentieel belang is om de automobiellindustrie koolstofvrij te maken. Wanneer zij in geld worden uitgedrukt, bedragen deze CO₂-besparingen 2,8 miljard EUR. Dit houdt verband met een betere nuttige toepassing van 5,4 miljoen ton materialen (kunststoffen, staal, aluminium, koper, kritieke grondstoffen) die ofwel met hogere kwaliteit zouden worden gerecycleerd ofwel zouden worden hergebruikt, en met het feit dat tot 3,8 miljoen extra autowrakken in de EU zouden worden ingezameld en verwerkt. In 2035 zou 350 ton zeldzame aardmetalen in permanentemagneetmaterialen gescheiden worden ingezameld voor hergebruik en recycling (en 1 500 ton in 2040), wat in grote mate zou bijdragen tot de doelstelling van de EU om strategische autonomie voor kritieke grondstoffen te bereiken. De voorkeursoptie draagt voornamelijk bij tot de duurzameontwikkelingsdoelstellingen duurzame

innovaties (SDG9), verantwoorde consumptie en productie (SDG12) en klimaatactie (SDG13).

De totale jaarlijkse inkomsten voor de voorkeursoptie bedragen 5,2 miljard EUR in 2035, waarvan 2,8 miljard EUR aan CO₂-besparingen wanneer deze in geld worden uitgedrukt, tegen een kostprijs van 3,3 miljard EUR, wat neerkomt op 1,8 miljard EUR aan netto-inkomsten.

De kosten van de voorkeursoptie worden geraamd op 66 EUR per voertuig dat in 2035 in de handel wordt gebracht. Naar schatting zullen er 22 100 extra banen worden gecreëerd, waarvan 14 200 bij kmo's, voornamelijk demontagebedrijven en recycleerders.

Hoewel er voor de automobiellindustrie in de EU bepaalde kosten op korte termijn zullen zijn, zal de voorkeursoptie ook energiebesparingen opleveren, de afhankelijkheid van de EU van uit derde landen betrokken materialen verminderen en ervoor zorgen dat de transitie naar de elektrificatie van voertuigen plaatsvindt op basis van duurzame en circulaire bedrijfsmodellen die allemaal bijdragen tot het concurrentievermogen van de sector.

De voorkeursoptie zal voor de sector afvalstoffenbeheer zowel kosten (in verband met investeringen in nieuwe technologieën) als inkomsten (in verband met hogere waarden van reserveonderdelen en gerecycleerde materialen) met zich meebrengen. Hoewel de situatie per lidstaat en onderneming zal verschillen als gevolg van verschillen in de gebruikte technologieën en arbeidskosten, zullen de geplande veranderingen de sector van de demontage-, shredder- en recyclingondernemingen in de EU aanzienlijk versterken en moderniseren.

De autoriteiten van de lidstaten zullen naar verwachting met beperkte kosten te maken krijgen in verband met het bewaken en handhaven van de naleving van de nieuwe wetgeving. De kosten zullen voornamelijk voortvloeien uit inspecties, controles op de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen en de noodzaak om de registratiesystemen aan te passen. Daar staat tegenover dat de toegenomen digitalisering (voor de rapportage over het certificaat van vernietiging, voor de uitwisseling van informatie uit nationale voertuigregistratieregisters over de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen en met interoperabiliteit met het éénloketsysteem) de efficiëntie voor zowel handhavingsautoriteiten als bedrijven zal vergroten en tevens hun lasten zal verminderen. De geraamde totale kosten voor overheidsinstanties om toezicht te houden op de regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, handhavingswerkzaamheden uit te voeren en nationale voertuigregistratiesystemen aan te passen, bedragen ongeveer 24 miljoen EUR, minder dan 2 EUR per voertuig.

Consumenten kunnen te maken krijgen met een stijging van de prijzen van nieuwe voertuigen met ongeveer 39 EUR per voertuig en met een daling van de prijzen (met 12 EUR per voertuig) bij de verkoop van tweedehandsauto's, als gevolg van de daling van de uitvoer. Omgekeerd zullen maatregelen ter ondersteuning van de nuttige toepassing en de verkoop van gebruikte reserveonderdelen naar verwachting leiden tot lagere aankooprijzen en goedkopere reparatie en onderhoud voor consumenten, wat een voordeel is.

De geavanceerde eisen voor de verwerking van autowrakken kunnen kmo's voor uitdagingen stellen in de zin van hogere uitvoeringskosten op korte en middellange termijn en aanpassing aan nieuwe verwerkingstechnologieën. Tegelijkertijd zullen meer investeringen in de autorecyclingsector, steun voor de markt voor hergebruik van secundaire voertuigdelen en gemakkelijkere toegang tot informatie over de demontage van een voertuig innovatie stimuleren, nieuwe kansen voor kmo's ontsluiten en tot extra werkgelegenheid in de sector leiden. Om de gevolgen voor kmo's verder te verzachten, maken aangescherpte eisen inzake

uitgebreide producentenverantwoordelijkheid het mogelijk de kosten te compenseren door hogere inzamelingspercentages en een verwerking van hogere kwaliteit.

De terugkerende kosten in verband met het “one in, one out”-beginsel per voertuig worden geraamd op 81,8 miljoen EUR of 5,45 EUR per nieuw voertuig voor het voorkeurspakket. Met de voorkeursoptie worden de digitaliseringsmogelijkheden optimaal benut om ervoor te zorgen dat nieuwe voorschriften op doeltreffende wijze worden gehandhaafd overeenkomstig het beginsel “digitaal als de norm”. Zonder digitalisering worden de gevolgen geraamd op 32,2 miljoen EUR of 40 % meer.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De voorgestelde verordening zal naar verwachting de efficiëntie en harmonisatie verbeteren. Zo wordt er rekening gehouden met de meeste suggesties die worden gedaan in het advies van het Fit for Future-platform³⁴. Dankzij specificaties van typegoedkeuringsprocedures voor voertuigen met het oog op de vaststelling van duidelijke circulariteitseisen zullen de procedures voor de eengemaakte markt voor fabrikanten worden gestroomlijnd. Verdere vereenvoudiging zal worden bereikt door de beperkingen op chemische stoffen in het kader van de Reach-verordening, de belangrijkste EU-wetgeving inzake chemische stoffen, te centraliseren. Voor het beheer van autowrakken zal het afstemmen van de recyclingdefinities op de kaderrichtlijn afvalstoffen de juridische interpretatie harmoniseren en vergemakkelijken en ervoor zorgen dat de rapportagegegevens beter kunnen worden vergeleken. De vaststelling van voor autowrakken specifieke regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zal ongelijke benaderingen tussen de lidstaten voorkomen. Dit zal leiden tot een grotere transparantie en een eerlijke verdeling van de financiële verantwoordelijkheden tussen bedrijven die betrokken zijn bij de verwerking van autowrakken.

Digitalisering zal ook helpen de inzameling van autowrakken te verbeteren en het probleem van vermiste voertuigen aan te pakken door digitale rapportage bij erkende verwerkingsinrichtingen in te voeren en voertuigregistratiegegevens tussen de lidstaten te delen. De koppeling met de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane zal de douaneautoriteiten in staat stellen nieuwe voorwaarden voor de uitvoer van gebruikte voertuigen te handhaven. Het benutten van het potentieel van digitalisering zal van essentieel belang zijn om kmo's, met name kleinere en vaak familiebedrijven, in staat te stellen nieuwe markten te betreden door hun de mogelijkheid te bieden verbinding te maken met onlineplatforms en afgelegen markten op zowel lokaal als internationaal niveau. Bovendien zal het aanzuigende effect van de vaststelling van een verplicht streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen naar verwachting het concurrentievermogen van de demontagebedrijven versterken, aangezien zij de primaire bevoorradingsbron zouden worden van hoogwaardige secundaire materialen waar veel vraag naar is. Er is bijzondere aandacht besteed aan het beperken van de rapportageverplichtingen tot wat strikt noodzakelijk is om de uitvoering van de wetgeving te beoordelen en te monitoren, digitale oplossingen voorop te stellen en ruimte te laten voor beslissingen over de wijze waarop ondernemingen aan de nationale autoriteiten moeten rapporteren.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de bescherming van de grondrechten.

³⁴ Zie voor meer informatie over de geselecteerde suggesties uit het advies van het Fit for Future-platform de bijlagen 1 en 5 bij het effectbeoordelingsverslag.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Voor de uitvoering van het voorstel zijn personele en financiële middelen nodig voor de aanschaf van diensten. Een aantal personeelsvereisten zal naar verwachting worden gefinancierd uit de bestaande toewijzingen voor de Commissie, hoewel in het begeleidende financieel memorandum enkele behoeften aan extra extern personeel worden vermeld. Naar verwachting zal er behoefte zijn aan beperkte extra middelen bij het Europees Agentschap voor chemische stoffen, waarin zal worden voorzien in een volgend wetgevingsvoorstel betreffende de wetgeving inzake chemische stoffen.

Het voorstel bevat verschillende artikelen over de verdere werkstromen die ter aanvulling van de verordening moeten worden uitgevoerd. Voor deze werkzaamheden zullen in de loop van de komende één tot acht jaar uitvoeringshandelingen/gedelegeerde handelingen moeten worden vastgesteld.

De belangrijkste technische taken omvatten:

- het verbeteren van de methode voor de berekening van de percentages voor recycleerbaarheid, herbruikbaarheid en mogelijke nuttige toepassing (3R-percentages);
- het verbeteren van de risicobeoordeling van de resterende vrijstellingen voor gevaarlijke stoffen (ondersteuning door ECHA);
- het berekenen en verifiëren van de regels voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen, een haalbaarheidsstudie voor het vaststellen van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd staal in toepassingen in de automobielsector en een bredere haalbaarheidsstudie, met inbegrip van een economische beoordeling voor het vaststellen van streefcijfers voor het gehalte aan andere gerecycleerde materialen en aangifteformaten (voortbouwend op de expertise en methodologie van het JRC, hoewel deze niet noodzakelijk door het JRC wordt uitgevoerd);
- het vaststellen van voorschriften voor de verwijderbaarheid van batterijen en motoren uit elektrische voertuigen, algemene informatie over de verwijdering van andere relevante onderdelen en het afstemmen van de voorschriften voor de verordening kritieke grondstoffen op de batterijenverordening (zoals hierboven beschreven, voortbouwend op de expertise van het JRC);
- het actualiseren van de typegoedkeuringsformaten die en het informatiedossier dat aan de typegoedkeuringsinstanties moeten worden verstrekt;
- het ontwikkelen van criteria voor het circulariteitspaspoort voor voertuigen;
- het opzetten van grensoverschrijdende mechanismen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid;
- het wijzigen van de berekenings- en verificatieregels voor de kwaliteit van de prestaties op het gebied van de verwerking van voertuigen (zoals hierboven beschreven, voortbouwend op de expertise van het JRC);
- digitalisering: het opzetten van interoperabele voertuigenregisters en uitvoercontroles in real time via de éénloketomgeving van de EU voor de douane, op basis van geldige voorschriften in verband met de technische controle als een eerste en risicobeoordeling als een tweede stap (nauwe samenwerking tussen DG ENV, DG MOVE en DG TAXUD);

- het hanteren van een gefaseerde aanpak om het toepassingsgebied van voertuigcategorieën uit te breiden en een evaluatie acht jaar na de inwerkingtreding voor te bereiden.

De Commissie zal het volgende extra personeel nodig hebben om deze technische taken uit te voeren:

- 0,5 voltijdeequivalent (vte) arbeidscontractanten in 2024;
- 3,0 vte arbeidscontractanten in 2025;
- 4,0 vte arbeidscontractanten in 2026 en 2027, plus 1 vte gedetacheerde nationale deskundige.

De totale uitvoeringskosten, met inbegrip van de kosten voor het personeel van de Commissie, worden geraamd op 4,346 miljoen EUR, op basis van de recentste salarisschalen.

5. OVERIGE ELEMENTEN

• Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage

De uitvoering van de voorgestelde verordening zal worden gemonitord aan de hand van verschillende indicatoren voor het volgen van informatie, zoals de gebruikte hoeveelheid gerecycleerde materialen in nieuwe voertuigen, recyclingpercentages voor specifieke materialen uit autowrakken, materialen/onderdelen/voertuigdelen die vóór het shredderen zijn verwijderd, het marktaandeel van gebruikte reserveonderdelen, het aantal ingezamelde en verwerkte autowrakken overeenkomstig de eisen inzake autowrakken, en het volume uitgevoerde gebruikte voertuigen. Meer informatie over deze indicatoren is te vinden in het effectbeoordelingsverslag.

Een algemene evaluatie van een verordening is acht jaar na de inwerkingtreding ervan gepland.

• Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk I bevat de algemene bepalingen.

In *artikel 1* wordt het onderwerp van deze verordening vastgesteld en in *artikel 2* wordt het toepassingsgebied aangegeven. De meeste bepalingen zijn van toepassing op voertuigen van de categorieën M₁ en N₁ (auto's en bestelwagens). Bepaalde bepalingen betreffende het beheer van autowrakken en betreffende uitvoervoorschriften zijn ook van toepassing op bepaalde voertuigen van categorie L (voertuigen van de categorieën L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} en L_{7e}), op vrachtwagens, bussen en aanhangwagens (voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O).

Artikel 3 stelt definities voor de toepassing van deze verordening vast. Verschillende definities zijn overgenomen uit de ingetrokken Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG of uit bestaande EU-wetgeving, zoals de Richtlijnen 1999/37/EG, 2008/98/EG en 2014/45/EU of Verordening (EU) 2018/858.

Hoofdstuk II bevat circulariteitseisen met betrekking tot het voertuigontwerp, die in het kader van een typegoedkeuringsprocedure moeten worden geverifieerd.

Artikel 4 bevat minimumeisen inzake de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigtypen, met vermelding van de door elk type te bereiken percentages. Het verleent de Commissie de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te

stellen waarin de methode voor het berekenen en verifiëren van deze percentages wordt vastgelegd.

Artikel 5 beperkt het gebruik van lood, cadmium, kwik en zeswaardig chroom in voertuigen en bijlage III bevat vrijstellingen van deze beperking. De Commissie zal gedelegeerde handelingen vaststellen tot wijziging van deze bijlage om deze aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang aan te passen.

Artikel 6 bepaalt dat elk voertuigtype ten minste 25 % kunststof moet bevatten dat is gerecycleerd uit kunststofafval na consumptie, en dat 25 % van dit materiaal afkomstig moet zijn van gerecycleerde autowrakken. Het verleent de Commissie tevens de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen waarin streefcijfers voor het gehalte aan andere gerecycleerde materialen worden vastgesteld. Bij de vaststelling van dergelijke potentiële streefcijfers moet worden uitgegaan van een gedetailleerde beoordeling.

Artikel 7 voorziet in een algemene verplichting dat het ontwerp van nieuwe voertuigen geen belemmering mag vormen voor de verwijdering van voertuigdelen en onderdelen met een groot potentieel voor hergebruik wanneer voertuigen afval worden. Het artikel bevat ook de verplichting om voertuigen zodanig te ontwerpen dat batterijen en motoren van elektrische voertuigen zowel in de gebruiksfase als in de afvalfase uit het voertuigtype kunnen worden verwijderd en vervangen.

Hoofdstuk III bevat informatie- en etiketteringsvoorschriften voor fabrikanten.

Artikel 8 bepaalt op welke wijze fabrikanten tijdens de typegoedkeuringsprocedure moeten aantonen dat hun voertuigtypen aan de voorschriften van deze verordening voldoen.

Artikel 9 voorziet in de verplichting om voor elk nieuw voertuigtype een strategie inzake circulariteit uit te stippelen die de in bijlage IV vermelde aspecten omvat. Fabrikanten moeten de strategieën om de vijf jaar actualiseren, met een samenvatting van de resultaten van de maatregelen die zijn genomen om hun verbintenissen na te komen.

Artikel 10 verplicht fabrikanten ertoe in de typegoedkeuringsdocumenten het gehalte aan gerecycleerd materiaal van de aangegeven materialen in voertuigen op te geven.

Artikel 11 verplicht fabrikanten ertoe informatie te verstrekken over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen in voertuigen. Deze informatie moet gratis toegankelijk zijn voor afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven.

Artikel 12 heeft betrekking op de etikettering van de in voertuigen aanwezige voertuigdelen, onderdelen en materialen overeenkomstig de materiaalcoderingsnormen. Nadere voorschriften voor de etikettering van motoren voor elektrische voertuigen die permanente magneten bevatten, zijn opgenomen in bijlage VI.

In *artikel 13* wordt een circulariteitspaspoort voor voertuigen vastgesteld, een digitaal instrument dat wordt gebruikt om de verstrekking van informatie over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen en onderdelen te verbeteren op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die reeds bestaan of in ontwikkeling zijn in de automobielsector.

Hoofdstuk IV bevat regels voor het beheer van autowrakken.

Afdeling 1 bevat bepalingen die de lidstaten ertoe verplichten de autoriteiten aan te wijzen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering en handhaving van de hoofdstukken IV en V (*artikel 14*) en voor de vaststelling van de algemene voorwaarden voor de afgifte van vergunningen voor erkende verwerkingsinrichtingen (*artikel 15*).

In *afdeling 2* worden voorschriften inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid vastgesteld.

In *artikel 16* wordt voorzien in een algemene verplichting inzake producentenverantwoordelijkheid en wordt het toepassingsgebied ervan aangegeven. *Artikel 17* verplicht de lidstaten ertoe een register op te zetten om na te gaan of de producenten aan deze eisen voldoen. Niet-geregistreerde producenten mogen op het grondgebied van een lidstaat geen voertuigen op de markt aanbieden. *Artikel 18* heeft betrekking op organisaties voor producentenverantwoordelijkheid. In *artikel 19* worden voorwaarden vastgesteld voor de vergunning van producenten, indien producenten de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel nakomen, en van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid. In *artikel 20* worden de kosten in verband met het beheer van autowrakken vermeld die moeten worden gedekt door financiële bijdragen van producenten. *Artikel 21* bevat geharmoniseerde criteria voor de modulatie van deze bijdragen. *Artikel 22* bevat regels voor het kostentoerekeningsmechanisme voor voertuigen die in een andere lidstaat autowrakken worden. Dit artikel verleent de Commissie de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen die nadere regels bevatten aangaande de toepassing van criteria voor de modulatie van bijdragen en betreffende het kostentoerekeningsmechanisme van grensoverschrijdende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

Afdeling 3 heeft betrekking op de inzameling van autowrakken.

Artikel 23 voorziet in een verplichting voor producenten om inzamelingssystemen voor autowrakken op te zetten en daaraan deel te nemen, en bevat de eisen van deze systemen. Het verplicht de lidstaten er ook toe ervoor te zorgen dat deze systemen naar behoren functioneren.

Artikel 24 voorziet in de verplichting om alle autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen over te dragen.

In *artikel 25* wordt de verplichting voor erkende verwerkingsinrichtingen vastgesteld om certificaten van vernietiging af te geven voor alle verwerkte autowrakken.

Artikel 26 bevat een opsomming van de verplichtingen van voertuigeigenaren om hun voertuig aan een erkende verwerkingsinrichting over te dragen wanneer het voertuig het einde van de levensduur bereikt, en om het daaruit voortvloeiende certificaat van vernietiging te tonen zodat het voertuig kan worden uitgeschreven.

Afdeling 4 heeft betrekking op de verwerking van autowrakken.

Artikel 27 bevat verplichtingen van erkende verwerkingsinrichtingen met betrekking tot de specifieke maatregelen die nodig zijn om voertuigen naar behoren te verwerken.

Artikel 28 bevat de algemene voorschriften die van toepassing zijn op het shredderen van autowrakken. Het artikel verbiedt ook het mengen van autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan met verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur.

In *artikel 29* worden voorschriften vastgesteld voor de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit autowrakken, waarbij wordt aangegeven dat verwijderde vloeistoffen gescheiden moeten worden opgeslagen, net als voertuigdelen, onderdelen en materialen die lood, cadmium, kwik en zeswaardig chroom bevatten. Ook wordt benadrukt dat verwijderde

batterijen van elektrische voertuigen moeten worden opgeslagen en verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2023/[batterijen].

Artikel 30 verplicht erkende verwerkingsinrichtingen ertoe de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen voorafgaand aan het shredderen te verwijderen, en bevat de voorwaarden voor het verlenen van een vrijstelling van deze eis.

Artikel 31 bevat de verplichtingen met betrekking tot verwijderde voertuigdelen en onderdelen om te beoordelen of zij geschikt zijn voor hergebruik, revisie, refurbishen, recycling of andere verwerkingshandelingen, en de wijze waarop zij moeten worden geëtiketteerd. Het artikel bevat tevens een lijst van voertuigdelen die niet mogen worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht.

Artikel 32 bevat voorschriften voor de handel in gebruikte, gereviseerde en refurbished voertuigdelen en onderdelen. Deze voertuigdelen en onderdelen moeten naar behoren worden geëtiketteerd en door een garantie worden gedekt.

Artikel 33 bepaalt dat de lidstaten stimulansen moeten vaststellen om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen.

Artikel 34 bevat drie doelstellingen: inzake hergebruik en recycling van autowrakken, hergebruik en nuttige toepassing ervan, en recycling van kunststoffen.

In *artikel 35* wordt een verbod ingevoerd op het storten van niet-inerte afvalstoffen die niet via post-shreddertechnologie worden verwerkt.

Artikel 36 bevat regels voor het berekenen van de streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing in situaties waarin autowrakken voor verwerking naar een ander land worden overgebracht.

Hoofdstuk V bevat regels voor gebruikte voertuigen en de uitvoer daarvan.

Afdeling 1 heeft betrekking op de status van gebruikte voertuigen. *Artikel 37* verplicht de voertuigeigenaar die de eigendom van het voertuig overdraagt ertoe om aan te tonen dat het voertuig dat wordt overgedragen geen autowrak is.

Afdeling 2 bevat verschillende bepalingen betreffende de uitvoer van gebruikte voertuigen.

In *artikel 38* worden de voorwaarden voor de uitvoer van gebruikte voertuigen vastgesteld: zij mogen geen autowrakken zijn volgens de criteria van bijlage I en zij moeten technisch voor het verkeer geschikt zijn. Ook wordt uitgelegd hoe de douaneautoriteiten zullen controleren of en hoe voertuigen aan deze voorschriften voldoen.

Artikel 39 verplicht douaneautoriteiten ertoe om automatisch en elektronisch na te gaan of de uit te voeren voertuigen aan de uitvoervoorschriften voldoen.

Artikel 40 bepaalt wanneer douaneautoriteiten controles moeten verrichten op gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd.

In *artikel 41* wordt bepaald wanneer de douaneautoriteiten de vrijgave voor uitvoer van een gebruikt voertuig moeten opschorten, *artikel 42* heeft betrekking op situaties waarin een gebruikt voertuig voor uitvoer moet worden vrijgegeven en *artikel 43* voorziet in gronden voor weigering om het voertuig voor uitvoer vrij te geven.

Artikel 44 heeft betrekking op de samenwerking tussen de autoriteiten en de uitwisseling van douanegerelateerde informatie en in *artikel 45* wordt aangegeven welk elektronisch systeem hiervoor moet worden gebruikt.

Hoofdstuk VI bevat bepalingen over de handhaving van de regels van de verordening.

Artikel 46 verplicht de lidstaten ertoe om regelmatige inspecties uit te voeren van erkende verwerkingsinrichtingen, reparatie- en onderhoudsbedrijven en andere faciliteiten en ondernemingen die autowrakken mogen verwerken.

Artikel 47 verplicht de lidstaten ertoe om op nationaal en internationaal niveau doeltreffende samenwerkingsmechanismen in te stellen om de uitwisseling van de uit hoofde van deze verordening vereiste gegevens mogelijk te maken.

Artikel 48 verplicht de lidstaten ertoe doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties vast te stellen voor inbreuken op deze verordening.

Artikel 49 bevat regels voor de rapportage door de lidstaten aan de Commissie over gegevens inzake de inzameling en verwerking van autowrakken, alsook voor de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

Hoofdstuk VII is een standaardhoofdstuk met artikelen over gedelegeerde handelingen (*artikel 50*) en uitvoeringshandelingen (*artikel 51*).

Bij *hoofdstuk VIII* worden Verordening (EU) 2019/1020 en Richtlijn (EU) 2018/858 gewijzigd.

Hoofdstuk IX is een standaardhoofdstuk over slotbepalingen, met artikelen over de verplichting om de verordening acht jaar na de vaststelling te evalueren (*artikel 55*), over intrekking- en overgangsbepalingen (*artikel 56*) en over de inwerkingtreding (*artikel 57*).

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 114,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over de Europese Green Deal³ (de “Europese Green Deal”) wordt een nieuwe groeistrategie uiteengezet die gericht is op de transformatie van de Unie tot een rechtvaardige en welvarende samenleving, met een moderne, hulpbronnefficiënte en concurrerende economie, waar uiterlijk in 2050 netto geen broeikasgassen meer worden uitgestoten en de economische groei is losgekoppeld van het gebruik van hulpbronnen. Teneinde ervoor te zorgen dat het productbeleid van de Unie bijdraagt aan het wereldwijd verlagen van de koolstofemissies, moet erop worden toegezien dat in de Unie in de handel gebrachte en verkochte producten op duurzame wijze worden verkregen, vervaardigd en verwerkt aan het einde van hun levensduur.
- (2) De automobielsector levert een belangrijke bijdrage aan het gebruik van energie en materiële hulpbronnen door de Unie, en dus ook aan het ontstaan van broeikasgassen. De productie van voertuigen in derde landen die in de Unie in de handel worden gebracht, draagt bij tot het ontstaan van mondiale broeikasgassen, hetgeen op zijn beurt negatieve ecologische gevolgen heeft voor de Unie. Een verschuiving van het gebruik van fossiele brandstoffen in voertuigen naar emissievrije mobiliteit, zoals voorzien in het Fit for 55-pakket, is een van de essentiële voorwaarden voor het verwezenlijken van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit in 2050. Hierdoor zal de uitstoot van broeikasgassen door de automobielsector in verband met de gebruiksfase

¹ PB C , , blz. .

² PB C , , blz. .

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

van voertuigen worden verlaagd. De automobiellndustrie is een van de grootste gebruikers van primair aluminium, staal en kunststoffen, in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht. Dit kan een aanzienlijk milieueffect hebben, dat verband houdt met de energie die nodig is voor de winning en verwerking van deze materialen. De milieuvoetafdruk in verband met de vervaardiging van nieuwe voertuigen zou kunnen toenemen door de voortdurende elektrificatie van het wagenpark en door een ruimer gebruik van elektronica in toekomstige modellen, die beide een aanzienlijke hoeveelheid kritieke en strategische grondstoffen en edelmetalen, zoals koper en zeldzame aardmetalen, vereisen. Als gevolg van deze veranderingen kan de productiefase een grotere milieuvoetafdruk hebben dan de gebruiksfase van voertuigen. Bovendien leiden de huidige vereisten in het Unierecht inzake afvalstoffenbeheer tot een suboptimale nuttige terugwinning van hulpbronnen uit autowrakken en zijn er vele mogelijkheden om de kwantiteit en kwaliteit te verhogen van voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken worden hergebruikt, gereviseerd, gerefurbisht of gerecycleerd. Om deze milieueffecten aan te pakken en bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de sector, is het noodzakelijk de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en de overgang van de automobiellndustrie naar een circulaire economie te bevorderen. Dit is in overeenstemming met de mededeling van de Commissie van 11 maart 2020 getiteld “Een nieuw actieplan voor een circulaire economie — Voor een schoner en concurrerender Europa”⁴, waarin ertoe wordt opgeroepen de huidige regels te herzien “ter bevordering van meer circulaire bedrijfsmodellen, door ontwerpkwesities te koppelen aan de verwerking aan het einde van de levenscyclus, regels [te] overwegen inzake verplichte gehalten aan gerecycleerd materiaal voor bepaalde materialen, en verbetering van de efficiëntie van recycling”. De Raad⁵ en het Parlement⁶ benadrukten ook de noodzaak van nieuwe Unieregels op dit gebied, ter vervanging van de bestaande regels inzake typegoedkeuring van voertuigen op het gebied van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en inzake autowrakken.

- (3) Bij Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad⁷ zijn geharmoniseerde verwerkingsvoorschriften voor autowrakken en streefcijfers voor hergebruik en recycling en hergebruik en nuttige toepassing van voertuigen vastgesteld. De richtlijn bevat verplichtingen inzake de inzameling van autowrakken alsook verplichtingen voor ondernemingen, met name beperking van het gebruik van zware metalen in voertuigen. De richtlijn voorziet ook in basisregels inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, op grond waarvan voertuigproducenten een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken moeten dragen.
- (4) Uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG⁸ 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,

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

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

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

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

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

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 de richtlijn belangrijke kwesties in verband met de inzameling van autowrakken onvoldoende aanpakte en niet langer geschikt was om de hoogwaardige verwerking van deze voertuigen te waarborgen.

- (5) Richtlijn 2005/64/EG van het Europees Parlement en de Raad⁹ regelt de typegoedkeuring van voertuigen met betrekking tot hun herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, zodat deze voertuigen aan het einde van hun levensduur aan de in Richtlijn 2000/53/EG vastgestelde doelstellingen kunnen voldoen. Die richtlijn heeft de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van nieuwe voertuigen niet ingrijpend verbeterd en is niet aangepast aan de kenmerken van nieuwe voertuigen, die sinds de inwerkingtreding van die richtlijn aanzienlijk zijn veranderd.
- (6) Bij Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad¹⁰ is een alomvattend systeem voor typegoedkeuring en markttoezicht ingevoerd voor motorvoertuigen, aanhangwagens en voor systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, teneinde de goede werking van de eengemaakte markt te waarborgen en een hoog niveau van milieuprestaties te bieden. Er is behoefte aan een afzonderlijke regelgevingshandeling voor de toepassing van de in bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858 vastgestelde EU-typegoedkeuringsprocedure. Er moeten bepalingen en voorschriften worden vastgesteld met betrekking tot de circulariteit van voertuigen in het kader van de EU-typegoedkeuring. Om ervoor te zorgen dat voertuigen aan die voorschriften voldoen, moet de verificatie ervan in het kader van de EU-typegoedkeuringsprocedure worden gewaarborgd. De administratieve bepalingen van Verordening (EU) 2018/858, met inbegrip van de bepalingen inzake markttoezicht, corrigerende maatregelen en sancties, zijn van toepassing op typegoedkeuringen die bij deze verordening worden verleend. De administratieve bepalingen van Verordening (EU) 2018/858, met inbegrip van de bepalingen inzake markttoezicht, corrigerende maatregelen en sancties, zijn van toepassing op typegoedkeuringen die overeenkomstig de voorschriften van deze verordening zijn verleend.
- (7) Om de werking van de eengemaakte markt te verbeteren en tegelijkertijd een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen, is het van essentieel belang dat de voorwaarden voor de typegoedkeuring van voertuigen wat betreft herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing ervan, alsook de voorwaarden voor afvalstoffenbeheer in de automobielsector, worden geharmoniseerd. Er bestaat een intrinsiek verband tussen de productiefase en de verwerking van voertuigen aan het einde van de levensduur, aangezien de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken in hoge mate afhangt van de wijze waarop voertuigen in de eerste plaats worden ontworpen en gebouwd. 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

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

¹⁰ Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en 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).

geïntegreerde en consistente wijze betrekking heeft op het ontwerp, de vervaardiging en het in de Unie in de handel brengen van voertuigen en op de verwerking van autowrakken. 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 ondernemingen die betrokken zijn bij het ontwerp en de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken. Om deze doelstellingen te verwezenlijken en te beschikken over eenvormige regels voor de eengemaakte markt op basis van milieuoverwegingen, en in overeenstemming met de algemene Uniewetgeving inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen, moeten Richtlijn 2000/53/EG en Richtlijn 2005/64/EG worden vervangen door een verordening op basis van artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- (8) 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, vrachtwagens, bussen en aanhangwagens, vallen niet onder Uniewetgeving inzake ecologisch ontwerp en het beheer van autowrakken. Om te zorgen voor een circulair kader voor alle in de Unie ingeschreven voertuigen, met inbegrip van de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking ervan, en om versnippering van de eengemaakte markt te voorkomen, moet deze verordening derhalve niet alleen van toepassing zijn op voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 , maar gedeeltelijk ook op bepaalde voertuigen van categorie L (L_{3e} - L_{7e}), zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , 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 autowrakken, de verplichte overdracht ervan aan erkende verwerkingsinrichtingen om ze te verwerken en er gevaarlijke afvalstoffen uit te verwijderen, moeten echter van toepassing zijn op voertuigen van categorie L (L_{3e} - L_{7e}) en zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O). Om de verwerking van deze autowrakken te vergemakkelijken, moeten de fabrikanten ervan worden verplicht informatie te verstrekken over de verwijdering en vervanging van voertuigdelen, onderdelen en materialen uit dergelijke voertuigen. Ook moeten de bepalingen inzake de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid van toepassing zijn op deze voertuigcategorieën, waarbij de kosten van het verzamelen ervan en het verwijderen van gevaarlijke afvalstoffen eruit aan het einde van hun levensduur worden gedekt.
- (9) Problemen met de uitvoer van gebruikte voertuigen hebben niet alleen betrekking op personenvoertuigen (M_1) en lichte bedrijfsvoertuigen (N_1), maar ook, zoals uit studies¹¹ 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 , O).
- (10) Voertuigen voor speciale doeleinden zijn ontworpen voor een specifieke functie en vereisen speciale koetswerkenaanpassingen die de fabrikant niet volledig onder controle

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

heeft. Daardoor kan het percentage van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en de mogelijke nuttige toepassing niet juist worden berekend. Voor die voertuigen moeten alleen de bepalingen inzake inzameling, verwijdering van verontreiniging afvalstoffen, en verplichte verwijdering voor voertuigdelen en onderdelen van toepassing zijn. De kosten voor het verrichten van deze activiteiten moeten door de producenten worden gedragen in het kader van de regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De bepalingen inzake stoffen in voertuigen moeten ook van toepassing zijn op voertuigen voor bijzondere doeleinden, zoals bepaald in Richtlijn 2000/53/EG. De fabrikant van voertuigen in de tweede fase waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring, is niet in staat de percentages van de herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voltooide voertuigen te berekenen. Het is daarom aangewezen alleen van het basisvoertuig te eisen dat het aan deze verordening voldoet.

- (11) Een van de grootste praktische uitdagingen in verband met de toepassing van Richtlijn 2000/53/EG betreft de beoordeling of een voertuig al dan niet een autowrak is geworden, met name in het geval van grensoverschrijdende overbrenging van voertuigen. Ondanks de uitvaardiging van richtsnoeren¹² aangaande deze kwestie blijft een dergelijke beoordeling problematisch. Daarom moeten er juridisch bindende precieze criteria worden vastgesteld aan de hand waarvan kan worden bepaald of een voertuig een autowrak is. Die criteria moeten worden gebruikt door alle ondernemingen en voertuigeigenaren die zich met autowrakken bezighouden.
- (12) Uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG is gebleken dat de bepalingen van deze richtlijn inzake het ontwerp van voertuigen die tot doel hebben de demontage ervan en het gebruik van gerecycleerde materialen te vergemakkelijken, een zeer beperkt effect hadden op het ontwerp en de vervaardiging van nieuwe voertuigen, aangezien zij niet gedetailleerd, specifiek en meetbaar genoeg waren.
- (13) 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 recycleerbaar zijn, is van essentieel belang om te voorkomen dat deze voertuigdelen, onderdelen en materialen niet naar behoren nuttig kunnen worden toegepast wanneer een voertuig het einde van zijn levensduur bereikt. Daarom moeten voertuigfabrikanten en hun leveranciers ontwerpstrategieën integreren die de herbruikbaarheid en recycleerbaarheid 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 recycleerbaar 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, recycleerbaarheid 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, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig. Dankzij deze methode moet het werkelijke potentieel van een nieuw voertuig om aan het einde van de levensduur gerecycleerd, hergebruikt en nuttig

¹² Richtsnoeren van de correspondenten nr. 9 inzake de overbrenging van afgedankte voertuigen, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

toegepast te worden, beter worden benut en moet tegelijkertijd rekening worden gehouden met de voortdurende technologische vooruitgang. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden om een dergelijke methode vast te stellen aan de Commissie worden toegekend. Totdat een dergelijke methode is vastgesteld, moeten de percentages van herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing nog steeds worden berekend overeenkomstig ISO-norm 22628:2002, zoals bepaald in Richtlijn 2005/64/EG.

- (14) Voertuigen moeten zodanig worden ontworpen en vervaardigd dat de aanwezigheid van zorgwekkende stoffen wordt beperkt. In haar mededeling van 14 oktober 2020 getiteld “Strategie voor duurzame chemische stoffen — Op weg naar een gifvrij milieu” (de “strategie voor duurzame chemische stoffen”)¹³ 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 gerecycleerde materialen, gedurende hun gehele levenscyclus geen nadelige gevolgen hebben voor de menselijke gezondheid of het milieu.
- (15) Richtlijn 2000/53/EG beperkt reeds het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen en voorziet in vrijstellingen, waarbij dergelijke stoffen in bepaalde toepassingen mogen worden gebruikt. Deze bestaande regels moeten in deze verordening worden overgenomen. Om de samenhang van de wetgeving inzake chemische stoffen te waarborgen, moeten beperkingen op het in de handel brengen en het gebruik van andere stoffen in voertuigen echter worden geregeld in Verordening (EG) nr. 1907/2006 van het Europees Parlement en de Raad¹⁴. Evenzo moeten op grond van de bepalingen van Verordening (EU) 2019/1021 van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ beperkingen op het gebruik van stoffen worden ingevoerd. Daarom mag deze verordening niet voorzien in de mogelijkheid om andere stoffen dan lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen te beperken.
- (16) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in vrijstellingen van de beperkingen op het gebruik van lood en cadmium in batterijen die in voertuigen worden gebruikt, die in deze verordening worden overgenomen. Het gebruik van stoffen in batterijen is echter uitgebreid gereguleerd in Verordening (EU) nr. 2023/[batterijen] van het Europees

¹³ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's van 14 november 2020 “Strategie voor duurzame chemische stoffen — Op weg naar een gifvrij milieu” (COM(2020) 667 final).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

Parlement en de Raad¹⁶. Derhalve moeten dergelijke stoffen worden aangepakt en moeten de beperkingen ervan en de daarmee verband houdende vrijstellingen, naargelang het geval, uiteindelijk naar die verordening worden overgedragen en mogen zij niet in deze verordening worden geregeld. Voordat dergelijke beperkingen op grond van Verordening (EU) nr. 2023/[batterijen] worden ingevoerd, moet in het kader van die verordening een uitgebreide beoordeling worden uitgevoerd om na te gaan of en binnen welk toepassingsgebied nog een vrijstelling vereist is.

- (17) Om rekening te houden met de wetenschappelijke en technische vooruitgang, moet aan de Commissie nog steeds de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het wijzigen van vrijstellingen van beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen uit hoofde van deze verordening. De wijziging of schrapping van dergelijke vrijstellingen moet worden voorafgegaan door een beoordeling van de sociaal-economische gevolgen van een dergelijke wijziging, waarin Richtlijn 2000/53/EG niet voorziet, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de beschikbaarheid van alternatieve stoffen en de gevolgen voor de menselijke gezondheid en het milieu gedurende de levenscyclus van voertuigen. Met het oog op een doeltreffende besluitvorming, coördinatie en beheer van de technische, wetenschappelijke en administratieve aspecten van de wijziging van deze verordening met betrekking tot beperkingen op het gebruik van stoffen in voertuigen, moet het Europees Agentschap voor chemische stoffen de Commissie bij deze beoordeling bijstaan.
- (18) Om de circulariteit in de automobielsector te vergroten, moeten voertuigen geleidelijk worden ontworpen en vervaardigd op een wijze waarbij gerecycleerde materialen in plaats van primaire grondstoffen worden betrokken. Het gebruik van gerecycleerde 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 de Unie. Circulariteit vermindert ook de afhankelijkheid van grondstoffen en energie in verband met de aanvoer van primaire grondstoffen en versterkt tegelijkertijd de markt voor secundaire grondstoffen. Hoewel er geen voorschriften zijn voor het gebruik van gerecycleerd materiaal op mondiaal niveau, hebben veel fabrikanten al gerecycleerde materialen in hun voertuigen verwerkt. De vaststelling van streefcijfers en eenvormige bepalingen voor het berekenen van het gehalte aan gerecycleerd materiaal zal rechtszekerheid bieden en bijdragen tot eerlijke concurrentie tussen fabrikanten. De voorschriften zullen van toepassing zijn op alle fabrikanten die voornemens zijn voertuigen in de Unie in de handel te brengen, ongeacht waar zij zijn gevestigd. Gezien het belang van mondiale waardeketens in de automobielsector, moet de verordening het mogelijk maken secundaire grondstoffen van buiten de Unie te betrekken.
- (19) Gezien het lage recyclingpercentage voor kunststoffen, met name uit autowrakken, en de algemene negatieve gevolgen van andere vormen van verwerking van kunststofafval, is het passend het gebruik van gerecycleerde kunststoffen in voertuigen

¹⁶ Verordening van het Europees Parlement en de Raad van [datum] 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 [...]).

te verhogen. Daartoe moet voor nieuwe voertuigen een verplicht streefcijfer worden opgenomen voor kunststoffen die uit afval na consumptie worden gerecycleerd. Bijgevolg moet elk voertuigtype 25 % kunststof bevatten dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd. Van dit streefcijfer voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen moet 25 % worden bereikt door kunststoffen op te nemen die zijn gerecycleerd uit autowrakken van het betrokken voertuigtype. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van het aandeel kunststoffen dat wordt teruggewonnen uit afval na consumptie, respectievelijk uit autowrakken, en dat aanwezig en verwerkt is in het voertuigtype.

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

en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium of boor dat wordt gerecycleerd uit afval na consumptie dat aanwezig is in en verwerkt wordt in de voertuigtypen. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verplichting te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om een methode vast te stellen voor het berekenen en verifiëren van de aandelen gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen. De methode is nodig om de definities van schroot na consumptie en schroot vóór consumptie te verduidelijken. Dit is relevant om de verbetering van de kwaliteit en het behoud van waarde te stimuleren, met name voor fracties na consumptie. Om decarbonisatie door het gebruik van meer gerecycleerd materiaal te bevorderen, zijn duidelijke definities nodig om de recycling van schroot na consumptie te stimuleren en tegelijkertijd het gebruik van schroot vóór consumptie, dat doorgaans dezelfde koolstofvoetafdruk heeft als de primaire grondstof, tot een minimum te beperken.

- (23) In overeenstemming met de vereisten van Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen] van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ en gezien het feit dat het noodzakelijk is in deze verordening bepalingen vast te stellen inzake het gehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen en inzake kritieke grondstoffen die worden gebruikt in voertuigdelen en onderdelen van voertuigen, moeten die bepalingen van toepassing zijn als de sectorspecifieke uitvoering van de bepalingen van Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Hierdoor zullen verschillende informatie-, etiketterings- en verwijderingsverplichtingen in het kader van de procedures van deze verordening worden gestroomlijnd en geïntegreerd met die voor andere voertuigdelen, onderdelen en materialen.
- (24) Om ervoor te zorgen dat batterijen worden gerecycleerd overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2023/[batterijen] en dat motoren voor elektrische voertuigen, die grote hoeveelheden zeldzame aardmetalen bevatten, ook kunnen worden vervangen en gerecycleerd, moeten ontwerpeisen voor nieuwe voertuigtypen worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat deze batterijen en motoren voor elektrische voertuigen tijdens elke fase van de levenscyclus van een voertuig gemakkelijk kunnen worden verwijderd door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen 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.
- (25) Het in Verordening (EU) 2018/858 vastgestelde typegoedkeuringsstelsel verplicht fabrikanten ertoe hun voertuigen, systemen, onderdelen en afzonderlijke technische eenheden conform een goedgekeurd voertuigtype te bouwen. Om ervoor te zorgen dat fabrikanten voldoen aan de circulariteitseisen die op hen van toepassing zijn in de typegoedkeuringsfase en die in deze verordening zijn vastgesteld, en dat typegoedkeuringsinstanties de naleving kunnen controleren, moeten fabrikanten de

¹⁷ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader om een veilige en duurzame voorziening van kritieke grondstoffen te waarborgen, en tot wijziging van de Verordeningen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 en (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

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) 2020/683¹⁸ van de Commissie 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.

- (26) Om ervoor te zorgen dat fabrikanten van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen maatregelen nemen om te waarborgen dat zij voldoen aan de circulariteitseisen uit hoofde van deze verordening, en om hen te stimuleren de circulariteit van de voertuigtypen die zij in de handel brengen te verbeteren, moeten zij voor elk nieuw type een alomvattende strategie inzake circulariteit opstellen en deze aan de typegoedkeuringsinstantie voorleggen. Deze strategie moet zijn gebaseerd op beproefde technologieën die beschikbaar zijn of worden ontwikkeld op het moment dat de typegoedkeuring van het voertuig wordt aangevraagd, en moet periodiek worden bijgewerkt. De Commissie moet regelmatig verslag uitbrengen over de circulariteit van de automobielsector op basis van de door de fabrikanten verstrekte strategieën inzake circulariteit. Teneinde rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de vervaardiging van voertuigen en het beheer van autowrakken, marktontwikkelingen in de automobielsector en wijzigingen in de regelgeving, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van de bijlage met voorschriften voor de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de actualiseringen daarvan.
- (27) Om de transparantie over het gebruik van gerecycleerde materialen in de automobielsector te vergroten en stimulansen te bieden om het gehalte aan gerecycleerd materiaal te verhogen, moeten voertuigfabrikanten worden verplicht technische documentatie te verstrekken waaruit blijkt welk percentage gerecycleerde materialen aanwezig is in nieuwe voertuigtypen waarvoor typegoedkeuring wordt aangevraagd. Deze eis moet gelden voor een selectie van materialen waarvoor een toename van het gehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen aanzienlijke milieuvoordelen zou opleveren. De verplichte verklaring moet samen met andere documenten bij de typegoedkeuringsinstantie worden ingediend in het kader van de typegoedkeuringsaanvraag.
- (28) Toegang tot actuele informatie en tijdige communicatie tussen voertuigfabrikanten en afvalverwerkers in de gehele waardeketen van de automobielsector zijn van essentieel belang om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen van een voertuig te maximaliseren en de hoogwaardige recycling van autowrakken te waarborgen. Daarom moeten fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang bieden tot informatie die de veilige verwijdering en vervanging van bepaalde

¹⁸ 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).

voertuigdelen, onderdelen en materialen in een voertuig mogelijk maakt. De informatie moet de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven bij de stappen begeleiden en hun duidelijke instructies geven over het gebruik van gereedschappen of technologieën die nodig zijn om batterijen voor elektrische voertuigen te bereiken en te verwijderen, met inbegrip van de gereedschappen of technologieën waarmee die batterijen veilig kunnen worden ontladen, alsook motoren voor elektrische voertuigen. Deze informatie moet ook helpen bij het identificeren, lokaliseren en verwijderen van de voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit vóór het shredderen gevaarlijke afvalstoffen moeten worden verwijderd en die vóór het shredderen uit het voertuig moeten worden verwijderd, alsook van voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen in permanente magneten bevatten als bedoeld in Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen]. Dit moet gebeuren via door fabrikanten opgezette communicatieplatforms en de informatie moet kosteloos worden verstrekt, exclusief administratieve kosten. De typegoedkeuringsinstanties moeten nagaan of de vereiste informatie door de fabrikanten is ingediend. Teneinde de reikwijdte van de door de fabrikanten aan de afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven te verstrekken informatie regelmatig bij te werken, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage V.

- (29) Hoewel digitale codering steeds vaker wordt gebruikt om verschillende voertuigdelen en onderdelen in voertuigen te controleren, is uit de evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG gebleken dat een dergelijke codering de mogelijkheden voor het hergebruiken, reviseren en refurbishen van bepaalde voertuigdelen en onderdelen kan belemmeren. Het is daarom van essentieel belang dat van voertuigfabrikanten wordt verlangd dat zij informatie verstrekken aan de hand waarvan professionele afvalverwerkers problemen kunnen oplossen die zich voordoen met deze digitaal gecodeerde voertuigdelen en onderdelen in een voertuig, wanneer deze codering reparatie-, onderhouds- of vervangingswerkzaamheden aan een ander voertuig verhindert.
- (30) Fabrikanten en hun leveranciers moeten de aanvankelijk bij Beschikking 2003/138/EG van de Commissie¹⁹ 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 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VI, waarin wordt omschreven hoe voertuigdelen en onderdelen van voertuigen moeten worden geëtiketteerd.
- (31) Teneinde de verwerking van autowrakken te vergemakkelijken, moeten voertuigfabrikanten via digitale instrumenten accurate, volledige en actuele informatie verstrekken over de veilige verwijdering en vervanging van voertuigdelen en

¹⁹ 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).

onderdelen. Derhalve moet een circulariteitspaspoort voor voertuigen worden ontwikkeld en beschikbaar worden gesteld als gegevensdrager voor dergelijke informatie, op een wijze die in overeenstemming is met andere digitale informatie-instrumenten en -platforms die in de automobielsector reeds bestaan of worden ontwikkeld met betrekking tot de milieuprestaties van voertuigen, en moet dat in overeenstemming worden gebracht met de overeenkomstige bepalingen van Verordening (EU) 2023 [batterijen], Verordening [ecologisch ontwerp] van het Europees Parlement en de Raad²⁰ en Verordening [Euro 7] van het Europees Parlement en de Raad²¹. Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de technische ontwerp- en exploitatie-eisen voor het paspoort vast te stellen evenals regels inzake de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatiemiddel waarmee toegang tot het paspoort op het voertuig kan worden verkregen.

- (32) Teneinde ervoor te zorgen dat producenten en andere ondernemingen in alle lidstaten aan dezelfde regels moeten voldoen, moeten geharmoniseerde regels voor het afvalstoffenbeheer van autowrakken worden vastgesteld. Dit moet leiden tot een hoog niveau van bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu in de hele Unie. Het zou ook leiden tot een verdere harmonisatie van de kwaliteit van de afvalstoffenbeheerdiensten van ondernemingen en de werking van de markt voor secundaire grondstoffen vergemakkelijken.
- (33) Teneinde de veilige en milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken te waarborgen, moet elke inrichting of onderneming die voornemens is afvalverwerkingshandelingen voor deze voertuigen uit te voeren, een vergunning van de bevoegde autoriteit verkrijgen. De vergunning mag alleen worden verleend indien de inrichting of onderneming over de technische, financiële en organisatorische capaciteit beschikt die nodig is om de verwerkingshandelingen voor autowrakken uit te voeren op een wijze die voldoet aan de toepasselijke EU- en nationale wetgeving, met inbegrip van de in deze verordening vastgestelde specifieke verwerkingsvoorschriften. Bovendien moeten erkende verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om overeenkomstig deze verordening certificaten van vernietiging af te geven.
- (34) Richtlijn 2000/53/EG voorziet in een basisverplichting voor voertuigproducenten om een deel van de kosten van de inzameling van autowrakken te dragen. Voortbouwend op deze verplichting, in overeenstemming met het beginsel dat de vervuiler betaalt en met de algemene minimumvereisten voor regelingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid die zijn vastgesteld in Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad²², is het passend op het niveau van de Unie voorschriften vast te stellen inzake de verantwoordelijkheden van voertuigfabrikanten met betrekking tot het beheer van autowrakken. Producenten moeten de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid dragen voor de voertuigen die zij in de handel

²⁰ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de totstandbrenging van een kader voor het vaststellen van vereisten inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten en tot intrekking van Richtlijn 2009/125/EG.

²¹ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad 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), en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009.

²² 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).

hebben gebracht zodra deze voertuigen het einde van hun levensduur hebben bereikt. De uitgebreide producentenverantwoordelijkheid moet betrekking hebben op de verplichtingen om ervoor te zorgen dat de voertuigen die door de producenten op de markt van een lidstaat worden aangeboden, overeenkomstig deze verordening worden ingezameld en verwerkt en dat de afvalverwerkers die dergelijke voertuigen verwerken, voldoen aan de bij deze verordening vastgestelde streefcijfers inzake recycling.

- (35) Teneinde het toezicht op de naleving door producenten van hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te vergemakkelijken, moeten de lidstaten een register van producenten opzetten. Om de registratie te vergemakkelijken, moeten de registratievoorschriften in de hele Unie worden geharmoniseerd, met name wanneer producenten voertuigen in verschillende lidstaten beschikbaar stellen. Het register moet ook worden gebruikt om aan de bevoegde autoriteiten verslag uit te brengen over de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid. De kenmerken en procedurele aspecten van dit register moeten ook in overeenstemming zijn met het producentenregister dat is ingesteld bij Verordening (EU) 2023/[*OP: Batteries*], om producenten van voertuigen en producenten van batterijen in staat te stellen één en hetzelfde register te gebruiken.
- (36) Indien de producent voertuigen voor het eerst op de markt aanbiedt op het grondgebied van een lidstaat waar de producent niet is gevestigd, moet de producent een aangewezen vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid aanwijzen.
- (37) Producenten moeten kunnen kiezen of zij hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel zullen nakomen of gezamenlijk, door middel van organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die namens hen de verantwoordelijkheid nemen. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten de vertrouwelijkheid waarborgen van de gegevens die hun door producenten worden verstrekt. Om ervoor te zorgen dat de belangen van alle ondernemingen naar behoren in aanmerking worden genomen en te voorkomen dat afvalverwerkers worden benadeeld bij de besluiten die worden genomen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, moet ervoor worden gezorgd dat producenten en afvalverwerkers eerlijk worden vertegenwoordigd in de bestuursorganen van dergelijke organisaties.
- (38) De producenten moeten een deel financieren van de kosten voor de inzameling en verwerking van autowrakken die nodig zijn om aan de voorschriften van deze verordening te voldoen, met name verplichtingen die erop gericht zijn een hogere kwaliteit van de uit voertuigen teruggewonnen secundaire grondstoffen te waarborgen. Bij het bepalen van het precieze niveau van de kosten van dergelijke activiteiten die door de producenten moeten worden gedragen, moet rekening worden gehouden met de inkomsten van erkende verwerkingsinrichtingen en andere afvalverwerkers die worden verkregen uit de verkoop van gebruikte reserveonderdelen of onderdelen en van secundaire grondstoffen die uit autowrakken worden teruggewonnen. Daartoe moeten de bevoegde autoriteiten, in samenwerking met producenten en afvalverwerkers, de gemiddelde kosten van inzameling, recycling en verwerking monitoren alsook de hoogte van de door de producenten betaalde financiële bijdragen om ervoor te zorgen dat de kosten eerlijk over alle belanghebbende ondernemingen worden verdeeld.

- (39) De financiële bijdragen van de producenten moeten ook de kosten dekken van voorlichtingscampagnes die gericht zijn op een betere inzameling van autowrakken, de instelling van een kennisgevingssysteem voor de afgifte en overdracht van certificaten van vernietiging en de verzameling en rapportage van gegevens aan de bevoegde autoriteiten. Al deze acties zijn onontbeerlijk voor een goed beheer van autowrakken, met name voor het volgen van de voertuigen waarvoor de producenten overeenkomstig deze verordening verantwoordelijk zijn.
- (40) Producenten die ervoor kiezen hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel na te komen, moeten ook een garantie bieden die moet worden gebruikt om de kosten van het autowrakkenbeheer te dekken. Van deze garanties kan met name worden gebruikgemaakt wanneer de betrokken producenten insolvent worden of hun activiteiten definitief stopzetten.
- (41) Indien een producent zijn verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid gezamenlijk met een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid uitoefent, moeten de door de producent betaalde financiële bijdragen worden gemoduleerd op basis van geharmoniseerde criteria. Dergelijke criteria moeten de fabrikanten economische stimulansen bieden om de circulariteit bij het ontwerp en de productie van nieuwe voertuigen te vergroten, rekening houdend met de hoeveelheid primaire en gerecycleerde materialen in een voertuig, de mate waarin het voertuig onderdelen, voertuigdelen en materialen bevat die moeilijk te verwijderen, te demonteren, te hergebruiken of te recyclen zijn, alsook de hoeveelheid gevaarlijke stoffen die het bevat. Om verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door nadere regels vast te stellen over de wijze waarop de criteria voor de modulatie van de aan organisaties voor producentenverantwoordelijkheid betaalde financiële bijdragen moeten worden toegepast.
- (42) Aangezien voertuigen vaak in een andere lidstaat autowrakken worden dan in de lidstaat waar zij voor het eerst werden ingeschreven, moeten regels inzake grensoverschrijdende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid worden ingevoerd. Deze regels moeten ervoor zorgen dat de verantwoordelijkheid van de producent de inzamelings- en verwerkingskosten die de afvalverwerkers maken in de lidstaat waar het voertuig een autowrak wordt, naar behoren dekt. Daartoe moet de producent in elke lidstaat een vertegenwoordiger aanwijzen voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en mechanismen opzetten voor grensoverschrijdende samenwerking met relevante afvalverwerkers. De invoering van een dergelijk mechanisme helpt een gelijk speelveld te creëren tussen de erkende verwerkingsinrichtingen in de hele Unie en vergemakkelijkt de ontwikkeling van Uniebrede benaderingen in het geval van individuele producentenverantwoordelijkheid.
- (43) Om de naleving van deze verplichtingen te waarborgen en verstoring van de eengemaakte markt te voorkomen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van nadere regels inzake de verplichtingen van de producenten, de lidstaten en de afvalverwerkers en de kenmerken van de grensoverschrijdende mechanismen.

- (44) Een essentiële voorwaarde voor de milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken is dat alle autowrakken worden ingezameld. Derhalve moeten bij deze verordening bepaalde verplichtingen in verband met de inzameling in de eerste plaats aan de producenten en in de tweede plaats aan de lidstaten worden opgelegd. De producenten moeten de inzamelingsystemen opzetten of eraan deelnemen, en de lidstaten moeten alle nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de systemen aanwezig zijn en dat deze systemen het mogelijk maken de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken. De inzamelingsystemen moeten voertuigeigenaren en andere houders van voertuigen in staat stellen het voertuig zonder onnodige inspanningen of kosten aan een erkende inrichting over te dragen. Dit betekent in de praktijk dat dergelijke systemen op passende wijze het gehele grondgebied van elke lidstaat moeten bestrijken. Die systemen moeten het ook mogelijk maken om alle merken autowrakken en afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit de reparatie van voertuigen in te zamelen.
- (45) Autowrakken mogen alleen in erkende verwerkingsinrichtingen worden verwerkt en daarom spelen dergelijke inrichtingen een cruciale rol bij de inzameling van autowrakken. Om de inzameling te vergemakkelijken en ervoor te zorgen dat er voldoende inrichtingen voor de inzameling van autowrakken beschikbaar zijn, voorziet deze verordening in de mogelijkheid om inzamelpunten op te richten. De rol van dergelijke punten zou beperkt blijven tot de inzameling van autowrakken, de opslag van autowrakken onder correcte omstandigheden en het vervoer van autowrakken naar de erkende verwerkingsinrichting. Voor de exploitatie van een dergelijk punt is een specifieke vergunning vereist. Inzamelpunten moeten ertoe worden verplicht alle ingezamelde autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen over te dragen.
- (46) Om alle autowrakken op doeltreffende wijze in te zamelen, moet het publiek op de hoogte worden gebracht van het bestaan van inzamelingsystemen. Voertuigeigenaren moeten ervan op de hoogte zijn dat zij in beginsel een autowrak, met of zonder de batterij voor elektrische voertuigen, kosteloos kunnen overdragen aan een inzamelpunt of een erkende verwerkingsinrichting. In de voorlichtingscampagne van producenten of organisaties voor producentenverantwoordelijkheid moeten ook de gevolgen van onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken voor het milieu en voor de menselijke gezondheid aan bod komen.
- (47) De erkende verwerkingsinrichting moet een certificaat van vernietiging afgeven om te documenteren dat een autowrak is verwerkt. Dit is noodzakelijk om een adequaat toezicht op het beheer van autowrakken te waarborgen. De minimumeisen voor dit certificaat zijn momenteel vastgesteld bij Beschikking 2002/151/EG van de Commissie²³ en de inhoud van deze beschikking moet met de nodige aanpassingen in deze verordening worden opgenomen. Dit certificaat moet in elektronische vorm worden afgegeven en aan de laatste eigenaar van een autowrak worden verstrekt en vervolgens door de erkende verwerkingsinrichtingen en de laatste eigenaar worden doorgestuurd naar de betrokken autoriteiten van de lidstaat, aangezien het moet worden overhandigd om de inschrijving van een voertuig te kunnen annuleren. Via het elektronische kennisgevingssysteem moet zowel het document ter bevestiging van de inzameling van het autowrak als het certificaat van vernietiging kunnen worden doorgezonden.

²³ Beschikking 2002/151/EG van de Commissie van 19 februari 2002 inzake minimumeisen voor het certificaat van vernietiging overeenkomstig artikel 5, lid 3, van Richtlijn 2000/53/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende autowrakken (PB L 50 van 21.2.2002, blz. 94).

- (48) Ondanks de verplichting uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG om alle autowrakken voor verwerking over te dragen aan een erkende verwerkingsinrichting, is er een zeer aanzienlijk aandeel voertuigen waarvan niet bekend is waar ze zich bevinden en die mogelijk illegaal zijn verwerkt of uitgevoerd als autowrakken, of waarvan de status niet naar behoren is gemeld aan de registratiediensten van de lidstaten. Dergelijke voertuigen worden “vermiste voertuigen” genoemd. De lidstaten moeten beter samenwerken om het aantal vermiste voertuigen te verminderen. De erkenning van in een andere lidstaat afgegeven certificaten van vernietiging en de verplichting om de autoriteiten van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven ervan in kennis te stellen dat een certificaat van vernietiging wordt afgegeven, moeten ervoor zorgen dat beter kan worden getraceerd waar de autowrakken zich bevinden.
- (49) Om een doeltreffende inzameling van autowrakken te waarborgen, moeten aan voertuigeigenaren uitdrukkelijke verplichtingen worden opgelegd. Zij moeten hun voertuig, wanneer dit het einde van de levensduur bereikt, overdragen aan inzamelpunten of erkende verwerkingsinrichtingen en het certificaat van vernietiging aan de registratiediensten overleggen om de inschrijving van hun voertuig te annuleren.
- (50) Om een uniforme en milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken in de Unie te waarborgen, is het van essentieel belang ervoor te zorgen dat de erkende verwerkingsinrichtingen alle autowrakken en afgedankte voertuigdelen, onderdelen en materialen, met inbegrip van afgedankte voertuigdelen die afkomstig zijn uit reparaties van voertuigen, aanvaarden en verwerken in overeenstemming met de voorwaarden van hun vergunningen en met de voorschriften van deze verordening, de beste beschikbare technieken en Richtlijn 2010/75/EU van het Europees Parlement en de Raad²⁴.
- (51) Gezien de sleutelrol van erkende verwerkingsinrichtingen bij het beheer van autowrakken op een wijze die geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu of de menselijke gezondheid en bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstellingen inzake de circulaire economie van de Unie, moeten verplichtingen worden vastgesteld die op dergelijke inrichtingen van toepassing zijn en betrekking hebben op al hun activiteiten, van de aanvaarding en de opslag van een autowrak tot de definitieve verwerking ervan.
- (52) Om de traceerbaarheid van hun activiteiten te waarborgen, moeten erkende verwerkingsinrichtingen de uitgevoerde verwerkingshandelingen documenteren en de registratie gedurende ten minste drie jaar elektronisch opslaan en deze op verzoek aan de bevoegde nationale autoriteiten kunnen voorleggen.
- (53) De verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit een autowrak is de eerste stap om schade aan het milieu en aan de menselijke gezondheid alsook risico's voor de veiligheid op het werk te voorkomen. Het is dan ook van essentieel belang dat gevaarlijke afvalstoffen na de overdracht van een autowrak aan de erkende verwerkingsinrichting zo snel mogelijk uit het autowrak worden verwijderd, voordat het afgedankte voertuig verder wordt verwerkt. In deze fase moet afgewerkte olie gescheiden van de andere vloeistoffen worden ingezameld en opgeslagen en verder worden verwerkt overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG. Bovendien moeten de voertuigdelen, onderdelen en materialen die lood, cadmium, kwik en zeswaardig

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

chromium bevatten, uit het autowrak worden verwijderd om nadelige gevolgen voor de mens of het milieu te voorkomen.

- (54) Met het oog op een correcte uitvoering van Verordening (EU) 2023/[*OP: Batteries Regulation*] moeten alle in voertuigen ingebouwde batterijen afzonderlijk uit een autowrak worden verwijderd en op een aangewezen plaats worden opgeslagen voor verdere verwerking.
- (55) Om het potentieel van het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te maximaliseren en een hoge waarde te behouden voor de secundaire materialen die afkomstig zijn van autowrakken, moeten bepaalde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen verplicht uit een autowrak worden verwijderd. De betrokken voertuigdelen en onderdelen moeten worden verwijderd door middel van handmatige demontage of semi-automatische demontage. Om de vooruitgang op het gebied van technologieën voor demontage, sortering, shredderen en post-shredderen vooruit te helpen, moet het mogelijk zijn om in bepaalde uitzonderlijke gevallen af te wijken van de eis inzake verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen. Er moet worden aangetoond dat de betrokken voertuigdelen en onderdelen met die technologieën even doeltreffend kunnen worden verwijderd als op handmatige of semi-automatische wijze en zonder dat de kwaliteit van de resulterende verwerkingsfracties wordt aangetast. Om rekening te kunnen houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang moet aan de Commissie de bevoegdheid worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage VII.
- (56) Zodra de erkende verwerkingsinrichtingen voertuigdelen en onderdelen uit een autowrak hebben verwijderd, moeten zij zorgvuldig beoordelen en bepalen of die voertuigdelen en onderdelen geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, op basis van objectieve criteria die verband houden met de technische kenmerken van de voertuigdelen en onderdelen en met de voorschriften inzake de veiligheid van voertuigen.
- (57) Verordening (EU) 2023/[batterijen] bevat regels voor de duurzaamheid, prestaties, veiligheid, inzameling, recycling en het tweede leven van batterijen en voor informatie over de verwijdering van batterijen voor ondernemingen. In deze verordening moet rekening worden gehouden met het potentieel voor een tweede leven van batterijen door batterijen voor elektrische voertuigen uit te sluiten van de essentiële voertuigdelen en onderdelen, zodat het voertuig kosteloos voor verwerking kan worden overgedragen, zonder de batterij voor elektrische voertuigen.
- (58) Gezien de mogelijkheden voor revisie en refurbishen in de automobielsector en de bijdrage daarvan aan de circulaire economie, is het noodzakelijk juridische duidelijkheid te verschaffen aan de ondernemingen die in deze sector werkzaam zijn. Daarom moet worden verduidelijkt dat uit een autowrak verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen, niet als afval mogen worden beschouwd. Dit is noodzakelijk om de overbrenging, het vervoer of elke andere overdracht van dergelijke voertuigdelen en onderdelen te vergemakkelijken. De bevoegde nationale autoriteiten moeten in staat zijn documentatie op te vragen bij de erkende verwerkingsinrichting die het betrokken voertuigdeel of onderdeel heeft verwijderd, die door middel van een specifieke beoordeling de technische geschiktheid van de relevante voertuigdelen en onderdelen voor revisie, refurbishen of hergebruik bevestigt.

- (59) De Commissie heeft in haar evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG vastgesteld dat gebruikte reserveonderdelen en onderdelen door niet-geïdentificeerde aanbieders aan het publiek worden aangeboden en vaak van illegale activiteiten afkomstig zijn. Daarom moeten nieuwe voorschriften worden vastgesteld voor de handel in gebruikte, gereviseerde of refurbished voertuigdelen en onderdelen. Op deze voertuigdelen en onderdelen moet in de eerste plaats een etiket worden aangebracht met vermelding van het voertuigidentificatienummer van het voertuig waaruit het voertuigdeel of onderdeel is verwijderd en de gegevens van de onderneming die ze heeft verwijderd, en ze moeten vergezeld gaan van een garantie.
- (60) In het belang van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu mogen bepaalde onderdelen en voertuigdelen die uit autowrakken zijn verwijderd niet worden hergebruikt, gereviseerd of gereviseerd. Dergelijke voertuigdelen en onderdelen mogen niet worden gebruikt voor de bouw van nieuwe voertuigen, noch in voertuigen die reeds in de handel zijn gebracht.
- (61) Ter bevordering van de ontwikkeling en goede werking van de markt voor herbruikbare, refurbished en gereviseerde voertuigdelen en onderdelen in de Unie, moeten de lidstaten worden aangemoedigd om op nationaal niveau de nodige stimulansen te bieden om het hergebruiken, refurbishen en reviseren van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen, ongeacht of deze tijdens de gebruiksfase of aan het einde van de levensduur van een voertuig worden verwijderd. De Commissie moet de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten vergemakkelijken door hun beste praktijken inzake de op nationaal niveau geboden stimulansen uit te wisselen, om de doeltreffendheid ervan te monitoren.
- (62) De Commissie heeft in haar evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG vastgesteld dat de definitie van recycling in die richtlijn te ruim is en niet in overeenstemming is met Richtlijn 2008/98/EG, aangezien “opvulling” daarin als een recyclinghandeling wordt beschouwd. Daarom moet in de verordening de definitie van recycling in overeenstemming worden gebracht met Richtlijn 2008/98/EG en opvulling van het toepassingsgebied ervan worden uitgesloten.
- (63) De recycling van alle kunststoffen uit autowrakken moet voortdurend worden verbeterd, en het is belangrijk te zorgen voor voldoende aanvoer van gerecycleerde materialen om te voldoen aan de vraag naar gerecycleerde kunststoffen in voertuigen. Daarom moet een specifiek streefcijfer voor de recycling van 30 % kunststoffen uit autowrakken worden vastgesteld. Dit streefcijfer zou een aanvulling vormen op de streefcijfers voor autowrakken (85 %) en voor hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, als percentage van het gemiddelde voertuiggewicht op jaarbasis. Om de uitvoering van deze voorschriften door afvalverwerkers te vergemakkelijken, is een overgangsperiode van drie jaar nodig. Ondertussen moeten de huidige streefcijfers voor hergebruik en recycling (85 %) en hergebruik en nuttige toepassing (95 %) van autowrakken, zoals vastgesteld in Richtlijn 2000/53/EG en gebaseerd op de definitie van recycling in die richtlijn, van toepassing blijven.
- (64) Het is belangrijk de nuttige toepassing van hoogwaardige secundaire materialen te vergroten door de shredderprocessen van autowrakken te verbeteren. Daarom mogen autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan niet samen met verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur in een shredder worden verwerkt, met name om de scheiding van koper en staalfracties te verbeteren.

- (65) Om de verwerkingskwaliteit van autowrakken verder te verbeteren, zou het niet mogelijk moeten zijn om van geshredderde autowrakken afkomstige afvalfracties te storten, die niet-inerte afvalstoffen bevatten en niet worden verwerkt door middel van post-shreddertechnologie.
- (66) Autowrakken worden ingedeeld als gevaarlijk afval en mogen niet worden uitgevoerd naar landen die geen lid zijn van de OESO. Autowrakken waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, mogen nog buiten de Unie worden verwerkt, mits zij overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1013/2006 worden verscheept.
- (67) Indien een autowrak vanuit de Unie naar een derde land wordt overgebracht, moet de exporteur door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overleggen waaruit blijkt dat de verwerkingsomstandigheden in grote lijnen gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgesteld in andere wetgeving van de Unie, in overeenstemming met Verordening (EU) [nieuwe verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen].
- (68) Om ervoor te zorgen dat autowrakken op een ecologisch duurzame manier worden verwerkt, is het belangrijk duidelijkheid te verschaffen over de status van een voertuig gedurende zijn levensduur, met name in situaties waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen gebruikte voertuigen en autowrakken. Een voertuigeigenaar die voornemens is de eigendom van een gebruikt voertuig over te dragen, moet met name worden verplicht aan te tonen dat het voertuig geen autowrak is. Om de status van een gebruikt voertuig te controleren, moeten de voertuigeigenaar, andere ondernemingen en bevoegde autoriteiten nagaan of aan bepaalde criteria is voldaan om te bepalen of het betrokken voertuig al dan niet een autowrak is. Om rekening te houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden toegekend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van bijlage I tot vaststelling van de criteria om te bepalen wanneer een voertuig een autowrak is .
- (69) In het EU-actieplan “Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul”²⁵ werd benadrukt dat de Commissie nieuwe maatregelen moet voorstellen om de externe milieuoetadruk van de Unie in verband met de uitvoer van autowrakken en gebruikte voertuigen aan te pakken. Rekening houdend met het feit dat de uitvoer van gebruikte voertuigen belangrijke uitdagingen op het gebied van milieu en volksgezondheid met zich meebrengt, zoals gedocumenteerd in het Milieuprogramma van de VN²⁶, en dat de Unie wereldwijd de grootste exporteur van gebruikte voertuigen is, moeten op het niveau van de Unie specifieke voorschriften worden vastgesteld voor de uitvoer van gebruikte voertuigen [vanuit de Unie]. De voorschriften moeten zijn gebaseerd op objectieve criteria op grond waarvan een gebruikt voertuig geen autowrak is en overeenkomstig Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad²⁷ technisch voor het verkeer geschikt is. Dit moet ervoor zorgen dat alleen tweedehands voertuigen die geschikt zijn om op de wegen van de Unie te worden gebruikt, naar een derde land kunnen worden uitgevoerd, waardoor het risico wordt beperkt dat de uitvoer van gebruikte voertuigen uit de Unie bijdraagt tot luchtverontreiniging of

²⁵ COM(2021) 400.

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

²⁷ 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).

verkeersongevallen in derde landen. Om de douaneautoriteiten in staat te stellen na te gaan of bij uitvoer aan die voorschriften wordt voldaan, moet elke persoon die een gebruikt voertuig uitvoert ertoe worden verplicht die autoriteiten het voertuigidentificatienummer en een verklaring te verstrekken waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig geen autowrak is en geacht wordt technisch geschikt te zijn voor het verkeer.

- (70) 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 over het voertuigidentificatienummer en de technische controles van de uit te voeren gebruikte voertuigen. Gezien de bestaande kenmerken en functionaliteiten in verband met het delen, tussen voertuigregistratiediensten, van informatie over in de Unie ingeschreven voertuigen, heeft de Commissie een platform voor het uitwisselen van berichten, de MOVE-HUB, ontwikkeld om de nationale elektronische registers van de lidstaten met elkaar te verbinden. Het platform zorgt momenteel voor de onderlinge koppeling van de registers van wegvervoerondernemingen (*European Registers of Road Transport Undertakings* — ERRU), de registers van het informatiesysteem voor rijbewijzen (RESPER), de onderlinge koppeling van de registers van de beroepsopleiding van bestuurders (ProDriveNet), de melding van storingen bij voertuigcontroles langs de weg (RSI), en de onderlinge koppeling van de registers van tachograafkaarten (TACHOnet). Daarom moeten de functionaliteiten van de MOVE-HUB verder worden uitgebreid om de uitwisseling van informatie over het voertuigidentificatienummer en de resultaten van technische controles van uit te voeren gebruikte voertuigen mogelijk te maken. Om de douane in staat te stellen elektronisch en automatisch na te gaan of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan de uitvoervoorschriften voldoet, moet het door de MOVE-HUB geëxploiteerde elektronische systeem worden gekoppeld aan de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2399 van het Europees Parlement en de Raad²⁸. Die verordening voorziet in een alomvattend kader voor geautomatiseerde controles, die van toepassing zijn op een specifieke niet-douanegerelateerde Unieformaliteit. Daarom moeten in deze verordening de belangrijkste te controleren elementen worden vastgesteld, terwijl de technische aspecten van de uitvoering van deze controle in Verordening (EU) 2022/2399 worden vastgelegd.
- (71) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van uitvoervoorschriften te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend om de nodige elektronische systemen te ontwikkelen en ze operationeel te maken met nationale systemen.
- (72) De lidstaten moeten met elkaar samenwerken om ervoor te zorgen dat de voorschriften voor de export van gebruikte voertuigen op doeltreffende wijze worden uitgevoerd en om wederzijdse bijstand te verlenen. Deze bijstand moet onder meer de uitwisseling van informatie omvatten om de status van voertuigen voorafgaand aan de uitvoer ervan te verifiëren, en ook moeten inschrijvingsgegevens in de lidstaat waar de voertuigen eerder waren ingeschreven worden bevestigd. Met het oog op een

²⁸ 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).

uitgebreide samenwerking moeten de lidstaten voorts samenwerken met autoriteiten in derde landen.

- (73) Het is belangrijk dat douaneautoriteiten controles kunnen verrichten op gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EU) nr. 952/2013 van het Europees Parlement en de Raad²⁹. Een aanzienlijk deel van de gebruikte voertuigen die de Unie verlaten, is bestemd voor landen waar invoervoorschriften zijn vastgesteld of kunnen worden vastgesteld, zoals voorschriften met betrekking tot de leeftijd van het voertuig of de emissies ervan. Het is belangrijk dat de douaneautoriteiten elektronisch en automatisch, via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, kunnen controleren of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig aan die voorschriften voldoet, wanneer de informatie over deze voorschriften door de betrokken derde landen officieel aan de Commissie wordt meegedeeld. Met het oog op de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid in derde landen moet aan de Commissie de bevoegdheid te worden gedelegeerd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de vaststelling van deze voorschriften.
- (74) Om te voorkomen dat voertuigen worden uitgevoerd zonder de vereiste documenten waaruit het voertuigidentificatienummer en de technische controles van het voertuig blijken, en dat niet-naleving van de uitvoervoorschriften alleen wordt ontdekt wanneer het voertuig de Unie al heeft verlaten, mag de toepassing van de vereenvoudigde douaneprocedures van Verordening (EU) nr. 952/2013 niet worden toegestaan. Die procedures zouden douaneautoriteiten beletten controles in real time uit te voeren via de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, waardoor het risico van inbreuken op de Unieregels inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen zou toenemen.
- (75) In haar evaluatie van Richtlijn 2000/53/EG beschouwde de Commissie het ontbreken van voorschriften inzake verplichte inspecties als een tekortkoming van de richtlijn. Daarom moeten in deze verordening minimumeisen worden vastgesteld 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 ondernemingen worden gewaarborgd en zou een voortdurende naleving van de vergunningsvoorwaarden en de voorschriften inzake de inzameling en verwerking van autowrakken worden verzekerd.
- (76) De inspecties moeten betrekking hebben op de naleving van de bepalingen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen en de verwerking van autowrakken. Elk jaar moeten de inspecties betrekking hebben op ten minste 10 % van de erkende verwerkingsinrichtingen en ondernemingen. Ook locaties van reparatie- en onderhoudsbedrijven moeten worden geïnspecteerd. Er moet worden benadrukt dat uit hoofde van deze verordening uitgevoerde inspecties een aanvulling moeten vormen op inspecties van de overbrenging van autowrakken, die uitvoerig zijn geregeld in Verordening [*OP: new Waste Shipment Regulation*].
- (77) De lidstaten moeten op nationaal en internationaal niveau samenwerkingsmechanismen opzetten, zodat inspecties op efficiënte wijze kunnen plaatsvinden. Dergelijke mechanismen moeten ervoor zorgen dat de voertuigregistratiegegevens kunnen worden uitgewisseld, die nodig zijn om de

²⁹ 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).

voertuigen te volgen en na te gaan of zij bij het bereiken van het einde van hun levensduur naar behoren zijn verwerkt.

- (78) De lidstaten moeten alle nodige handhavingsmaatregelen nemen om de illegale verwerking van autowrakken aan te pakken, om schade aan het milieu of de menselijke gezondheid als gevolg van dergelijke activiteiten te voorkomen. Inrichtingen of ondernemingen die zonder geldige vergunning autowrakken verwerken of die de in de vergunning vastgestelde voorwaarden of vereisten niet naleven, moeten derhalve aan sancties worden onderworpen. Ook andere maatregelen, zoals het intrekken van de vergunning of het opschorten van de activiteiten van een onderneming, moeten door de lidstaten worden overwogen om ervoor te zorgen dat deze verordening daadwerkelijk wordt nageleefd.
- (79) De lidstaten moeten regels voor sancties op inbreuken op deze verordening vaststellen en toezien op de uitvoering van die regels. De sancties moeten met name worden vastgesteld voor inbreuken op de bepalingen inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen, de overdracht van autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen of inzamelpunten en inzake de handel in gebruikte, gereviseerde of refurbished voertuigdelen en onderdelen. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (80) Het vaststellen van rapportageverplichtingen is noodzakelijk om te zorgen voor een correcte uitvoering, monitoring en evaluatie van de wetgeving van de Unie en om de markten van actuele informatie over transparantie te voorzien. Correcte en geldige gegevens zijn voor de Commissie onmisbaar om te beoordelen of de in de verordening vervatte maatregelen naar behoren functioneren en om, waar nodig, verdere aanpassingen voor te stellen om te zorgen voor een milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van autowrakken of om de uitvoering van de verordening te stroomlijnen. Om de met rapportage verband houdende lasten te beperken, moeten alleen gegevens worden gerapporteerd die onmisbaar zijn voor de uitvoering van deze verordening en moet de rapportage worden vergemakkelijkt door middel van digitale instrumenten. Op basis van deze elementen moet worden aangegeven welke gegevens de ondernemingen aan de betrokken autoriteiten en welke gegevens de lidstaten aan de Commissie moeten rapporteren. Teneinde eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van de rapportagevoorschriften, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. In de uitvoeringshandelingen, die Beschikking 2005/293/EG van de Commissie³⁰ 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.
- (81) De bevoegde autoriteiten van de lidstaten spelen een belangrijke rol bij de controle op de naleving van de verplichtingen uit hoofde van deze verordening met betrekking tot de inzameling en het beheer van autowrakken, met inbegrip van betere tracerings door die autoriteiten van de plaats waar de voertuigen zich bevinden en de bestrijding van de illegale verwerking van autowrakken. De lidstaten moeten daarom vereisen dat afvalverwerkers en andere relevante ondernemingen de bevoegde autoriteiten gegevens verstrekken aan de hand waarvan zij beter toezicht kunnen houden op de uitvoering van de bepalingen inzake de inzameling en het beheer van autowrakken.

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

- (82) De uitvoeringsbevoegdheden die uit hoofde van deze verordening aan de Commissie worden overgedragen, moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad³¹.
- (83) Bij het vaststellen van gedelegeerde handelingen krachtens deze verordening is het van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven³². Om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van gedelegeerde handelingen.
- (84) Bijlage II bij Verordening (EU) 2019/1020, die een lijst bevat van harmonisatiewetgeving van de Unie zonder bepalingen inzake sancties, moet worden gewijzigd om de Richtlijnen 2000/53/EG en 2005/64/EG van die lijst te schrappen, aangezien de huidige verordening sanctiebepalingen bevat.
- (85) Er moet voor worden gezorgd dat de bepalingen en voorschriften inzake typegoedkeuring van deze verordening tijdens de EU-typegoedkeuringsprocedure worden geverifieerd. Verordening (EU) 2018/858 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (86) Vermiste voertuigen worden erkend als een van de grootste problemen bij de uitvoering van Richtlijn 2000/53/EG. Het ontbreken van een efficiënt systeem voor de uitwisseling in real time van informatie tussen de lidstaten over de inschrijvingsstatus van voertuigen belemmert de traceerbaarheid en is aangemerkt als een reden voor het grote aantal “vermiste voertuigen” in de Unie. Om dit probleem aan te pakken, moet de Commissie een herziening voorstellen van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen³³. Bij deze herziening moeten de lidstaten ertoe worden verplicht om voor voertuigen die op hun grondgebied zijn ingeschreven elektronisch gegevens te registreren aan de hand waarvan de redenen voor de annulering van een inschrijving van een voertuig naar behoren kunnen worden gedocumenteerd, met name wanneer een voertuig in een erkende verwerkingsinrichting als autowrak is verwerkt, in een andere lidstaat opnieuw wordt ingeschreven, naar een derde land buiten de Unie wordt uitgevoerd, of is gestolen. Om de illegale demontage of uitvoer van tijdelijk uitgeschreven voertuigen te voorkomen, moeten voertuigeigenaren bovendien worden verplicht alle wijzigingen in de eigendom van die voertuigen onverwijld bij de nationale voertuigregistratiedienst te melden. Deze wijzigingen vormen een aanvulling en bouwen voort op de bestaande voorschriften voor de lidstaten om gegevens over alle op hun grondgebied ingeschreven voertuigen elektronisch te registreren.
- (87) Gezien de noodzaak om een hoog niveau van milieubescherming te waarborgen en rekening te houden met de wetenschappelijke vooruitgang, moet de Commissie bij het

³¹ 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).

³² PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

³³ 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).

Europees Parlement en de Raad een verslag indienen over de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor de werking van de eengemaakte markt en voor het milieu. De Commissie moet in haar verslag een evaluatie opnemen van de bepalingen inzake het ontwerp van nieuwe voertuigen, met inbegrip van de streefcijfers inzake herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing, het beheer van autowrakken, met inbegrip van de streefcijfers voor recycling, en inzake sancties, alsook een beoordeling van de noodzaak en haalbaarheid van een verdere uitbreiding van het toepassingsgebied van deze verordening naar bepaalde voertuigen van categorie L, zware bedrijfsvoertuigen en aanhangwagens daarvan. Deze beoordeling moet niet alleen gericht zijn op aspecten van de verwerking van autowrakken, maar ook op de relevantie en meerwaarde van het vaststellen van ontwerpeisen.

- (88) Het verslag van de Commissie moet ook een beoordeling bevatten van de maatregelen met betrekking tot het verstrekken van informatie over zorgwekkende stoffen in voertuigen en van de vraag of de traceerbaarheid van dergelijke stoffen moet worden verbeterd. Ook moet in het verslag worden beoordeeld of er maatregelen moeten worden genomen om de stoffen aan te pakken die van invloed kunnen zijn op de verwerking van voertuigen wanneer zij het einde van hun levensduur bereiken, om deze beter af te stemmen op Verordening (EU) [ecologisch ontwerp voor duurzame producten].
- (89) Ondernemingen moeten voldoende tijd krijgen om aan de verplichtingen van deze verordening te voldoen, en de lidstaten moeten voldoende tijd krijgen om de nodige administratieve infrastructuur voor de toepassing van deze verordening op te zetten. De toepassing van deze verordening moet daarom worden uitgesteld.
- (90) Om de lidstaten in staat te stellen de nodige administratieve maatregelen te nemen met betrekking tot het opzetten van inzamelingssystemen en tegelijkertijd de continuïteit voor ondernemingen en afvalverwerkers te behouden, moet de intrekking van Richtlijn 2000/53/EG worden uitgesteld.
- (91) Deze verordening houdt geen wijziging in van de regels inzake beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom in voertuigen die zijn vastgesteld bij Richtlijn 2000/53/EG, noch van de vrijstellingen van die beperkingen. Zij bevat echter duidelijkere regels over de wijze waarop de naleving van deze beperkingen en van andere circulariteitseisen tijdens de typegoedkeuringsprocedure moet worden gecontroleerd. Om ervoor te zorgen dat fabrikanten voldoende tijd hebben om aan deze regels te voldoen, moet de toepassing ervan worden uitgesteld. Derhalve moeten de bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG betreffende beperkingen op het gebruik van lood, kwik, cadmium en zeswaardig chroom van kracht blijven totdat die regels van toepassing worden, teneinde de continuïteit te waarborgen en ervoor te zorgen dat voertuigen die in de Unie in de handel worden gebracht dergelijke stoffen niet bevatten in andere gevallen dan bedoeld in die richtlijn.
- (92) Deze verordening bevat ook duidelijkere bepalingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid dan Richtlijn 2000/53/EG. Aangezien de invoering van dergelijke regelingen en de noodzakelijke nationale bepalingen inzake de verlening van vergunningen aan producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid enige tijd vergt, moet de toepassing van die bepalingen worden uitgesteld. De overeenkomstige bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG moeten van kracht blijven totdat die bepalingen van toepassing worden,

teneinde de continuïteit te waarborgen met betrekking tot de producenten die de kosten van de inzameling van autowrakken financieren.

- (93) Evenzo bevat deze verordening nieuwe voorschriften voor de verwerking van autowrakken, met name inzake de verwijdering van voertuigdelen en onderdelen om het hergebruiken, reviseren of refurbishen daarvan te bevorderen en de kwaliteit van recyclingprocessen te verbeteren. De afvalverwerkers hebben tijd nodig om zich aan deze nieuwe voorschriften aan te passen en derhalve moet de toepassing ervan worden uitgesteld. De overeenkomstige bepalingen van Richtlijn 2000/53/EG moeten van kracht blijven totdat die voorschriften van toepassing worden om de continuïteit met betrekking tot de verwerking van autowrakken te waarborgen.
- (94) De verplichtingen uit hoofde van Richtlijn 2000/53/EG inzake rapportage en de daarmee verband houdende verplichtingen voor de toezending van gegevens aan de Commissie moeten voor een bepaalde periode van kracht blijven om de continuïteit te waarborgen totdat de nieuwe berekeningsregels en rapportageformaten in het kader van deze verordening door de Commissie zijn vastgesteld.
- (95) De toepassing van alle bepalingen betreffende voertuigen van de categorieën L_{3e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ en O moet worden uitgesteld om ondernemingen voldoende tijd te geven om aan de nieuwe voorschriften te voldoen. Dit is met name van belang met betrekking tot vergunningen voor erkende verwerkingsinrichtingen die in staat zijn gevaarlijke afvalstoffen uit dergelijke voertuigen te verwijderen en deze voertuigen verder te verwerken.
- (96) Om redenen van duidelijkheid, rationaliteit en vereenvoudiging moet de intrekking van Richtlijn 2005/65/EG worden uitgesteld, aangezien de voorschriften inzake de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot herbruikbaarheid, recycleerbaarheid 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 goedkeuringsinstanties voldoende tijd om de nieuwe regels toe te passen.
- (97) Aangezien de doelstellingen van deze verordening, namelijk bijdragen tot de werking van de eengemaakte markt, de nadelige gevolgen van het beheer van autowrakken voorkomen en verminderen, en een hoog niveau van bescherming van de menselijke gezondheid en van het milieu waarborgen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, maar gezien de noodzaak van harmonisatie beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken,

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, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing en het gebruik van gerecycleerd 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 autowrakken 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 autowrakken van de categorieën M₁ en N₁ als bedoeld in artikel 4, lid 1, punten a), i) en b), i), van Verordening (EU) 2018/858;
 - b) met ingang van [OP: Please insert the date = the first day of the month following 60 months after the date of entry into force of this Regulation] op voertuigen en autowrakken van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O, zoals bepaald in artikel 4, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858;
 - c) met ingang van [OP: Please insert the date = the first day of the month following 60 months after the date of entry into force of this Regulation] op voertuigen en autowrakken van de categorieën L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} en L_{7e}, zoals vastgesteld in artikel 4, lid 2, punten c) tot en met g), van Verordening (EU) nr. 168/2013.
2. Deze verordening is niet van toepassing op:
 - a) voertuigen voor speciale doeleinden zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 31, van Verordening (EU) 2018/858;
 - b) andere delen van een voertuig waarvoor typegoedkeuring is verleend in het kader van meerfasentypegoedkeuring van categorie N₁, N₂, N₃, M₂ of M₃ dan het basisvoertuig;
 - c) in kleine series geproduceerde voertuigen, zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 30, van Verordening (EU) 2018/858;
 - d) voertuigen van historisch belang zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 7, van Richtlijn 2014/45/EU.
3. Niettegenstaande lid 1, punt b), zijn de volgende bepalingen niet van toepassing op voertuigen en autowrakken van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O:
 - a) artikel 4 betreffende herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen;
 - b) artikel 5 betreffende voorschriften voor stoffen in voertuigen;

- c) artikel 6 betreffende het minimumgehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen;
 - d) artikel 7 betreffende ontwerpen om de verwijdering en vervanging van bepaalde delen en onderdelen in voertuigen mogelijk te maken;
 - e) artikel 8 betreffende algemene verplichtingen;
 - f) artikel 9 betreffende de strategie inzake circulariteit;
 - g) artikel 10 betreffende de verklaring inzake het gehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen;
 - h) artikel 12 betreffende de etikettering van in voertuigen aanwezige delen, onderdelen en materialen;
 - i) artikel 13 betreffende het circulariteitspaspoort voor voertuigen;
 - j) artikel 21 betreffende de modulatie van bijdragen;
 - k) artikel 22 betreffende het kostentoerekeningsmechanisme voor voertuigen die in een andere lidstaat autowrakken worden;
 - l) artikel 28 betreffende algemene voorschriften voor het shredderen;
 - m) artikel 30 betreffende de verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen voor hergebruik en recycling voorafgaand aan het shredderen;
 - n) artikel 31 betreffende voorschriften voor de verwijderde voertuigdelen en onderdelen;
 - o) artikel 32 betreffende de handel in gebruikte, gereviseerde of refurbished voertuigdelen en onderdelen;
 - p) artikel 33 betreffende het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen;
 - q) artikel 34 betreffende streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing;
 - r) artikel 35 betreffende het verbod op het storten van niet-inerte afvalstoffen;
 - s) artikel 36 betreffende de overbrenging van autowrakken.
4. Niettegenstaande lid 1, punt c), zijn de volgende bepalingen niet van toepassing op voertuigen en autowrakken van de categorieën L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} en L_{7e}:
- a) de in lid 3 genoemde artikelen;
 - b) artikel 38 betreffende controles en voorschriften inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen;
 - c) artikel 39 betreffende geautomatiseerde verificatie van het voertuigidentificatienummer en de informatie over de status van het voertuig;
 - d) artikel 40 betreffende risicobeheer en douanecontroles;
 - e) artikel 41 betreffende opschorting;
 - f) artikel 42 betreffende vrijgave voor uitvoer;
 - g) artikel 43 betreffende weigering van vrijgave voor uitvoer;
 - h) artikel 44 betreffende samenwerking tussen autoriteiten en uitwisseling van informatie;

- i) artikel 45 betreffende elektronische systemen.
5. Niettegenstaande lid 2, punt a), zijn de volgende bepalingen van toepassing op voertuigen voor speciale doeleinden:
- a) artikel 5 betreffende voorschriften voor stoffen in voertuigen;
 - b) artikel 16 betreffende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid;
 - c) artikel 20 betreffende de financiële verantwoordelijkheid van producenten;
 - d) artikel 23 betreffende de inzameling van autowrakken;
 - e) artikel 24 betreffende de overdracht van autowrakken aan de erkende verwerkingsinrichtingen;
 - f) artikel 25 betreffende het certificaat van vernietiging;
 - g) artikel 26 betreffende verplichtingen voor de voertuigeigenaar;
 - h) artikel 29 betreffende verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen;
 - i) artikel 30 betreffende verplichte verwijdering van voertuigdelen en onderdelen voor hergebruik en recycling voorafgaand aan het shredderen.
6. Niettegenstaande lid 1, punten b) en c), zijn de artikelen 16, 19, 20, 27 en 46 tot en met 49 van toepassing op voertuigen en autowrakken van de categorieën L₃, L₄, L₅, L₆L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ en O met de volgende wijzigingen:
- a) de in artikel 16 bedoelde uitgebreide producentenverantwoordelijkheid omvat de verplichting van producenten van dergelijke voertuigen om ervoor te zorgen dat de voertuigen die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt hebben aangeboden en die autowrakken worden:
 - i) worden ingezameld overeenkomstig artikel 23;
 - ii) van gevaarlijke afvalstoffen worden ontdaan overeenkomstig artikel 29;
 - b) de in artikel 19 bedoelde vergunning wordt verleend nadat is aangetoond dat de aanvrager voldoet aan de criteria van artikel 19, lid 2, met betrekking tot de inzameling van voertuigen en de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen daaruit;
 - c) de financiële bijdragen die producenten overeenkomstig artikel 20, lid 1, punt a), moeten betalen, dekken de kosten van de inzameling van voertuigen van deze categorieën en van de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen daaruit, die niet worden gedekt door de inkomsten van afvalverwerkers in verband met de verkoop van gebruikte reserveonderdelen, van autowrakken waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, of van secundaire grondstoffen die uit autowrakken zijn gerecycleerd;
 - d) artikel 27 is van toepassing, met uitzondering van lid 3, punten c) en d);
 - e) de artikelen 46 tot en met 49 zijn alleen van toepassing op de handhaving van de verplichtingen die voor dergelijke voertuigcategorieën gelden.

Artikel 3
Definities

1. Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) “voertuig”: een voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 15, van Verordening (EU) 2018/858 of vermeld in artikel 4, lid 2, punten c) tot en met g), van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 2) “autowrak”: een voertuig dat een afvalstof is zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2008/98/EG, of een voertuig dat volgens de criteria van deel A, punten 1 en 2, van bijlage I onherstelbaar is;
- 3) “voertuigtype”: elk type van een voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 32, van Verordening (EU) 2018/858 of een voertuigtype zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 73, van Verordening (EU) nr. 168/2013;
- 4) “herbruikbaarheid”: de mogelijkheid om voertuigdelen of onderdelen van autowrakken opnieuw te gebruiken;
- 5) “hergebruik”: handelingen waarbij voertuigdelen of onderdelen van autowrakken opnieuw worden gebruikt voor hetzelfde doel als waarvoor zij werden ontworpen;
- 6) “recycleerbaarheid”: de mogelijkheid om voertuigdelen, onderdelen of materialen van autowrakken te recyclen;
- 7) “nuttige toepassing”: de mogelijkheid om voertuigdelen, onderdelen of materialen van autowrakken nuttig toe te passen;
- 8) “leverancier”: een natuurlijke of rechtspersoon die voertuigdelen, onderdelen of materialen levert aan een fabrikant die deze gebruikt om voertuigen te vervaardigen;
- 9) “kunststof”: een polymeer in de zin van artikel 3, punt 5, van Verordening (EG) nr. 1907/2006 waaraan mogelijk additieven of andere stoffen zijn toegevoegd;
- 10) “kritieke grondstoffen”: kritieke grondstoffen zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 2, van Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen];
- 11) “afval na consumptie”: afval van producten dat ontstaat nadat zij in de handel zijn gebracht;
- 12) “verwijdering”: een handmatige, mechanische, chemische, thermische of metallurgische behandeling die ervoor zorgt dat de doelvoertuigdelen, -onderdelen of -materialen van autowrakken afzonderlijk identificeerbaar zijn als een afzonderlijke uitvoerstream of deel van een uitvoerstream;
- 13) “motor voor elektrische voertuigen”: een elektromotor die elektrisch ingangsvermogen omzet in mechanisch uitgangsvermogen om te zorgen voor de aandrijving van een voertuig;
- 14) “batterij voor elektrische voertuigen”: batterij voor een elektrisch voertuig zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 14, van Verordening (EU) 2023/[batterijen en afgedankte batterijen];
- 15) “erkende verwerkingsinrichting”: een inrichting of onderneming die overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG en deze verordening gemachtigd is autowrakken in te zamelen en te verwerken;
- 16) “verwerking”: activiteiten na de afgifte van een autowrak aan een inrichting voor de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen, demontage, verdichting, versnijding, shredderen, nuttige toepassing of voorbereiding voor de verwijdering van shredderafval, en elke andere handeling voor de nuttige toepassing of verwijdering van autowrakken en voertuigdelen, onderdelen en materialen daarvan;

- 17) “shredderen”: handelingen die worden gebruikt voor het stuktrekken of versnijden van autowrakken;
- 18) “reparatie- en onderhoudsbedrijf”: een natuurlijke of rechtspersoon die, in verband met zijn handels-, bedrijfs-, ambachts- of beroepsactiviteit, reparatie- of onderhoudsdiensten verleent, onafhankelijk van of daartoe gemachtigd door de fabrikant;
- 19) “in de handel brengen”: het voor het eerst in de Unie op de markt aanbieden van een voertuig;
- 20) “op de markt aanbieden”: het in het kader van een handelsactiviteit, al dan niet tegen betaling, verstrekken van een voertuig met het oog op distributie of gebruik in de handel;
- 21) “afvalverwerker”: een natuurlijke of rechtspersoon die zich beroepsmatig bezighoudt met de inzameling of verwerking van autowrakken;
- 22) “producent”: een fabrikant, importeur of distributeur die, ongeacht de gebruikte verkooptechniek, met inbegrip van overeenkomsten op afstand zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 7, van Richtlijn 2011/83/EU, beroepsmatig een voertuig voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat levert voor distributie of gebruik;
- 23) “organisatie voor producentenverantwoordelijkheid”: een rechtspersoon die de nakoming van de verplichtingen in het kader van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid namens meerdere producenten financieel of financieel en operationeel regelt;
- 24) “aangewezen vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid”: een natuurlijke of rechtspersoon die is gevestigd in een lidstaat waarin de producent een voertuig voor het eerst op de markt aanbiedt, die verschilt van de lidstaat 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 te voldoen aan de verplichtingen van die producent uit hoofde van hoofdstuk IV van deze verordening;
- 25) “secundaire grondstoffen”: materialen die zijn verkregen door middel van recyclingprocessen en die primaire grondstoffen kunnen vervangen;
- 26) “voertuigeigenaar”: elke natuurlijke of rechtspersoon die houder is van het eigendomsrecht van een voertuig en, tenzij anders vermeld, elke houder van het kentekenbewijs;
- 27) “post-shreddertechnologie”: technieken en technologieën die worden gebruikt voor de verwerking van materialen uit autowrakken, nadat deze zijn geshredderd, met het oog op verdere nuttige toepassing;
- 28) “revisie”: een handeling waarbij een nieuw voertuigdeel of onderdeel wordt vervaardigd uit voertuigdelen en onderdelen die uit voertuigen of autowrakken zijn verwijderd en waarbij ten minste één verandering aan het voertuigdeel of onderdeel wordt aangebracht die van invloed is op de veiligheid, de prestaties, het doel of het type ervan;
- 29) “refurbishen”: acties die worden uitgevoerd om een voertuigdeel of onderdeel dat uit voertuigen of autowrakken wordt verwijderd, voor te bereiden, te reinigen, te testen en zo nodig te repareren, teneinde de prestaties of functionaliteit van dat voertuigdeel of dat onderdeel te herstellen binnen het beoogde gebruik en het beoogde

prestatiebereik die oorspronkelijk zijn verkregen in de ontwerpfase en die van toepassing waren op het moment dat het voertuig in de handel werd gebracht;

- 30) “verpakkingsafval”: verpakkingsafval zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 2, van Richtlijn 94/62/EG van het Europees Parlement en de Raad³⁴ [artikel 3, punt 20, van Verordening (EU) [verordening verpakking en verpakkingsafval]];
 - 31) “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 Raad³⁵;
 - 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 Raad³⁶;
 - 33) “gebruikt voertuig”: een voertuig dat in een lidstaat of in een ander land is ingeschreven en geen autowrak is;
 - 34) “voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig”: een gebruikt voertuig dat onder de douaneregeling van artikel 269 van Verordening (EU) nr. 952/2013 moet worden geplaatst;
 - 35) “ondernemingen”: producenten, inzamelaars, autoverzekeringsmaatschappijen, leveranciers, reparatie- en onderhoudsbedrijven, afvalverwerkers en andere bedrijven die betrokken zijn bij het ontwerp van voertuigen, de handel in gebruikte voertuigen of het beheer van autowrakken.
2. Naast de definities waarnaar wordt verwezen in lid 1 zijn de volgende definities van toepassing:
- a) “afvalstof”, “afgewerkte olie”, “afvalstoffenhouder”, “afvalstoffenbeheer”, “inzameling”, “preventie”, “recycling”, “nuttige toepassing”, “opvulling”, “verwijdering” en “regeling voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid” als vastgesteld in artikel 3, punten 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17 bis, 19 en 21, van Richtlijn 2008/98/EG;
 - b) “typegoedkeuring”, “meerfasentypegoedkeuring”, “onderdeel”, “voertuigdelen”, “reserveonderdelen”, “basisvoertuig”, “in kleine series geproduceerd voertuig”, “voertuig voor speciale doeleinden”, “markttoezichtautoriteit”, “goedkeuringsinstantie”, “fabrikant”, “importeur” en “distributeur” overeenkomstig artikel 3, punten 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 en 43, van Verordening (EU) 2018/858;
 - c) “inschrijving”, “kentekenbewijs”, “opschorting”, “tenaamgestelde van het kentekenbewijs” en “annulering van een inschrijving” als bedoeld in artikel 2, punten b), c), d), e) en f), van Richtlijn 1999/37/EG;
 - d) “voertuig van historisch belang”, “technische controle” en “technisch certificaat” als bedoeld in artikel 3, punten 7, 9 en 12, van Richtlijn 2014/45/EU;

³⁴ Richtlijn 94/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende verpakking en verpakkingsafval (PB L 365 van 31.12.1994, blz. 10).

³⁵ 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).

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).

- e) “zorgwekkende stof” en “gegevensdrager” als bedoeld in artikel 2, punten 28 en 30, van Verordening [ecologisch ontwerp voor duurzame producten].

HOOFDSTUK II CIRCULARITEITSEISEN

Artikel 4

Herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van voertuigen

1. Elk voertuig dat behoort tot een voertuigtype waarvoor met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 72 months after the date of entry into force of this Regulation*] 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 recycleerbaar is;
 - b) voor ten minste 95 % van zijn massa herbruikbaar of nuttig toepasbaar is.
2. Voor elk in lid 1 bedoeld voertuigtype nemen fabrikanten de volgende maatregelen:
 - a) via de volledige toeleveringsketen verzamelen zij de nodige gegevens, met name de aard en de massa van alle materialen die bij de constructie van de voertuigen worden gebruikt, om ervoor te zorgen dat de voorschriften voortdurend worden nageleefd;
 - b) zij bewaren alle andere relevante voertuiggegevens die nodig zijn voor het onder punt e) bedoelde berekeningsproces;
 - c) zij verifiëren de juistheid en volledigheid van de van leveranciers ontvangen informatie;
 - d) zij beheren en documenteren de specificatie van het materiaal;
 - e) zij berekenen de percentages herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing voor de toepassing van lid 1, overeenkomstig de door de Commissie krachtens lid 3 vastgestelde methode of, voordat een dergelijke methode is vastgesteld, overeenkomstig ISO-norm 22628:2002 in combinatie met de in bijlage II, deel A, beschreven elementen;
 - f) zij markeren de delen 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 VII, deel E, vermelde voertuigdelen en onderdelen niet opnieuw worden gebruikt bij de bouw van nieuwe voertuigen.
3. De Commissie stelt uiterlijk op [*OP: please enter the date = the last day of the month following 35 months after the date of entry into force of this Regulation*] een uitvoeringshandeling vast tot vaststelling van een nieuwe methode voor de berekening en verificatie van de percentages herbruikbaarheid, recycleerbaarheid en mogelijke nuttige toepassing van een voertuig, rekening houdend met de elementen in bijlage II.

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

Artikel 5
Voorschriften voor stoffen in voertuigen

1. De aanwezigheid van zorgwekkende stoffen in voertuigen en in delen en onderdelen daarvan moet zoveel mogelijk worden beperkt.
2. Naast de beperkingen die zijn vastgesteld in bijlage XVII bij Verordening (EG) nr. 1907/2006 en, indien van toepassing, de beperkingen die zijn vastgesteld in de bijlagen I en II bij Verordening (EU) 2019/1021 en in Verordening (EU) 2023/[*OP: Batteries*], bevatten voertuigtypen waarvoor met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 72 months after the date of entry into force of this Regulation*] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend geen lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom.
3. In afwijking van lid 2 mogen voertuigtypen lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom bevatten onder de voorwaarden en tot de maximumconcentratiewaarden die zijn vastgesteld in bijlage III.
4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde deze aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang aan te passen door:
 - a) maximumconcentratiewaarden vast te stellen waaronder de aanwezigheid van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom in specifieke voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen moet worden getolereerd;
 - b) bepaalde voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen vrij te stellen van het in lid 2 vastgestelde verbod op de aanwezigheid van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - i) het gebruik van deze stoffen is onvermijdelijk;
 - ii) er is aangetoond dat de sociaaleconomische voordelen van het gebruik van die stoffen zwaarder wegen dan het risico voor de gezondheid van de mens of voor het milieu;
 - iii) er zijn geen geschikte alternatieve stoffen of technologieën.
 - c) voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen te schrappen uit bijlage III, indien het gebruik van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom kan worden vermeden;
 - d) de voertuigdelen, onderdelen en homogene materialen van voertuigen aan te duiden die vóór verdere verwerking moeten worden verwijderd en te vereisen dat zij van een etiket worden voorzien of op een andere passende wijze identificeerbaar worden gemaakt.

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage III te wijzigen, met name door bepaalde vrijstellingen voor homogene materialen en onderdelen van de lijst te schrappen, indien de specifieke vrijstelling onder andere Uniewetgeving valt.
5. Op verzoek van de Commissie en binnen twaalf maanden na het verzoek stelt het Europees Agentschap voor chemische stoffen (“het Agentschap”) een verslag op over de technische en economische haalbaarheid van de alternatieven met betrekking tot de in bijlage III vermelde bestaande vrijstellingen en, op basis van die

beoordeling, een gemotiveerd voorstel voor de specifieke wijziging van de vrijstelling.

6. Zodra het Agentschap het verzoek van de Commissie ontvangt, publiceert het op zijn website een bericht dat een verslag over een mogelijke wijziging van een vrijstelling in bijlage III zal worden opgesteld en nodigt het alle belanghebbenden uit binnen acht weken na de datum van bekendmaking van het bericht opmerkingen in te dienen. Het Agentschap publiceert op zijn website alle opmerkingen die het van de belanghebbende partijen heeft ontvangen.
7. Uiterlijk negen maanden na de indiening van het in lid 4 bedoelde verslag bij de Commissie brengt het bij artikel 76, lid 1, punt d), van Verordening (EG) nr. 1907/2006 ingestelde Comité sociaaleconomische analyse van het Agentschap een advies uit over het verslag en over de specifieke voorgestelde wijzigingen. Het Agentschap legt dat advies onverwijld voor aan de Commissie.
8. De Commissie stelt de in lid 4 bedoelde gedelegeerde handelingen vast en houdt rekening met de sociaaleconomische gevolgen van het invoeren, wijzigen of schrappen van een vrijstelling van de beperking van het gebruik van lood, kwik, cadmium of zeswaardig chroom in voertuigtypen, waaronder de beschikbaarheid van alternatieven en de gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu gedurende de volledige levenscyclus van voertuigen.

Artikel 6

Minimumgehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen

1. De kunststof die is verwerkt in elk voertuigtype waarvoor met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 72 months after the date of entry into force of the Regulation*] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, bestaat voor ten minste 25 % van het gewicht uit kunststof dat uit kunststofafval na consumptie is gerecycleerd.

Ten minste 25 % van het in de eerste alinea vastgestelde streefcijfer wordt bereikt door uit autowrakken gerecycleerde kunststoffen in het betrokken voertuigtype op te nemen.

2. Uiterlijk op [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 23 months after the date of entry into force of this Regulation*] stelt de Commissie overeenkomstig artikel 51, lid 2, een uitvoeringshandeling vast om deze verordening aan te vullen door de methode vast te stellen voor de berekening en verificatie, voor de toepassing van lid 1 van dit artikel, van het aandeel uit afval na consumptie en respectievelijk uit autowrakken teruggewonnen kunststoffen dat in het voertuigtype aanwezig en ingebouwd is.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door een minimumaandeel staal dat uit staalafval na consumptie is gerecycleerd te bepalen dat aanwezig moet zijn en moet worden verwerkt in voertuigtypen waarvoor overeenkomstig deze verordening en Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring moet worden verleend.

Het in de eerste alinea bedoelde minimumaandeel gerecycleerd staal wordt gebaseerd op een door de Commissie uitgevoerde haalbaarheidsstudie. De studie moet uiterlijk op [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 23 months after the date of entry into force of this Regulation*] zijn afgerond, waarbij met name naar de volgende aspecten wordt gekeken;

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

De Commissie kan een uitvoeringshandeling vaststellen tot vaststelling van de methode voor het berekenen en verifiëren van het aandeel gerecycleerd staal uit staalafval na consumptie dat in voertuigen aanwezig is en erin is verwerkt.

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

4. Uiterlijk op [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 35 months after the date of entry into force of this Regulation*] beoordeelt de Commissie of het haalbaar is een vereiste vast te stellen inzake het minimumaandeel van:

- a) aluminium en aluminiumlegeringen, magnesium en magnesiumlegeringen, dat uit afval na consumptie wordt gerecycleerd en in voertuigtypen wordt verwerkt; en
- b) neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium of boor, dat uit afval na consumptie wordt gerecycleerd en in permanente magneten in motoren voor elektrische voertuigen wordt verwerkt.

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

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

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

De Commissie kan een uitvoeringshandeling vaststellen tot vaststelling van de methode voor de berekening en verificatie van het aandeel gerecycleerde materialen uit afval na consumptie in voertuigtypen.

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

Artikel 7

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

1. Elk voertuig dat behoort tot een voertuigtype waarvoor met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 72 months after the date of entry into force of this Regulation*] typegoedkeuring wordt verleend, moet worden ontworpen op een wijze die niet in de weg staat aan de verwijdering uit het desbetreffende voertuig van de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen door erkende verwerkingsinrichtingen tijdens de afvalfase van de levensduur.
2. Elk voertuig dat behoort tot een voertuigtype waarvoor met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 72 months after the date of entry into force of this Regulation*] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, wordt, met betrekking tot de verbindings-, bevestigings- en afdichtingselementen, zodanig ontworpen dat batterijen en motoren voor elektrische voertuigen tijdens de gebruiksfase en de afvalfase van het voertuig op gemakkelijke en niet-destructieve wijze uit het voertuig kunnen worden verwijderd en vervangen door erkende verwerkingsinrichtingen of reparatie- en onderhoudsbedrijven.

3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen ten aanzien van de wijziging van lid 2 door de lijst van voertuigdelen en onderdelen te herzien die moeten worden ontworpen om uit voertuigen te worden verwijderd en vervangen, om in dat lid extra in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen op te nemen, rekening houdend met de technische en wetenschappelijke vooruitgang.
4. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen tot vaststelling van de voorwaarden voor het ontwerp voor de verwijdering en vervanging van de in lid 2 bedoelde voertuigdelen en onderdelen indien dat nodig is om een geharmoniseerde uitvoering van de in lid 2 bedoelde verplichting te waarborgen.

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

HOOFDSTUK III

VERPLICHTINGEN VAN FABRIKANTEN

Artikel 8

Algemene verplichtingen

1. Fabrikanten tonen aan dat voor door hen geproduceerde en in de handel gebrachte nieuwe voertuigen typegoedkeuring is verleend overeenkomstig de voorschriften van Verordening (EU) 2018/858 en van deze verordening.
2. Met het oog op de typegoedkeuring van voertuigen 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, en
 - b) dient hij die overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EU) 2018/858 bij de typegoedkeuringsinstantie in.
3. Met het oog op de typegoedkeuring van voertuigen waarop het voorschrift van artikel 9 van toepassing is, dient de fabrikant de strategie inzake circulariteit bij de typegoedkeuringsinstantie in, samen met de in artikel 23 van Verordening (EU) 2018/858 bedoelde aanvraag voor typegoedkeuring.
4. Met het oog op de typegoedkeuring van voertuigen waarop de voorschriften van artikel 10 van toepassing zijn, stelt de fabrikant de in artikel 10, lid 1, bedoelde informatie op en dient hij deze overeenkomstig artikel 24, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2018/858 bij de typegoedkeuringsinstantie in, samen met de in artikel 23 van die verordening bedoelde aanvraag voor typegoedkeuring.
5. Met het oog op de typegoedkeuring van voertuigen waarop de voorschriften van artikel 11 van toepassing zijn, dient de fabrikant overeenkomstig artikel 24, lid 1, punt a), van Verordening (EU) 2018/858 bij de typegoedkeuringsinstantie de verklaring in waarin wordt bevestigd dat aan het voorschrift van artikel 11, lid 1, is voldaan, samen met de in artikel 23 van die verordening bedoelde aanvraag voor typegoedkeuring.

Artikel 9
Strategie inzake circulariteit

1. Voor elke voertuigtype waarvoor met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 typegoedkeuring wordt verleend, stelt de fabrikant een strategie inzake circulariteit op.
2. In de strategie inzake circulariteit wordt beschreven welke maatregelen de fabrikanten zullen nemen om gevolg te geven aan hun verplichtingen om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan de circulariteitseisen van hoofdstuk II, die worden geverifieerd in de typegoedkeuringsprocedures en die van toepassing zijn op het betrokken voertuigtype.
3. De strategie inzake circulariteit bevat de in deel A van bijlage IV vastgestelde elementen.
4. De fabrikant verstrekt de Commissie binnen dertig dagen na de verlening van de typegoedkeuring voor het betrokken voertuigtype een kopie van de strategie inzake circulariteit.
5. De fabrikant houdt toezicht op en zorgt voor follow-up van de acties in het kader van de strategie inzake circulariteit en werkt de strategie om de vijf jaar bij overeenkomstig deel B van bijlage IV. De geactualiseerde strategie inzake circulariteit wordt ingediend bij de typegoedkeuringsinstantie die de typegoedkeuring voor het voertuigtype heeft verleend en bij de Commissie.
6. De Commissie maakt de strategieën inzake circulariteit en eventuele actualiseringen van die strategieën openbaar, met uitzondering van vertrouwelijke informatie.
7. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deel B van bijlage IV te wijzigen door de voorschriften inzake de inhoud van de strategie inzake circulariteit en de actualiseringen van die strategie aan te passen aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang bij de productie van voertuigen en het beheer van autowrakken, aan marktontwikkelingen in de automobielsector en aan wijzigingen in de regelgeving.
8. Uiterlijk op [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 83 months after the date of entry into force of this Regulation*] en vervolgens om de zes jaar stelt de Commissie een verslag op over de circulariteit van de automobielsector en publiceert zij dit verslag. Het verslag is met name gebaseerd op strategieën inzake circulariteit en actualiseringen van dergelijke strategieën.

Artikel 10
Verklaring inzake het gehalte aan gerecycleerd materiaal in voertuigen

1. Voor elk voertuigtype waarvoor met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the entry into force of the Regulation*] 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, boor in permanente magneten en motoren voor elektrische voertuigen;
 - b) aluminium en aluminiumlegeringen;
 - c) magnesium en magnesiumlegeringen;

d) staal.

De verklaring heeft betrekking op het gerecycleerde gehalte aan deze materialen in het voertuigtype en vermeldt, per aandeel materiaal, of het materiaal is gerecycleerd 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 gerecycleerde inhoud van een bepaald materiaal aan te geven niet van toepassing wanneer voor dat materiaal een streefcijfer is vastgesteld overeenkomstig artikel 6, lid 3 of 4.

Artikel 11

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

1. Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] verlenen fabrikanten afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven onbeperkte, gestandaardiseerde en niet-discriminerende toegang tot de in bijlage V vermelde informatie, waardoor toegang tot en veilige verwijdering en vervanging mogelijk wordt gemaakt van:
 - a) in het voertuig ingebouwde batterijen voor elektrische voertuigen;
 - b) in het voertuig ingebouwde motoren voor elektrische voertuigen;
 - c) voertuigdelen, onderdelen en materialen die de in bijlage VII, deel B, genoemde vloeistoffen bevatten en die zich in voertuigen bevinden;
 - d) de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen die zich in voertuigen bevinden;
 - e) voertuigdelen en onderdelen die de kritieke grondstoffen als bedoeld in artikel 27, lid 1, punt b), van Verordening (EU) [verordening kritieke grondstoffen] bevatten op het moment van de typegoedkeuring van het voertuig;
 - f) digitaal gecodeerde onderdelen en voertuigdelen in een voertuig, indien deze codering de reparatie, het onderhoud of de vervanging ervan in een ander voertuig verhindert.
2. Fabrikanten zorgen voor samenwerking met de erkende verwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven door de nodige communicatieplatforms op te zetten om de in lid 1 bedoelde informatie en de in bijlage V gespecificeerde informatie te verstrekken en actueel te houden.

De fabrikanten verstrekken de in de eerste alinea bedoelde informatie kosteloos. De fabrikanten kunnen vergoedingen aanrekenen aan afvalverwerkers en reparatie- en onderhoudsbedrijven tot het bedrag dat nodig is om de administratieve kosten te dekken voor het toegankelijk maken van de vereiste informatie via communicatieplatforms.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om bijlage V te wijzigen door de lijst van voertuigdelen, onderdelen en materialen van voertuigen en de reikwijdte van de door de fabrikanten te verstrekken informatie te herzien.

Artikel 12

Etikettering van in voertuigen aanwezige voertuigdelen, onderdelen en materialen

1. Fabrikanten en hun leveranciers gebruiken voor de etikettering en identificatie van voertuigdelen, onderdelen en materialen van voertuigen de nomenclatuur van de in de punten 1 tot en met 3 van bijlage VI vermelde coderingsnormen voor onderdelen en materialen.
2. De fabrikanten zorgen ervoor dat motoren voor elektrische voertuigen die permanente magneten bevatten, zijn voorzien van een opvallend, duidelijk leesbaar en onuitwisbaar etiket waarop de in punt 4 van bijlage VI genoemde informatie is vermeld.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VI teneinde deze aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang aan te passen.

Artikel 13

Circulariteitspaspoort voor voertuigen

1. Met ingang van [*OP: please insert a date = the first day of the month following 84 months after entry into force of the Regulation*] heeft elk in de handel gebracht voertuig een circulariteitspaspoort voor voertuigen dat in overeenstemming wordt gebracht met en, waar mogelijk, wordt geïntegreerd in andere milieupaspoorten voor voertuigen die in het Unierecht zijn vastgesteld.
2. Het circulariteitspaspoort voor voertuigen bevat de in artikel 11 van deze verordening bedoelde informatie in digitaal formaat en is kosteloos toegankelijk.
3. De fabrikant die het voertuig in de handel brengt, zorgt ervoor dat de informatie in het circulariteitspaspoort voor voertuigen nauwkeurig, volledig en actueel is.
4. Alle informatie in het circulariteitspaspoort voor voertuigen voldoet aan de door de Commissie uit hoofde van lid 6 vastgestelde regels en:
 - a) is gebaseerd op open normen;
 - b) is ontwikkeld met een interoperabel formaat;
 - c) kan via een open interoperabel gegevensuitwisselingsnetwerk zonder afhankelijkheid van één aanbieder worden doorgegeven;
 - d) is machineleesbaar, gestructureerd en doorzoekbaar.
5. Het circulariteitspaspoort voor voertuigen van een voertuig dat een autowrak is geworden, vervalt ten vroegste zes maanden na de afgifte van het certificaat van vernietiging voor dat autowrak.
6. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast met regels voor:
 - a) de wijze en technische specificatie van de oplossing die moet worden gebruikt om toegang te krijgen tot het circulariteitspaspoort voor voertuigen;
 - b) de technische ontwerp- en exploitatievoorschriften voor het circulariteitspaspoort voor voertuigen, met inbegrip van regels inzake:
 - i) de interoperabiliteit van het 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 circulariteitspaspoort voor voertuigen;
- iii) de beschikbaarheid van het circulariteitspaspoort voor voertuigen nadat de fabrikant die verantwoordelijk is voor de naleving van de verplichtingen van lid 3 ophoudt te bestaan of niet langer actief is in de Unie;
- c) de invoering, wijziging en actualisering van de gegevens in het circulariteitspaspoort voor voertuigen door andere derden dan de fabrikant;
- d) de locatie van de gegevensdrager of een ander identificatienummer dat toegang geeft tot het 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 van dit artikel bedoelde uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK IV BEHEER VAN AUTOWRAKKEN

AFDELING 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 14 Bevoegde autoriteit

1. De lidstaten wijzen een of meer bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de verplichtingen uit hoofde van dit hoofdstuk, met name voor het toezicht op en de verificatie van de naleving door producenten en organisaties voor producentenverantwoordelijkheid van hun verplichtingen als bedoeld in de artikelen 15 tot en met 36.
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 17;
 - b) de vergunning van de producenten en de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid overeenkomstig artikel 19;
 - c) het toezicht op de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid overeenkomstig de artikelen 16 en 20;
 - d) het verzamelen van gegevens over voertuigen en autowrakken overeenkomstig artikel 17, lid 12, en artikel 49, lid 6;
 - e) het beschikbaar stellen van informatie overeenkomstig artikel 49.

4. Uiterlijk op [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 3 months after the date of entry into force of this Regulation*] stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de namen en adressen van de overeenkomstig lid 1 aangewezen bevoegde autoriteiten. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld in kennis van elke wijziging van de naam of het adres van die bevoegde autoriteiten.

Artikel 15

Erkende verwerkingsinrichtingen

1. Onverminderd Richtlijn 2010/75/EU moeten inrichtingen of ondernemingen die voornemens zijn autowrakken te verwerken daarvoor van de bevoegde autoriteit een vergunning verkrijgen overeenkomstig artikel 23 van Richtlijn 2008/98/EG en voldoen aan de in die vergunning vastgestelde voorwaarden.
2. Met het oog op de afgifte van een in lid 1 bedoelde vergunning gaat de bevoegde autoriteit na of de inrichting of onderneming over de technische, financiële en organisatorische capaciteit beschikt die nodig is om aan de verplichtingen van artikel 27 te voldoen.
3. In de in lid 1 bedoelde vergunningen wordt vermeld dat de verwerkingsinrichtingen bevoegd zijn om een in artikel 25 bedoeld certificaat van vernietiging af te geven.
4. De bevoegde autoriteit ziet erop toe dat de voorwaarden van en de procedures voor het verlenen van de vergunning volledig worden gecoördineerd wanneer meer dan één bevoegde autoriteit of meer dan één inrichting of onderneming die voornemens is autowrakken te verwerken bij die vergunningsprocedures is betrokken.

AFDELING 2

UITGEBREIDE PRODUCENTENVERANTWOORDELIJKHEID

Artikel 16

Uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] hebben producenten een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor voertuigen die zij voor het eerst op de markt aanbieden op het grondgebied van een lidstaat. De regeling die de producenten hebben vastgesteld om die verantwoordelijkheid uit te oefenen, is in overeenstemming met de artikelen 8 en 8 bis van Richtlijn 2008/98/EG en voldoet aan de voorschriften van dit hoofdstuk.

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

- a) voertuigen die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt hebben aangeboden en die autowrakken worden,
 - i) worden ingezameld overeenkomstig artikel 23;
 - ii) worden verwerkt overeenkomstig artikel 27;
- b) de afvalverwerkers die de in punt a) bedoelde autowrakken verwerken, voldoen aan de in artikel 34 vastgestelde streefcijfers.

Artikel 17
Producentenregister

1. Uiterlijk op [OP: Please insert the date = the last day of the month following 35 months after the date of entry into force of this Regulation] stellen de lidstaten een producentenregister op aan de hand waarvan kan worden nagegaan of producenten de voorschriften van dit hoofdstuk naleven.

Dat register moet verwijzingen naar andere nationale registers van producentenwebsites bevatten om in alle lidstaten de registratie van producenten of aangewezen vertegenwoordigers voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid te vergemakkelijken.

2. Producenten registreren zich in het in lid 1 bedoelde register. Daartoe dienen zij in elke lidstaat waar zij voertuigen 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 aangewezen vertegenwoordigers voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid in die lidstaat zijn geregistreerd.

3. De registratieaanvraag bevat de in bijlage VIII vermelde informatie. De lidstaten kunnen zo nodig om aanvullende informatie of documenten verzoeken om het producentenregister op efficiënte wijze te kunnen gebruiken.
4. In afwijking van lid 3 wordt de in punt 1, d), van bijlage VIII bedoelde informatie hetzij in de registratieaanvraag krachtens lid 3, hetzij in de vergunningsaanvraag krachtens artikel 19 verstrekt.
5. Wanneer een producent overeenkomstig artikel 18 een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid heeft aangewezen, voldoet die organisatie *mutatis mutandis* aan de verplichtingen van dit artikel, tenzij anders is bepaald door de lidstaat waar het voertuig voor het eerst op de markt is aangeboden.
6. De verplichtingen uit hoofde van dit artikel kunnen namens een producent door een aangewezen vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid worden vervuld.
7. De lidstaten kunnen besluiten dat de registratieprocedure overeenkomstig dit artikel en de vergunningsprocedure overeenkomstig artikel 19 één enkele procedure vormen, mits de vergunningsaanvraag voldoet aan de voorschriften van de leden 3 tot en met 6 van dit artikel.
8. De bevoegde autoriteit:
 - a) stelt via een elektronisch gegevensverwerkingssysteem informatie over de aanvraagprocedure beschikbaar op haar website;
 - b) keurt registraties goed en verstrekt een registratienummer binnen een termijn van maximaal twaalf weken, te rekenen vanaf het tijdstip waarop alle in de leden 2 en 3 vereiste informatie is verstrekt.
9. De bevoegde autoriteit kan:

- a) modaliteiten vaststellen met betrekking tot de eisen voor en het proces van registratie zonder inhoudelijke eisen toe te voegen aan de in de leden 2 en 3 vastgestelde eisen;
 - b) producenten een op kosten gebaseerde en evenredige vergoeding in rekening brengen voor de behandeling van de in lid 2 bedoelde aanvragen.
10. De bevoegde autoriteit kan weigeren een producent te registreren of de registratie van de producent intrekken wanneer de in lid 3 bedoelde informatie en de bijbehorende bewijsstukken niet zijn verstrekt of niet toereikend zijn, of wanneer de producent niet langer voldoet aan de in bijlage VIII, punt 1, d), vastgestelde eisen.

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

11. De producent of, in voorkomend geval, de voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid aangewezen vertegenwoordiger van de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid die is aangewezen namens de producenten die zij vertegenwoordigt, stelt de bevoegde autoriteit onverwijld in kennis van wijzigingen in de informatie in de 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 aangewezen vertegenwoordiger van de producent of de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid brengt aan de voor het register verantwoordelijke bevoegde autoriteit verslag uit over de uitvoering van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

Artikel 18

Organisatie voor producentenverantwoordelijkheid

1. Producenten kunnen ervoor kiezen hun verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel na te komen of kunnen een overeenkomstig artikel 19 gemachtigde organisatie voor producentenverantwoordelijkheid belasten met het namens hen nakomen van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.
2. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid waarborgen het vertrouwelijke karakter van de gegevens in hun bezit in geval van door eigendomsrechten beschermde informatie of rechtstreeks aan individuele producenten of hun aangewezen vertegenwoordigers voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid toe te schrijven informatie.
3. Naast de in artikel 8 bis, lid 3, punt e), van Richtlijn 2008/98/EG bedoelde informatie publiceren organisaties voor producentenverantwoordelijkheid ten minste elk jaar op hun websites, met inachtneming van de vertrouwelijkheid van commerciële en industriële gegevens, informatie over de inzameling van autowrakken en de verwezenlijking van de streefcijfers voor hergebruik en recycling, hergebruik en nuttige toepassing en recycling van kunststoffen door de producenten die de organisatie voor producentenverantwoordelijkheid opdracht hebben gegeven.
4. Organisaties voor producentenverantwoordelijkheid zorgen voor een eerlijke vertegenwoordiging van producenten en afvalverwerkers in hun bestuursorganen.

Artikel 19

Vergunning voor het nakomen van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid

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

Artikel 20
Financiële verantwoordelijkheid van producenten

1. De door de producent betaalde financiële bijdragen dekken de volgende kosten in verband met de voertuigen die de producent op de markt aanbiedt:
 - a) de kosten van de inzameling van autowrakken die nodig is om te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 23 tot en met 26 en de kosten van de verwerking van autowrakken die nodig is om te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 27 tot en met 30, 34 en 35, mits deze kosten niet worden gedekt door de inkomsten van afvalverwerkers in verband met de verkoop van gebruikte reserveonderdelen, van autowrakken waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, of van secundaire grondstoffen die uit autowrakken zijn gerecycleerd;
 - b) de kosten van bewustmakingscampagnes om de inzameling van autowrakken te verbeteren;
 - c) de kosten van het opzetten van het in artikel 25 bedoelde kennisgevingssysteem;
 - d) de kosten van het verzamelen van gegevens en het rapporteren aan de bevoegde autoriteiten.
2. De bevoegde autoriteit houdt, in nauwe samenwerking met producenten, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid en afvalverwerkers, toezicht op:
 - a) de gemiddelde kosten van inzameling, recycling en verwerking en de inkomsten van afvalverwerkers;
 - b) de hoogte van de financiële bijdragen die de producenten moeten betalen aan de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid die zijn aangewezen in het geval van gezamenlijke nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, zodat de kosten eerlijk over alle belanghebbende ondernemingen worden verdeeld.
3. De financiële bijdragen die worden betaald door de producenten die voertuigen voor speciale doeleinden op de markt aanbieden, dekken alleen de in lid 1, punt a), bedoelde kosten die betrekking hebben op de inzameling van dergelijke voertuigen en de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen daaruit.
4. Indien producenten de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid individueel nakomen, bieden zij een garantie voor voertuigen die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt aanbieden. Deze garantie zorgt ervoor dat de in lid 1 bedoelde verrichtingen met betrekking tot die voertuigen worden gefinancierd.

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

De garantie kan de vorm aannemen van deelname van de producent aan passende regelingen voor de financiering van het beheer van autowrakken, een recyclingverzekering of een geblokkeerde bankrekening.

Artikel 21
Modulatie van bijdragen

1. In het geval van een collectieve nakoming van de verplichtingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid zorgen organisaties voor producentenverantwoordelijkheid ervoor dat de financiële bijdragen die de producenten aan hen betalen, worden gemoduleerd door rekening te houden met het volgende:
 - a) het gewicht van het voertuig;
 - b) het type aandrijving;
 - c) het percentage recycleerbaarheid en herbruikbaarheid van het voertuigtype waartoe het voertuig behoort, op basis van de informatie die overeenkomstig artikel 4 aan de typegoedkeuringsinstantie is verstrekt;
 - d) de tijd die nodig is om het voertuig in een erkende verwerkingsinrichting te demonteren, met name voor voertuigdelen en onderdelen die vóór het shredderen moeten worden verwijderd overeenkomstig artikel 30;
 - e) het aandeel materialen en stoffen die een hoogwaardig recyclingproces verhinderen, zoals kleefstoffen, versterkte kunststoffen of met koolstof versterkte materialen;
 - f) het percentage gerecycleerde materialen van de in de artikelen 6 en 10 genoemde materialen die in het voertuig worden gebruikt;
 - g) de aanwezigheid en de hoeveelheid van de in artikel 5, lid 2, bedoelde stoffen.
2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot aanvulling van deze verordening door nadere regels vast te stellen voor de wijze waarop de in lid 1 bedoelde criteria moeten worden toegepast.

Artikel 22
Kostentoerekeningsmechanismen voor voertuigen die in een andere lidstaat autowrakken worden

1. Wanneer een voertuig een autowrak wordt in een andere lidstaat dan de lidstaat op het grondgebied waarvan het voertuig voor het eerst op de markt is aangeboden, zorgt de producent van dat voertuig of, indien zij is aangewezen overeenkomstig artikel 18, de aangewezen organisatie voor producentenverantwoordelijkheid ervoor dat de nettokosten van afvalbeheeractiviteiten als bedoeld in artikel 20 die door afvalverwerkers in andere lidstaten worden gemaakt, worden gedekt.
2. Een producent of, indien zij is aangewezen overeenkomstig artikel 18, een organisatie voor producentenverantwoordelijkheid:
 - a) wijst door middel van een schriftelijk mandaat in elke lidstaat een aangewezen vertegenwoordiger voor de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid aan;
 - b) zet mechanismen voor grensoverschrijdende samenwerking op met de afvalverwerkers die afvalbeheeractiviteiten als bedoeld in artikel 20 verrichten.
3. De lidstaat waar het voertuig een autowrak is geworden, houdt toezicht op de naleving van de leden 1 en 2 door de producent of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 18, de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid. Het toezicht is gebaseerd op de informatie die door de producent of, indien zij zijn

aangewezen overeenkomstig artikel 18, de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, is geverifieerd en aan de bevoegde autoriteiten gerapporteerd over de uitvoering van de leden 1 en 2, met name over de berekening en toewijzing van kosten voor het beheer van autowrakken als bedoeld in lid 1, met inachtneming van de vertrouwelijkheid van bedrijfsinformatie en andere punten van zorg met betrekking tot het concurrentievermogen.

4. Indien dit nodig is om de naleving van dit artikel te waarborgen en versterking van de eengemaakte markt te voorkomen, is de Commissie bevoegd overeenkomstig artikel 50 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen door gedetailleerde regels vast te stellen inzake de verplichtingen van de producenten, de lidstaten en de afvalverwerkers en de kenmerken van de in lid 1 bedoelde mechanismen.

AFDELING 3

INZAMELING VAN AUTOWRAKKEN

Artikel 23

Inzameling van autowrakken

1. Producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 18, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, zetten inzamelingssystemen op, met inbegrip van inzamelpunten, of nemen deel aan het opzetten daarvan, voor alle autowrakken die behoren tot voertuigcategorieën die zij voor het eerst op het grondgebied van een lidstaat op de markt hebben aangeboden.

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 18, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid inzamelingssystemen voor alle autowrakken opzetten.

2. De producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 18, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid zorgen ervoor dat de in lid 1 bedoelde inzamelingssystemen:
 - a) het volledige grondgebied van de lidstaat bestrijken;
 - b) zorgen voor de beschikbaarheid van voldoende erkende verwerkingsinrichtingen, rekening houdend met de bevolkingsgrootte en -dichtheid en het verwachte volume aan autowrakken, en niet beperkt zijn tot gebieden waar de inzameling en het daaropvolgende beheer het meest winstgevend zijn;
 - c) zorgen voor de inzameling van afgedankte voertuigdelen afkomstig van reparaties van voertuigen;
 - d) de inzameling van autowrakken van elk merk mogelijk maken, ongeacht hun herkomst;
 - e) de kosteloze overdracht van alle autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen mogelijk maken, zoals bepaald in artikel 24, lid 2.

3. Producenten of, indien zij zijn aangewezen overeenkomstig artikel 18, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid voeren voorlichtingscampagnes uit om het inzamelingssysteem voor autowrakken onder de aandacht te brengen en informatie te

verstrekken over de gevolgen voor het milieu van de onjuiste inzameling en verwerking van autowrakken.

4. De lidstaten kunnen andere afvalverwerkers dan erkende verwerkingsinrichtingen toestaan inzamelpunten voor autowrakken op te zetten.

De afvalverwerker die het inzamelpunt exploiteert:

- a) zorgt ervoor dat het inzamelpunt voldoet aan de in deel A van bijlage VII vastgestelde voorwaarden voor de opslag van autowrakken;
 - b) heeft van de in artikel 14 bedoelde bevoegde autoriteiten een vergunning verkregen om autowrakken in te zamelen en in het respectieve register te worden geregistreerd;
 - c) garandeert dat alle ingezamelde autowrakken binnen een jaar na ontvangst van het afgedankte voertuig aan een erkende verwerkingsinrichting worden overgedragen; en
 - d) voldoet aan alle andere in de nationale wetgeving vastgestelde toepasselijke voorwaarden voor de opslag van afvalstoffen.
5. De afvalverwerkers, met inbegrip van erkende verwerkingsinrichtingen, verstrekken de voertuigeigenaar een document in elektronisch formaat waarin de ontvangst van een autowrak wordt bevestigd, en verstrekken dit document via een overeenkomstig artikel 25, lid 2, vastgestelde elektronische kennisgevingsprocedure aan de betrokken autoriteiten van de lidstaat, met inbegrip van de krachtens artikel 14 aangewezen bevoegde autoriteiten.

Artikel 24

Overdracht van autowrakken aan erkende verwerkingsinrichtingen

1. Alle autowrakken worden voor verwerking overgedragen aan erkende verwerkingsinrichtingen.
2. De overdracht van een autowrak aan een erkende verwerkingsinrichting is kosteloos voor de laatste eigenaar van een voertuig, tenzij het autowrak geen essentiële voertuigdelen of onderdelen bevat, met uitzondering van de batterij voor elektrische voertuigen, of afvalstoffen bevat die aan het autowrak zijn toegevoegd.

Artikel 25

Certificaat van vernietiging

1. Erkende verwerkingsinrichtingen geven voor elk verwerkt autowrak een certificaat van vernietiging af aan de laatste eigenaar van het autowrak. Het certificaat van vernietiging bevat de in bijlage IX vermelde gegevens.
2. Het certificaat van vernietiging wordt in elektronische vorm afgegeven en via een elektronische kennisgevingsprocedure verstrekt aan de betrokken autoriteiten van de lidstaat, met inbegrip van de overeenkomstig artikel 14 aangewezen bevoegde autoriteiten.
3. Indien het autowrak waarvoor in een lidstaat een certificaat van vernietiging is afgegeven, in een andere lidstaat is ingeschreven, stellen de voertuigregistratiediensten van de lidstaat waar het certificaat van vernietiging is afgegeven de betrokken voertuigregistratiediensten van de lidstaat waar het voertuig

is ingeschreven ervan in kennis dat voor het desbetreffende voertuig een certificaat van vernietiging is afgegeven.

4. De relevante autoriteiten van een lidstaat annuleren de inschrijving van een autowrak pas nadat zij het certificaat van vernietiging voor dat voertuig hebben ontvangen.
5. In een lidstaat afgegeven certificaten van vernietiging worden in alle andere lidstaten erkend.

Artikel 26

Verplichtingen voor de voertuigeigenaar

De eigenaar van een voertuig dat een autowrak wordt:

- a) draagt het autowrak over aan een erkende verwerkingsinrichting of, in de in artikel 23, lid 4, bedoelde gevallen, aan een inzamelpunt, zonder onnodige vertraging na ontvangst van informatie dat het voertuig voldoet aan een van de in deel A, punten 1 en 2, van bijlage I vastgestelde criteria voor onherstelbaarheid;
- b) dient bij de betrokken registratiedienst een certificaat van vernietiging in.

AFDELING 4

VERWERKING VAN AUTOWRAKKEN

Artikel 27

Verplichtingen voor erkende verwerkingsinrichtingen

1. Erkende verwerkingsinrichtingen zorgen ervoor dat alle autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan, alsook afgedankte onderdelen afkomstig van reparaties van voertuigen, worden aanvaard en verwerkt in overeenstemming met de voorwaarden in hun vergunningen en met deze verordening.
2. Erkende verwerkingsinrichtingen zorgen ervoor dat alle verwerkingen van autowrakken ten minste voldoen aan de artikelen 28, 29, 30, 31, 34 en 35 van en bijlage VII bij deze verordening, en passen de beste beschikbare technieken zoals gedefinieerd in artikel 3, punt 10, van Richtlijn 2010/75/EU toe.
3. Erkende verwerkingsinrichtingen:
 - a) slaan, zelfs tijdelijk, alle autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan op overeenkomstig de minimumeisen van bijlage VII, deel A;
 - b) verwijderen gevaarlijke afvalstoffen uit alle autowrakken overeenkomstig artikel 29 en de minimumeisen van bijlage VII, deel B;
 - c) verwijderen vóór het shredderen of verdichten op niet-destructieve wijze de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen uit het autowrak door middel van handmatige demontage of (semi-)automatische demontage als er sprake is van onderdelen die kunnen worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht;
 - d) verwerken alle autowrakken en de voertuigdelen, onderdelen en materialen ervan volgens de afvalhiërarchie en overeenkomstig de algemene voorschriften van artikel 4 van Richtlijn 2008/98/EG en de artikelen 32, 34, 35 en 36 van deze verordening.

Naast de voorschriften van artikel 35 van Richtlijn 2008/98/EG slaan de erkende verwerkingsinrichtingen de geregistreerde uitgevoerde verwerkingshandelingen van autowrakken gedurende drie jaar elektronisch op en kunnen zij deze informatie op verzoek van de relevante nationale autoriteiten verstrekken.

4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage VII door de minimumeisen inzake de verwerking van autowrakken aan te passen aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang.
5. De lidstaten moedigen erkende verwerkingsinrichtingen aan om gecertificeerde milieubeheersystemen in te voeren overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1221/2009.

Artikel 28

Algemene voorschriften voor het shredderen

1. Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] verlangen erkende verwerkingsinrichtingen en andere afvalverwerkers dat autowrakken die met het oog op het shredderen ervan aan hen worden overgedragen, vergezeld gaan van het volgende:
 - a) documentatie met inbegrip van het voertuigidentificatienummer (VIN) voor het betrokken autowrak;
 - b) een kopie van het certificaat van vernietiging dat voor het betrokken autowrak is afgegeven.
2. Erkende verwerkingsinrichtingen en afvalverwerkers die autowrakken ontvangen die niet voldoen aan de voorschriften van lid 1:
 - a) melden de niet-naleving aan de bevoegde autoriteit;
 - b) onthouden zich van het gebruik van die autowrakken in hun shredderactiviteiten, tenzij de bevoegde autoriteit toestemming verleent voor die activiteiten.
3. Afvalverwerkers die autowrakken shredderen, vermengen autowrakken, voertuigdelen, onderdelen en materialen daarvan niet met verpakkingsafval en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur.

Artikel 29

Verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit autowrakken

1. Zo spoedig mogelijk na de overdracht van een autowrak aan de erkende verwerkingsinrichting, verwijdert die inrichting gevaarlijke afvalstoffen uit deze voertuigen voordat zij verder worden verwerkt, met inachtneming van de minimumeisen van bijlage VII, deel B.
2. De in bijlage VII, deel B, vermelde vloeistoffen worden gescheiden ingezameld en opgeslagen, overeenkomstig de voorschriften van bijlage VII, deel A. Afgewerkte olie wordt gescheiden van de andere vloeistoffen ingezameld en opgeslagen en wordt verwerkt overeenkomstig artikel 21 van Richtlijn 2008/98/EG.
3. De voertuigdelen, onderdelen en materialen die de in artikel 5, lid 2, bedoelde stoffen bevatten, worden uit de autowrakken verwijderd en overeenkomstig artikel 17 van Richtlijn 2008/98/EG verwerkt.

4. De batterijen worden gescheiden verwijderd uit autowrakken en op een aangewezen plaats voor verdere verwerking opgeslagen overeenkomstig artikel 70, lid 3, van Verordening (EU) 2023/[*OP: Batteries Regulation*].
5. De voertuigdelen, onderdelen en materialen waaruit de gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd, moeten worden verwerkt en geëtiketteerd overeenkomstig de artikelen 18 en 19 van Richtlijn 2008/98/EG.
6. De erkende verwerkingsinrichting documenteert de verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen uit autowrakken door de in bijlage VII, deel B, punt 3, vermelde informatie te registreren.

Artikel 30

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

1. Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] zorgen erkende verwerkingsinrichtingen ervoor dat de in bijlage VII, deel C, vermelde voertuigdelen en onderdelen vóór het shredderen uit een autowrak worden verwijderd nadat de in artikel 29 bedoelde verwijdering van gevaarlijke afvalstoffen is voltooid.
2. Lid 1 is niet van toepassing indien een erkende verwerkingsinrichting aantoont dat bij post-shreddertechnologieën materialen even efficiënt van de in bijlage VII, deel C, vermeldingen 13 tot en met 19, genoemde voertuigdelen en onderdelen worden gescheiden als door middel van handmatige demontageprocessen of semi-automatische demontageprocessen.

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

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

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

Artikel 31

Voorschriften voor de verwijderde voertuigdelen en onderdelen

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

De voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen worden niet als afval beschouwd.

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.

De documentatie waaruit blijkt dat de beoordeling is uitgevoerd, wordt op verzoek ter beschikking gesteld van de relevante nationale autoriteiten, ook wanneer de voertuigdelen en onderdelen worden vervoerd om te worden hergebruikt, gereviseerd of gerefurbisht.

2. De verwijderde voertuigdelen en onderdelen die geschikt zijn voor hergebruik, revisie of refurbishen:
 - e) worden geëtiketteerd overeenkomstig bijlage VII, deel D, punt 2;
 - f) gaan vergezeld van een garantie, indien de voertuigdelen en onderdelen worden overgedragen aan of gebruikt door een andere persoon.
3. De in bijlage VII, deel E, vermelde voertuigdelen en onderdelen mogen niet worden hergebruikt.

Artikel 32

Handel in gebruikte, gereviseerde of refurbished voertuigdelen en onderdelen

Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] moet elke persoon die handelt in gebruikte, gereviseerde of refurbished reserveonderdelen en onderdelen op het verkooppunt:

- a) ervoor zorgen dat voertuigdelen en onderdelen worden geëtiketteerd overeenkomstig bijlage VII, deel D, punt 2;
- b) voorzien in een garantie voor gebruikte, gereviseerde of refurbished voertuigdelen en onderdelen.

Artikel 33

Het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen

1. Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] bieden de lidstaten de nodige stimulansen om het hergebruiken, reviseren en refurbishen van voertuigdelen en onderdelen te bevorderen, ongeacht of deze tijdens het gebruik of aan het einde van de levensduur van een voertuig zijn verwijderd.

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

- a) de verplichting voor reparatie- en onderhoudsbedrijven om, naast het aanbod om het voertuig te repareren met nieuwe voertuigdelen en onderdelen, klanten aan te bieden een voertuig te repareren met gebruikte, gereviseerde of refurbished reserveonderdelen, op voorwaarde dat die verplichting zodanig is geformuleerd dat zij geen buitensporige kosten of administratieve lasten voor micro- en kleine ondernemingen met zich meebrengt;
- b) het gebruik van economische stimulansen, met inbegrip van de invoering van een verlaagd btw-tarief voor gebruikte, gereviseerde of refurbished reserveonderdelen.

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

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

Artikel 34

Streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing

1. Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the calendar year following 36 months after the date of entry into force of the Regulation*] zorgen de lidstaten ervoor dat de volgende streefcijfers door de afvalverwerkers worden behaald:
 - 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 [*OP: please insert a date = the first day of the calendar year following 60 months after the date of entry into force of the Regulation*] zorgen de lidstaten ervoor dat afvalverwerkers een jaarlijks streefcijfer voor de recycling van kunststoffen behalen van ten minste 30 % van het totale gewicht aan kunststoffen in de voertuigen die aan de afvalverwerkers worden overgedragen.

Artikel 35

Verbod op het storten van niet-inerte afvalstoffen

Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] worden fracties uit geshredderde autowrakken die niet-inerte afvalstoffen bevatten en die niet met de post-shreddertechnologie worden verwerkt, niet aanvaard op een stortplaats.

Artikel 36

Overbrenging van autowrakken

1. Autowrakken mogen buiten de Unie worden verwerkt, mits de overbrenging van autowrakken plaatsvindt in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1013/2006.
2. Overbrengingen van autowrakken vanuit de Unie naar een derde land overeenkomstig lid 1 worden alleen meegerekend voor de naleving van de in artikel 34 vastgestelde verplichtingen en streefcijfers indien de exporteur van de autowrakken door de bevoegde autoriteit van het land van bestemming goedgekeurde bewijsstukken overlegt waaruit blijkt dat de verwerking heeft plaatsgevonden onder omstandigheden die in grote lijnen gelijkwaardig zijn aan de voorschriften van deze verordening en aan de voorschriften inzake de bescherming van de menselijke gezondheid en het milieu die zijn vastgelegd in andere wetgeving van de Unie.

HOOFDSTUK V GEBRUIKTE VOERTUIGEN EN DE UITVOER ERVAN

AFDELING 1 STATUS VAN GEBRUIKTE VOERTUIGEN

Artikel 37

Onderscheid tussen gebruikte voertuigen en autowrakken

Met het oog op de overdracht van de eigendom van een gebruikt voertuig kan de eigenaar van het voertuig aan elke natuurlijke of rechtspersoon die geïnteresseerd is in het verwerven van de eigendom van het betrokken voertuig of aan de bevoegde autoriteiten aantonen dat het voertuig geen autowrak is. Bij de beoordeling van de status van een gebruikt voertuig controleren de voertuigeigenaar, andere ondernemingen en bevoegde autoriteiten of aan de criteria van bijlage I is voldaan om te bepalen of het voertuig geen autowrak is.

AFDELING 2 UITVOER VAN GEBRUIKTE VOERTUIGEN

Artikel 38

Controles en voorschriften inzake de uitvoer van gebruikte voertuigen

1. Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] gelden voor gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd de controles en voorschriften van deze afdeling.
2. Deze afdeling laat andere bepalingen van deze verordening en andere rechtshandelingen van de Unie betreffende de vrijgave van goederen voor uitvoer, met name Verordening (EU) nr. 952/2013 en de artikelen 46, 47, 267 en 269 daarvan, onverlet.
3. Gebruikte voertuigen mogen alleen worden uitgevoerd indien zij:
 - a) geen autowrakken zijn op basis van de in bijlage I vermelde criteria;
 - b) in de lidstaat waar de voertuigen het laatst zijn ingeschreven overeenkomstig artikel 5, lid 1, punten a) en b), en artikel 8 van Richtlijn 2014/45/EU als technisch geschikt voor het verkeer worden beschouwd.
4. Voor elk voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig worden de volgende gegevens aan de douaneautoriteiten verstrekt of ter beschikking gesteld:
 - a) het voertuigidentificatienummer (VIN) van het gebruikte voertuig en de identificatie van de lidstaat waar het voertuig het laatst was ingeschreven;
 - b) een verklaring waarin wordt bevestigd dat het gebruikte voertuig voldoet aan de voorschriften van lid.
5. Om na te gaan of deze afdeling is nageleefd wat betreft het toestaan van vrijgave voor uitvoer van een gebruikt voertuig:
 - a) wisselen de douaneautoriteiten totdat de in artikel 45, lid 4, bedoelde interconnectie operationeel is, informatie uit en werken zij samen met de bevoegde autoriteiten overeenkomstig artikel 44 en houden zij waar nodig

- rekening met deze informatie-uitwisseling en samenwerking om een gebruikt voertuig voor uitvoer vrij te geven;
- b) zijn, zodra de in artikel 45, lid 4, bedoelde interconnectie operationeel is, artikel 39, artikel 40, leden 2 en 3, en artikel 42, lid 3, van toepassing en vinden de kennisgevingen en andere uitwisselingen uit hoofde van de artikelen 41 tot en met 43 via die elektronische systemen plaats.
6. Een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig mag niet:
- a) onder een douaneregeling worden geplaatst op basis van een vereenvoudigde aangifte overeenkomstig artikel 166 van Verordening (EU) nr. 952/2013;
 - b) worden ingeschreven in de administratie van de aangever overeenkomstig artikel 182 van Verordening (EU) nr. 952/2013;
 - c) worden beoordeeld door de marktdeelnemer zelf overeenkomstig artikel 185 van Verordening (EU) nr. 952/2013.
7. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 van deze verordening gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de in bijlage I vermelde criteria om te bepalen of een gebruikt voertuig een autowrak is.

Artikel 39

Geautomatiseerde verificatie van de informatie over de status van het voertuig

1. Alvorens gebruikte voertuigen voor uitvoer vrij te geven, gaat de douane met behulp van de in artikel 45 bedoelde elektronische systemen elektronisch en automatisch na of het voertuig op basis van het voertuigidentificatienummer en de informatie over de lidstaat van laatste inschrijving als technisch geschikt voor het verkeer wordt beschouwd overeenkomstig artikel 38, lid 3, punt b).
2. Wanneer de aan de douane verstrekte of ter beschikking gestelde informatie niet overeenstemt met de informatie in de nationale voertuigenregisters en nationale elektronische systemen inzake technische controles overeenkomstig lid 1, geven de douaneautoriteiten dat voertuig niet vrij voor uitvoer en stellen zij de betrokken onderneming daarvan via deze systemen in kennis.

Artikel 40

Risicobeheer en douanecontroles

1. Met het oog op de handhaving van de bepalingen van artikel 38 voeren de douaneautoriteiten controles uit op gebruikte voertuigen die worden uitgevoerd overeenkomstig de artikelen 46 en 47 van Verordening (EU) nr. 952/2013. Onverminderd artikel 39 worden dergelijke controles in de eerste plaats gebaseerd op een risicoanalyse, zoals bepaald in artikel 46, lid 2, van Verordening (EU) nr. 952/2013.
2. Naast het in lid 1 bedoelde risicobeheer gebruikt de douane, zodra de in artikel 45 bedoelde interconnectie operationeel is, de in artikel 45, lid 1, bedoelde elektronische systemen om te bepalen of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig voldoet aan specifieke voorwaarden in verband met de bescherming van het milieu of de verkeersveiligheid overeenkomstig lid 3 van dit artikel.
3. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 50 gedelegeerde handelingen vast te stellen om deze verordening aan te vullen door de in lid 2 bedoelde

nalevingsvoorwaarden vast te stellen, met inbegrip van specifieke voorwaarden die het derde land van invoer op de invoer van gebruikte voertuigen toepast in verband met de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid, wanneer die voorwaarden door dat derde land aan de Commissie zijn meegedeeld. Die voorwaarden kunnen worden geverifieerd aan de hand van de informatie die beschikbaar is in de in artikel 45, lid 1, bedoelde elektronische systemen.

Artikel 41 *Opschorting*

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

Artikel 42 *Vrijgave voor uitvoer*

1. Wanneer de vrijgave voor uitvoer van een gebruikt voertuig overeenkomstig artikel 41 is opgeschort, wordt dat gebruikte voertuig voor uitvoer vrijgegeven indien alle andere voorwaarden en formaliteiten met betrekking tot deze vrijgave zijn vervuld en aan een van de volgende voorwaarden is voldaan:
 - a) de bevoegde autoriteiten hebben de douaneautoriteiten niet binnen vier werkdagen na de aanvang van de opschorting verzocht de opschorting te handhaven, of
 - b) de bevoegde autoriteiten hebben de douaneautoriteiten in kennis gesteld van hun goedkeuring voor vrijgave voor uitvoer overeenkomstig deze afdeling.
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. Na elke vrijgave voor uitvoer van een gebruikt voertuig delen de douaneautoriteiten deze vrijgave voor uitvoer mee aan de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar het desbetreffende voertuig op het tijdstip van uitvoer was ingeschreven.

Artikel 43 *Weigering van vrijgave voor uitvoer*

1. Wanneer de bevoegde autoriteit concludeert dat een gebruikt voertuig waarvoor de opschorting overeenkomstig artikel 41 is gemeld, niet aan deze afdeling voldoet,

verlangt zij onmiddellijk van de douaneautoriteiten dat het desbetreffende 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 44

Samenwerking tussen autoriteiten en uitwisseling van informatie

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

Artikel 45

Elektronische systemen

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

2. Het in lid 1 bedoelde elektronische systeem MOVE-HUB biedt ten minste de volgende functionaliteiten:
 - a) het uitwisselen van de gegevens in real time met de nationale voertuigenregisters en de nationale elektronische systemen voor technische controles van de lidstaten die ermee verbonden zijn;
 - b) het mogelijk maken van geautomatiseerde elektronische controle van de gegevens in een technisch certificaat als bedoeld in bijlage II bij Richtlijn 2014/45/EU, van de datum van eerste inschrijving van een voertuig, alsook van de lidstaat waar een voertuig het laatst is ingeschreven, als bedoeld in Richtlijn 1999/37/EG, om vast te stellen of een voor uitvoer bestemd gebruikt voertuig voldoet aan de voorschriften van artikel 38, artikel 39, lid 1, en artikel 40;
 - c) het verbinden met de éénloketomgeving van de Europese Unie voor de douane, overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2399, met het oog op de uitwisseling van gegevens en de ondersteuning van het in artikel 39, lid 1, en artikel 40, lid 2, bedoelde informatie-uitwisselingsproces, en het ondersteunen van de in de artikelen 41 tot en met 43 bedoelde kennisgevingen;
 - d) het met het oog op de samenwerking met derde landen op grond van artikel 44, lid 2, mogelijk maken van de elektronische uitwisseling van informatie met de bevoegde autoriteiten van derde landen die de Commissie overeenkomstig artikel 40, lid 2, in kennis hebben gesteld van de specifieke voorwaarden voor de invoer van gebruikte voertuigen die zij toepassen.
3. De lidstaten zorgen voor interconnectie van hun nationale voertuigenregisters en nationale elektronische systemen voor technische controles met het in lid 1 bedoelde elektronische systeem MOVE-HUB. Die interconnectie is operationeel binnen twee jaar na de vaststelling van de in lid 5 bedoelde uitvoeringshandeling.
4. De Commissie koppelt het in lid 1 bedoelde systeem MOVE-HUB aan het bij artikel 4 van Verordening (EU) 2022/2399 ingestelde douane-éénloketsysteem van de Europese Unie voor de uitwisseling van certificaten, zodat de in artikel 39 en artikel 40, lid 2, bedoelde geautomatiseerde controles en de in de artikelen 41, 42 en 43 bedoelde kennisgevingen kunnen worden uitgevoerd. Die interconnectie is operationeel binnen vier jaar na de vaststelling van de in lid 5 bedoelde uitvoeringshandeling.
5. De Commissie stelt de uitvoeringshandelingen vast met de nodige regelingen voor de uitvoering van de in lid 2 bedoelde functionaliteiten van MOVE-HUB, met inbegrip van de technische aspecten die nodig zijn voor de interconnectie van nationale elektronische systemen met MOVE-HUB, de voorwaarden voor verbinding met MOVE-HUB, de door de nationale systemen te verzenden gegevens en het formaat voor de verzending van die gegevens via de onderling verbonden nationale systemen. De uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 51, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

HOOFDSTUK VI HANDHAVING

Artikel 46 Inspecties

1. Met het oog op de handhaving van deze verordening inspecteren de lidstaten:
 - a) erkende verwerkingsinrichtingen;
 - b) reparatie- en onderhoudsbedrijven;
 - c) andere inrichtingen en ondernemingen die autowrakken kunnen verwerken.
2. De inspecties hebben in elk kalenderjaar betrekking op ten minste 10 % van de in lid 1, punten a) en c), genoemde ondernemingen.
3. De lidstaten voeren ook inspecties uit op de uitvoer van gebruikte voertuigen om na te gaan of artikel 38 is nageleefd.

Artikel 47

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

1. De lidstaten stellen, met betrekking tot alle relevante bevoegde autoriteiten die bij de handhaving van deze verordening zijn betrokken, doeltreffende mechanismen in om die autoriteiten in staat te stellen in eigen land samen te werken en coördinatie te verrichten met betrekking tot de ontwikkeling en uitvoering van handhavingsmaatregelen en -activiteiten in verband met het toezicht op de in- en uitschrijving van voertuigen, de opschorting en annulering van de inschrijving en het voorkomen van illegale verwerking van autowrakken.
2. De lidstaten werken bilateraal en multilateraal samen om de preventie en opsporing van illegale verwerking van autowrakken te vergemakkelijken. Zij wisselen relevante informatie over de in- en uitschrijving van voertuigen en de opschorting en annulering van de inschrijving uit via het in artikel 45 bedoelde elektronische uitwisselingssysteem. Zij wisselen tevens relevante informatie uit over erkende verwerkingsinrichtingen en reparatie- en onderhoudsbedrijven die niet als erkende verwerkingsinrichtingen zijn toegelaten, en andere inrichtingen en ondernemingen die handelingen met betrekking tot de verwerking van autowrakken mogen verrichten. Zij wisselen binnen gevestigde structuren ervaringen en kennis op het gebied van handhavingsmaatregelen uit.

De uitwisseling van voertuigregistratiegegevens omvat de toegang tot gegevens over de prestaties, en de aard en de resultaten van de verrichte controles alsook de uitwisseling van die gegevens met de bevoegde autoriteiten van andere lidstaten teneinde de handhaving van deze verordening te vergemakkelijken.
3. De lidstaten delen de Commissie mee welke vaste personeelsleden verantwoordelijk zijn voor de in lid 2 van dit artikel en in artikel 44 bedoelde samenwerking.

Artikel 48 Sancties

Uiterlijk op [OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation] stellen de lidstaten de regels vast inzake de

sancties die van toepassing zijn op inbreuken op artikel 15, lid 1, artikel 16, artikel 19, lid 1, artikel 22, leden 1 en 2, de artikelen 23 en 24, artikel 25, leden 1 en 2, de artikelen 26 tot en met 32 en de artikelen 34, 35, 37 en 38 van deze verordening, en nemen zij alle maatregelen die nodig zijn om erop toe te zien dat die regels worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie onverwijld van die regels en maatregelen in kennis en delen haar onverwijld alle latere wijzigingen daarvan mee.

Artikel 49

Verslaglegging aan de Commissie

1. Met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 36 months after the date of entry into force of this Regulation*] maken de lidstaten in geaggregeerde vorm voor elk kalenderjaar en in het door de Commissie overeengekomen lid 5 vastgestelde formaat de volgende gegevens openbaar, die gebaseerd zijn op de informatie en gegevens die zijn ontvangen van producenten, organisaties voor producentenverantwoordelijkheid en afvalverwerkers:
 - a) het aantal in de lidstaat ingeschreven voertuigen;
 - b) het aantal voertuigen dat voor het eerst op de markt is aangeboden op het grondgebied van de lidstaat;
 - c) het aantal en het gewicht van de autowrakken die in de lidstaat zijn ingezameld en waaruit gevaarlijke afvalstoffen zijn verwijderd;
 - d) het aantal en het gewicht van de autowrakken die op het grondgebied van de lidstaat zijn gerecycleerd;
 - e) het aantal en het gewicht van de autowrakken die voor verdere verwerking naar een andere lidstaat of een derde land zijn uitgevoerd of overgebracht;
 - f) het aantal afgegeven certificaten van vernietiging;
 - g) de totale hoeveelheid en het totale gewicht van de voertuigdelen, onderdelen en materialen die uit autowrakken zijn verwijderd ten behoeve van:
 - i) hergebruik;
 - ii) revisie of refurbishen;
 - iii) recycling;
 - iv) nuttige toepassing, met inbegrip van terugwinning van energie;
 - v) verwijdering;
 - h) de hoeveelheid en het gewicht van de autowrakken die op een andere manier worden verwerkt dan aangegeven in punt d);
 - i) de hoeveelheid en het gewicht van de autowrakken die voor opvulling worden gebruikt;
 - j) de percentages van de in artikel 34 vastgestelde streefcijfers die zijn bereikt door alle afvalverwerkers die in de lidstaat actief zijn;
 - k) het gebruik van de in artikel 30, lid 2, bedoelde vrijstelling en de wijze waarop dit door de rapporterende lidstaat is gemonitord;

- l) gegevens over de organisaties voor producentenverantwoordelijkheid, met inbegrip van de namen van de rechtspersonen die zij vertegenwoordigen;
- m) gegevens over de uitvoering van artikel 21.

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

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

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

De lidstaten dienen het verslag binnen zes maanden na afloop van de periode van vijf jaar waarop het betrekking heeft bij de Commissie in. Het eerste verslag wordt uiterlijk op [OP: *please insert a date = the first day of the month following 6 years after the date of entry into force of this Regulation*] bij de Commissie ingediend.

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

- 4. Met het oog op het toezicht op de uitvoering van deze verordening verzamelt en evalueert de Commissie de overeenkomstig dit artikel beschikbaar gestelde informatie.
- 5. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast tot bepaling van:
 - a) de methode en regels voor de berekening, verificatie en rapportage van gegevens overeenkomstig lid 1, met inbegrip van:
 - i) de methode voor het bepalen van de hoeveelheid en het gewicht van de voertuigdelen, onderdelen en materialen die voor de in lid 1, punten g), h) en i), bedoelde doeleinden zijn verwijderd;
 - ii) de methode voor het bepalen van het gewicht van gerecycleerde afvalstoffen, en onder meer het bepalen van berekeningspunten en meetpunten en, indien nodig, mogelijkheden om gemiddelde verliespercentages toe te passen;

- iii) de methode voor de berekening en verificatie van de verwezenlijking van de in artikel 34 bedoelde streefcijfers voor hergebruik, recycling en nuttige toepassing.
- b) het formaat voor de in lid 1 bedoelde rapportage aan de Commissie, alsmede het formaat voor het kwaliteitscontroleverslag.

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

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

HOOFDSTUK VII

GEDELEGEERDE BEVOEGDHEDEN EN COMITÉPROCEDURE

Artikel 50

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

- 1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
- 2. De in artikel 5, lid 4, artikel 6, leden 3 en 4, artikel 7, lid 3, artikel 9, lid 7, artikel 11, lid 3, artikel 12, lid 3, artikel 21, lid 2, artikel 22, lid 4, artikel 27, lid 4, artikel 38, lid 7, en artikel 40, lid 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van [*OP: Please insert the date = the date of entry into force of this Regulation*]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden vóór het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
- 3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, lid 4, artikel 6, leden 3 en 4, artikel 7, lid 3, artikel 9, lid 7, artikel 11, lid 3, artikel 12, lid 3, artikel 21, lid 2, artikel 22, lid 4, artikel 27, lid 4, artikel 38, lid 7, en artikel 40, 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 latere daarin genoemde datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
- 4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.
- 5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 5, lid 4, artikel 6, leden 3 en 4, artikel 7, lid 3, artikel 9, lid 7, artikel 11, lid 3, artikel 12, lid 3, artikel 21, lid 2, artikel 22, lid 4, artikel 27, lid 4, artikel 38, lid 7, en artikel 40, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 51
Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 39 van Richtlijn 2008/98/EG ingestelde comité. 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 VIII **WIJZIGINGEN**

Artikel 53
Wijzigingen van Verordening (EU) 2019/1020

In bijlage II bij Verordening (EU) 2019/1020 worden de punten 10 en 11 geschrapt.

Artikel 54
Wijzigingen van Verordening (EU) 2018/858

Bijlage II bij Verordening (EU) 2018/858 wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage X bij deze verordening.

HOOFDSTUK IX **SLOTBEPALINGEN**

Artikel 55
Evaluatie

1. Uiterlijk op 31 december 203* [*OP: Please insert the date = the last day of the year following 95 months after the date of entry into force of this Regulation*] evalueert de Commissie de toepassing van deze verordening en de gevolgen ervan voor het milieu, de menselijke gezondheid en de werking van de eengemaakte markt, en dient zij daarover een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad.
2. Met inachtneming van de technische vooruitgang en de in de lidstaten opgedane ervaring alsook van eventuele herzieningen van Verordening (EG) nr. 1907/2006, neemt de Commissie in haar verslag een evaluatie op van de volgende aspecten van deze verordening:

- a) de noodzaak om het toepassingsgebied van deze verordening, met name de bepalingen van de hoofdstukken II en III, en van hoofdstuk IV, afdeling II, uit te breiden naar voertuigen van de categorieën L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} en L_{7e} zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 2, punten c) tot en met g), van Verordening (EU) nr. 168/2013 en voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂, N₃ en O zoals gedefinieerd in artikel 4, lid 1, van Verordening (EU) 2018/858;
- b) de maatregelen met betrekking tot het verstrekken van informatie over zorgwekkende stoffen in voertuigen en de noodzaak om verdere bepalingen in te voeren met betrekking tot zorgwekkende stoffen die van invloed kunnen zijn op de hoogwaardige recycling van voertuigen aan het einde van hun levensduur;
- c) de in hoofdstuk IV vastgestelde maatregelen betreffende het beheer van autowrakken, met inbegrip van de in artikel 34 vastgestelde niveaus van streefcijfers en de noodzaak deze te herzien;
- d) inbreuken en de doeltreffendheid, evenredigheid en afschrikkende werking van sancties als bedoeld in artikel 48;
- e) de noodzaak om artikel 5 van deze verordening te wijzigen.

Artikel 56

Intrekking en overgangsbepalingen

1. Richtlijn 2000/53/EG wordt ingetrokken met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 12 months after the date of entry into force of this Regulation*].

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

- a) artikel 4, lid 2, tot en met [*OP: Please insert the date the last day of the month following 71 months after the date of entry into force of this Regulation*];
 - 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 [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 35 months after the date of entry into force of this Regulation*];
 - c) artikel 7, lid 2, punt b), tot en met 31 december 20** [*OP: Please insert the year = the last day of the year following 35 months after the date of entry into force of this Regulation*];
 - d) artikel 9, lid 1 bis, alinea's 1 en 3, lid 1 ter en lid 1 quinquies tot en met [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 35 months after the date of entry into force of this Regulation*];
 - e) artikel 9, lid 1 bis, tweede alinea, tot en met [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 59 months after the date of entry into force of the Regulation*].
2. Richtlijn 2005/64/EG wordt ingetrokken met ingang van [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 71 months after the date of entry into force of this Regulation*].
 artikel 6, lid 3 van die richtlijn wordt echter ingetrokken met ingang van [*OP: Please insert the date = the last day of the month following 35 months after the date of entry into force of this Regulation*].

3. Verwijzingen naar de ingetrokken richtlijnen gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening en worden gelezen volgens de concordantietabellen in bijlage XI.

Artikel 57

Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 12 months after the date of entry into force of this Regulation*].

Artikel 54 is evenwel van toepassing met ingang van [*OP: Please insert the date = the first day of the month following 72 months after the date of entry into force of this Regulation*].

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

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

1.4.3. Verwacht(e) resulta(a)t(en) en gevolg(en)

1.4.4. Prestatie-indicatoren

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief

1.5.2. Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.

1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan

1.5.4. Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten

1.5.5. Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

2.2.2. Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken

2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

- 3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF**
- 3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven**
- 3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten**
- 3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten*
- 3.2.2. Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten*
- 3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten*
- 3.2.3.1. Geraamde personeelsbehoeften*
- 3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader*
- 3.2.5. Bijdragen van derden*
- 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten**

KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

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

1.2. Betrokken beleidsterrein(en)

Beleidssterreinen: 03 Eengemaakte markt
09 Milieu

Activiteiten: 09 02 02 — Programma voor het milieu en klimaatactie (LIFE) —
Circulaire economie en levenskwaliteit
03 02 01 01 — Werking en ontwikkeling van de interne markt voor
goederen en diensten

1.3. Het voorstel/initiatief betreft:

- een nieuwe actie
- een nieuwe actie na een proefproject/voorbereidende actie⁷¹
- de verlenging van een bestaande actie
- de samenvoeging of ombuiging van een of meer acties naar een andere/een nieuwe actie

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. Algemene doelstelling(en)

De werking van de eengemaakte markt van de EU verbeteren door de negatieve milieueffecten die verband houden met het ontwerp, de productie, de levensduur en de verwerking van afgedankte voertuigen te verminderen en bij te dragen tot de duurzaamheid van de automobielsector en de recyclingsector.

1.4.2. Specifieke doelstelling(en)

Ontwerp en productie

— De verwijdering, het hergebruik, de revisie en de recycling van materialen, voertuigdelen en onderdelen in voertuigen vergemakkelijken en uitbreiden.

— Het gebruik van gerecycleerde materialen bij de productie van voertuigen opvoeren, waardoor recycling wordt gestimuleerd, de strategische afhankelijkheid van grondstoffen wordt verminderd en de decarbonisatie van de automobielsector wordt ondersteund.

— De circulariteit vergroten van vrachtwagens, bussen, aanhangwagens en bepaalde voertuigen van categorie L die momenteel buiten het toepassingsgebied van de autowrakkenrichtlijn en de richtlijn 3R-typegoedkeuring vallen.

Verwerking van autowrakken

⁷¹ In de zin van artikel 58, lid 2, punt a) of b), van het Financieel Reglement.

— De verwerking van autowrakken verbeteren door de kwantiteit en kwaliteit van hergebruikte, gereviseerde en gerecycleerde materialen te verhogen, waardoor de milieuvoetafdruk in verband met de fase aan het einde van de levensduur wordt verkleind.

— Meer autowrakken inzamelen in de EU en ervoor zorgen dat gebruikte voertuigen die uit de EU worden uitgevoerd aan de technische voorschriften voldoen, zodat het aantal “vermiste voertuigen” en hun milieuvoetafdruk worden verminderd.

1.4.3. *Verwacht(e) resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigen/doelgroepen.

— Betere afstemming van de productie- en afvalfasen van voertuigen;
— stimulering van recycling, vermindering van de strategische afhankelijkheid van grondstoffen en energie;
— ondersteuning van de decarbonisatie van de automobieliindustrie;
— verkleining van de milieuvoetafdruk in verband met de recycling van voertuigen;
— verkleining van de externe verontreinigingsvoetafdruk van de EU en vermindering van de risico's voor de verkeersveiligheid in verband met de uitvoer van gebruikte voertuigen die technisch niet voor het verkeer geschikt zijn;
— vergroting van de circulariteit en zorgen voor een goede verwerking van voertuigen die momenteel buiten het toepassingsgebied vallen.

1.4.4. *Prestatie-indicatoren*

Vermeld de indicatoren voor de monitoring van de voortgang en de beoordeling van de resultaten

— Verbeterde recycleerbaarheid en herbruikbaarheid van voertuigen;
— beter gestroomlijnde demontage-informatie voor verwerkers;
— lagere reparatiekosten van tweedehands reserveonderdelen;
— betere inzameling van voertuigen, verminderde uitvoer van gebruikte voertuigen van lage kwaliteit en autowrakken;
— vermindering van het aantal illegaal en informeel verwerkte voertuigen;
— grotere hoeveelheden hergebruikte en gerecycleerde voertuigdelen en onderdelen;
— grotere hoeveelheden gerecycleerde materialen, gerecycleerde materialen van hogere kwaliteit en meer kritieke en strategische gerecycleerde materialen, waardoor de afhankelijkheid afneemt;
— verminderde energieafhankelijkheid bij de productie van metaal en kunststof;
— kleinere hoeveelheden gestort afval;
— toegenomen gehalte aan gerecycleerde kunststoffen en mogelijk andere materialen in nieuwe voertuigen;
— aanzienlijke vermindering van broeikasgasemissies als gevolg van een verbeterde hulpbronnenefficiëntie;
— vermindering van de luchtverontreiniging en verkeersongevallen in invoerende landen door voertuigen van hogere kwaliteit die technisch voor het verkeer geschikt zijn;
— lagere reparatiekosten voor voertuigeigenaren;
— hogere inkomsten door betere inzameling en verwerking;

- verbeterde markten voor secundaire grondstoffen, met name kunststoffen;
- vermindering van de luchtverontreiniging door toegenomen recycling van kunststoffen;
- aanzienlijke toename van de werkgelegenheid;
- vermindering van de externe milieueffecten van slecht beheerd afval;
- meer legitieme inkomsten en hogere belastinginkomsten;
- verbetering van hergebruik en recycling van voertuigen die momenteel buiten het toepassingsgebied vallen.

1.5. Motivering van het voorstel/initiatief

1.5.1. Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien, met een gedetailleerd tijdschema voor de uitrol van het initiatief

De nadere eisen zouden binnen 1-8 jaar moeten worden vastgesteld middels uitvoerings-/gedelegeerde handelingen. Uit deze voorgestelde verordening zal een reeks maatregelen voortvloeien in de vorm van mandaten, gedelegeerde of uitvoeringsbesluiten en effectbeoordelingsverslagen.

De maatregelen zullen betrekking hebben op een consistente definitie en verbeterde verificatie met voorschriften inzake recycleerbaarheid, herbruikbaarheid, verwijderbaarheid en circulariteit, en verklaringen inzake gerecycleerd materiaal. Op grond van verschillende bepalingen moeten nadere specificaties voor inzameling en verwerking worden vastgesteld, met inbegrip van berekeningsregels voor streefcijfers voor hergebruik en recycling en elektronische uitwisseling van informatie tussen de lidstaten om interoperabele registers en gestroomlijnde douanecontroles mogelijk te maken. Verdere harmonisatie-elementen hebben betrekking op de vaststelling van eenvormige criteria voor de modulatie van bijdragen in het kader van regelingen inzake uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en voor grensoverschrijdende uitgebreide producentenverantwoordelijkheid.

In het bijzonder (tijdschema voor de voltooiing van de taak in maanden na de inwerkingtreding):

- verbetering van de methode voor het bepalen van de percentages voor recycleerbaarheid, herbruikbaarheid en mogelijke nuttige toepassing (36 maanden);
- verbeterde risicobeoordeling van de resterende vrijstellingen voor gevaarlijke stoffen met steun van ECHA (24 maanden), overdracht van vrijstellingen voor met batterijen verband houdende beperkingen op stoffen naar de batterijenverordening, algemene evaluatie en afstemming op Reach/“Omnibusverordening” (96 maanden);
- regels voor de berekening en verificatie van het gerecycleerde gehalte aan kunststoffen (24 maanden), haalbaarheidsstudie voor de vaststelling van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd staal (36 maanden) en andere materialen (36 maanden), aangifteformaten voor andere materialen, waaronder kritieke grondstoffen (60 maanden);
- specificatie van de eisen inzake verwijderbaarheid voor batterijen en motoren voor elektrische voertuigen, en algemene informatie over de verwijdering van andere

relevante onderdelen, met onder andere wijziging van bijlage VII aangaande selectieve verwerking (36 maanden), actualisering van informatievereisten (72 maanden);

— specificatie van de voorschriften van de strategie inzake circulariteit en geharmoniseerde rapportage (36 maanden);

— etiketteringsvoorschriften voor voertuigdelen van kunststof (bijgewerkt na 72 maanden), batterijen en motoren voor elektrische voertuigen, in overeenstemming met de batterijenverordening en de verordening kritieke grondstoffen (36 maanden);

— wijziging van rapportageverplichtingen voor uitvoer en berekeningsregels voor verwerkingsprestaties (24 maanden);

— actualisering van de bestaande rapportage en de bijbehorende formaten voor verwerkingsprestaties, die momenteel gebaseerd zijn op Beschikking 2005/293/EG van de Commissie (uitgevoerd door Eurostat), met name wat betreft verwijderde batterijen en motoren voor elektrische voertuigen (36 maanden);

— actualisering van de typegoedkeuringsformaten die en het informatiedossier dat aan typegoedkeuringsinstanties moeten worden verstrekt (tussen 24 en 48 maanden met gebruikmaking van bestaande bevoegdheden);

— ontwikkeling van criteria voor het circulariteitspaspoort voor voertuigen (84 maanden);

— geharmoniseerde criteria voor bijdragen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (60 maanden) en grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (36 maanden);

— criteria voor de uitvoer van gebruikte voertuigen, vereisten inzake technische controles en de interoperabiliteit van informatie over de inschrijving van voertuigen (48 maanden);

— IT-ontwikkeling van het “éénloketsysteem” en steun van DG TAXUD voor de overdracht van informatie voor douaneautoriteiten in het kader van MOVE-HUB (84 maanden); — evaluatie van de werking van de markt voor reserveonderdelen (96 maanden, herzieningsclausule);

— gefaseerde aanpak voor de uitbreiding van het toepassingsgebied van voertuigcategorieën en voorbereiding voor herziening (96 maanden).

1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de Unie (deze kan het resultaat zijn van verschillende factoren, bijvoorbeeld coördinatiewinst, rechtszekerheid, grotere doeltreffendheid of complementariteit). Voor de toepassing van dit punt wordt onder “toegevoegde waarde van de deelname van de Unie” verstaan de waarde die een optreden van de Unie oplevert bovenop de waarde die door een optreden van alleen de lidstaat zou zijn gecreëerd.*

Redenen voor maatregelen op EU-niveau (ex ante):

De modernisering van de huidige autowrakkenrichtlijn, die meer dan twintig jaar geleden is vastgesteld, is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat fabrikanten, importeurs en ondernemingen worden gestimuleerd om de doelstellingen van de

Green Deal na te streven en in staat worden gesteld een bijdrage aan het actieplan voor de circulaire economie te leveren.

Uit de evaluatie van deze richtlijn is gebleken dat aanzienlijke verbeteringen nodig waren om de overgang van de automobielsector naar een circulaire economie te stimuleren, waardoor de milieuoetafdruk in verband met de productie van voertuigen en de verwerking van autowrakken wordt verkleind en de duurzaamheid van de automobielsector en de recyclingsector in Europa wordt versterkt.

Doordat de automobielsector met de overgang naar elektrische voertuigen een ingrijpende transformatie ondergaat, zal het grootste deel van de milieuoetafdruk van voertuigen verschuiven van de gebruiksfase naar de productie- en recyclingfasen, en zullen grote voorraden kritieke grondstoffen nodig zijn.

Verwachte gegenereerde toegevoegde waarde van de Unie (ex post):

Deze actie vermindert de daaruit voortvloeiende grotere kwetsbaarheid van de toeleveringsketens van de EU-industrie, met name voor kritieke grondstoffen die essentieel zijn voor de strategische autonomie van de EU. Tegelijkertijd vergemakkelijkt een betere kwaliteit van de inzameling en verwerking een toename van het gebruik van gerecycleerde materialen ter ondersteuning van de overgang naar een koolstofneutrale economie, met maximaal 14 miljoen ton CO₂-equivalent per jaar in 2040.

De toegevoegde waarde van een EU-aanpak in de vorm van één enkele verordening is dat deze zorgt voor samenhang tussen de voorschriften voor het ontwerp en de productie van voertuigen in het kader van de typegoedkeuringsprocedure en de voorschriften voor de inzamelings- en afvalfasen. Betere synchronisatie is nodig om ervoor te zorgen dat zowel de economische als de milieukwaliteit van voertuigdelen, onderdelen en materialen afkomstig van hergebruik, revisie en recycling blijft behouden.

1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan

Deze verordening volgt het voorbeeld van de batterijenverordening, die voorziet in een alomvattend kader om de circulariteit van batterijen te verbeteren. Verschillende bepalingen vormen een aanvulling op de duurzaamheidseisen voor batterijen voor elektrische voertuigen die de grootste toekomstige subsector vormen in het kader van de batterijenverordening. Deze sectorale afvalwetgeving, die volledig in het typegoedkeuringskader moet worden opgenomen, bevat een uitvoerige beschrijving van de noodzaak van beter ontwerp, betere productie en nuttige toepassing van kritieke en strategische grondstoffen, zoals geregeld in de onlangs vastgestelde verordening kritieke grondstoffen, met name voor permanente magneetmaterialen in motoren voor elektrische voertuigen.

1.5.4. *Verenigbaarheid met het meerjarig financieel kader en eventuele synergie met andere passende instrumenten*

De Europese Commissie stelt een groot herstelplan voor op basis van een versterkte langetermijnbegroting voor het volgende meerjarig financieel kader, en een nieuw herstelinstrument, NextGenerationEU.

De Europese Green Deal zal de basis vormen voor de herstelstrategie van de EU. Hieronder valt de doelstelling van schoner vervoer en schonere logistiek, met inbegrip van e-mobiliteit, die de belangrijkste aanjagers zijn voor de exponentiële groei van de vraag naar batterijen, motoren voor elektrische voertuigen en vele andere kritieke grondstoffen en strategische grondstoffen, met inbegrip van de ingebedde energie van de productie ervan.

De doelstellingen van deze verordening worden ondersteund door het meerjarig financieel kader en NextGenerationEU, die beide een belangrijke nadruk leggen op financiering en investeringen ter ondersteuning van de overgang van de Europese economie naar klimaatneutrale en circulaire modellen. Dit omvat investeringen om het afvalstoffenbeheer te moderniseren, de recyclingcapaciteit voor bepaalde afvalstromen te vergroten en hoogwaardige recycling en innovatie te bevorderen.

De circulaire economie is ook ingebed in de matrix van het onderzoeksprogramma Horizon Europa, met name het partnerschap inzake circulariteit, en is een van de pijlers van het programma voor het milieu en klimaatactie (LIFE) 2021-2027. Zij zullen van essentieel belang zijn om het duurzame concurrentievermogen van Europa op dit gebied te verzekeren en zijn economie, groei en welzijn te stimuleren. De EU zal het onderzoek op dit gebied en op aanverwante gebieden naar verwachting blijven bevorderen in het volgende MFK.

1.5.5. *Beoordeling van de verschillende beschikbare financieringsopties, waaronder mogelijkheden voor herschikking*

Voor het stroomlijnen en verbeteren van de samenhang bij de beoordeling van beperkingen op stoffen is de deskundigheid van ECHA (risicobeoordelingen van stoffen) en het JRC (ontwikkeling van methoden en procedures) het meest geschikt om te zorgen voor samenhang bij de uitvoering van de voorgestelde aanpak met betrekking tot gerelateerde dossiers zoals de verordening inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten, de batterijenverordening en de verordening kritieke grondstoffen, waarbij op dezelfde manier van hun deskundigheid wordt gebruikgemaakt.

Wat het JRC betreft, zou met de werkzaamheden kunnen worden voortgebouwd op eerder onderzoek van het JRC naar de effectbeoordeling van streefcijfers voor gerecycleerd materiaal en verificatieregels voor recyclingpercentages van batterijen en op lopende activiteiten van het JRC voor de verordening inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten alsook activiteiten van het JRC voor DG GROW met betrekking tot toekomstige beleidsmaatregelen voor kritieke grondstoffen (0,837 miljoen EUR). Het JRC zal nagaan hoe de werkzaamheden het best kunnen worden gecoördineerd en ondersteund in samenwerking met ENV en GROW.

Voor de ontwikkeling van het IT-systeem en de gegevensuitwisseling voor douanecontroles houden de behoeften aan personeel en middelen in DG TAXUD en DG MOVE verband met de digitalisering van voertuigregistratiegegevens in MOVE-HUB en weerspiegelen zij de ambitie om de uitvoer naar derde landen van voertuigen van lage kwaliteit die technisch niet voor het verkeer geschikt zijn te beperken om het aanhoudende probleem van voertuigen met onbekende locatie aan te pakken. Op lange termijn ondersteunt deze IT-ontwikkeling de verdere digitalisering van voertuigregistratiegegevens die wordt overwogen met het oog op de lopende herziening van de richtlijnen van DG MOVE over deze kwestie, die later in 2023 zullen worden vastgesteld.

Voor de strategie inzake circulariteit, de criteria voor het circulariteitspaspoort voor voertuigen en de met uitgebreide producentenverantwoordelijkheid verband houdende voorschriften zijn externe contractanten het meest geschikt om de nodige technische ondersteuning te bieden (0,500 miljoen EUR door DG GROW). Hetzelfde geldt voor ondersteunende studies voor verwerkingsvoorschriften, de werking van de markten voor reserveonderdelen, de voorbereiding voor de herziening van vrijstellingen voor beperkingen op stoffen (0,075 miljoen EUR) en de geplande gefaseerde aanpak voor de uitbreiding van het toepassingsgebied (0,575 miljoen EUR door DG ENV voor 2024-2027).

1.6. Duur en financiële gevolgen van het voorstel/initiatief

beperkte geldigheidsduur

- van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor vastleggingskredieten en vanaf JJJJ tot en met JJJJ voor betalingskredieten.

onbeperkte geldigheidsduur

- uitvoering met een opstartperiode vanaf 2025 tot en met 2028,
- gevolgd door een volledige uitvoering rond 2032.

1.7. Wijze(n) van uitvoering van de begroting⁷²

Direct beheer door de Commissie

- door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;
- door de uitvoerende agentschappen

Gedeeld beheer met lidstaten

Indirect beheer door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:

- derde landen of de door hen aangewezen organen;
- internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
- de EIB en het Europees Investeringsfonds;

⁷²

Nadere gegevens over de wijzen van uitvoering van de begroting en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- de in de artikelen 70 en 71 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
- publiekrechtelijke organen;
- privaatrechtelijke organen met een openbare dienstverleningstaak, voor zover zij zijn voorzien van voldoende financiële garanties;
- privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die voldoende financiële garanties bieden;
- organen of personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.
- *Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".*

Opmerkingen

Direct beheer door DG ENV, DG GROW, DG MOVE, DG TAXUD en administratieve regelingen met het JRC.
--

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

Het initiatief omvat aanbesteding, administratieve regelingen met het JRC en gevolgen voor de personele middelen van de Commissie.

2.2. Beheers- en controlesyste(e)m(en)

2.2.1. Rechtvaardiging van de voorgestelde beheersvorm(en), uitvoeringsmechanisme(n) voor financiering, betalingsvoorwaarden en controlestrategie

N.v.t.

2.2.2. Informatie over de geïdentificeerde risico's en het (de) systeem (systemen) voor interne controle dat is (die zijn) opgezet om die risico's te beperken

N.v.t.

2.2.3. Raming en motivering van de kosteneffectiviteit van de controles (verhouding van de controlekosten tot de waarde van de desbetreffende financiële middelen) en evaluatie van het verwachte foutenrisico (bij betaling en bij afsluiting).

N.v.t.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen, bijvoorbeeld in het kader van de fraudebestrijdingsstrategie.

N.v.t.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/NGK ⁷³	van EVA-landen ⁷⁴	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten ⁷⁵	van andere derde landen	andere toegewezen ontvangsten
1	03.02.01.01 Werking en ontwikkeling van de interne markt voor goederen en diensten	GK	JA	NEE	NEE	NEE
3	09.02.02 — Circulaire economie en levenskwaliteit	GK	JA	NEE	NEE	NEE
7	20.02.01.01 Arbeidscontractanten	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE
7	20.02.01.03 Ambtenaren uit de lidstaten die tijdelijk zijn gedetacheerd bij de instelling	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer	GK/ NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten en aspirant-kandidaten	van andere derde landen	andere toegewezen ontvangsten
	N.v.t.					

⁷³ GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

⁷⁴ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

⁷⁵ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, aspirant-kandidaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde financiële gevolgen van het voorstel inzake kredieten

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	1	Eengemaakte markt, innovatie en digitaal beleid
---	---	---

DG: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAAL 2024 – 2027
Beleidsuitgaven, ondersteunende studies	Vastleggingen	(1a)	—	0,250	—	0,250	0,500
	Betalingen	(2a)	—	0,250	—	0,250	0,500
TOTAAL kredieten voor DG GROW	Vastleggingen	=1a+1b+3	—	0,250	—	0,250	0,500
	Betalingen	=2a+2b+3	—	0,250	—	0,250	0,500

DG GROW heeft geraamd dat voor de ontwikkeling van de geactualiseerde methode voor de 3R-percentages, de criteria voor de verwijderbaarheid van batterijen en motoren voor elektrische voertuigen en de elektronische uitwisseling van informatie voor het voorgestelde circulariteitspaspoort voor voertuigen respectievelijk (0,250, 0,250 miljoen EUR) benodigd is.

In de periode 2028-2033 zullen extra middelen nodig zijn om de werkzaamheden na het einde van het huidige MFK in 2027 voort te zetten: voor DG GROW is voor de periode van 2028 tot de volledige uitvoering rond 2032 een totaalbedrag van 0,150 miljoen EUR gepland voor technische studies.

Het hierboven vermelde bedrag zou ook nodig zijn om het relevante deel van de administratieve regelingen te financieren, wat moet worden besproken tussen DG ENV/DG GROW en het JRC, en voor de aankoop van studies en gegevens met betrekking tot DG GROW-bepalingen (geactualiseerde methode voor de 3R-percentages, de criteria voor de verwijderbaarheid van batterijen en motoren voor elektrische voertuigen en de elektronische uitwisseling van informatie voor het voorgestelde circulariteitspaspoort voor voertuigen). Aanzienlijke synergieën zouden in aanmerking worden genomen met de lopende beleidsondersteuning door het JRC voor de verordening kritieke grondstoffen.

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	3	Natuurlijke hulpbronnen en milieu
---	---	-----------------------------------

DG: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAAL L 2024 – 2027
Operationele uitgaven DG ENV, ondersteunende studies	Vastleggingen	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Betalingen	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Codelegatie aan DG TAXUD, ontwikkeling van het éénloketsysteem voor douane	Vastleggingen	(1b)	—	0,030	0,260	0,260	0,550
	Betalingen	(2b)	—	0,030	0,260	0,260	0,550
Codelegatie aan DG MOVE, IT-ondersteuning	Vastleggingen	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Betalingen	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Administratieve overeenkomst met het JRC	Vastleggingen	(1a)	—	0,209	0,293	0,335	0,837
	Betalingen	(2a)	—	0,209	0,293	0,335	0,837
TOTAAL kredieten voor DG ENV	Vastleggingen	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Betalingen	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

DG ENV heeft de behoefte aan technische ondersteunende studies (van 2024 tot en met 2031) voor het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen en de vooruitzichten voor chemische recycling (0,100 miljoen EUR), de studie voor het bepalen van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd staal (0,100 miljoen EUR), de bredere haalbaarheidsstudie voor het gehalte aan gerecycleerde kritieke grondstoffen, aluminium en magnesium (0,100 miljoen EUR in 2027), criteria voor de modulatie van bijdragen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (0,050 miljoen EUR), kwaliteitseisen voor post-shreddertechnologieën (0,050 miljoen EUR), een grensoverschrijdend samenwerkingsmechanisme voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (0,100 miljoen EUR), de voorbereiding voor de herziening van vrijstellingen voor beperkingen op stoffen (0,075 miljoen EUR) en regels voor de berekening en verificatie van recyclingprestaties geraamd op (0,575 miljoen EUR) in totaal voor de periode 2024-2027.

Het JRC zal waarschijnlijk een belangrijke rol spelen bij de ondersteuning van de Commissie tijdens een deel van de technische werkzaamheden die zoals hierboven vermeld nodig zijn voor de ontwikkeling van specificaties inzake het gehalte aan gerecycleerd materiaal, de verwijderbaarheid van batterijen en motoren voor elektrische voertuigen die kritieke grondstoffen bevatten, en de berekenings- en

verificatieregels voor verwerking. Een mogelijke administratieve regeling kan de geraamde behoeften (0,837 miljoen EUR voor 2024-2027) dekken, waarbij de synergieën worden gemaximaliseerd met daarmee verband houdende taken in het kader van de verordening kritieke grondstoffen, de verordening inzake ecologisch ontwerp voor duurzame producten, en de voorstellen voor de richtlijn kunststoffen voor eenmalig gebruik en de verordening verpakkingen en verpakkingsafval.

Er vindt codelegatie plaats van DG ENV aan DG TAXUD en DG MOVE om voertuigregistratiegegevens te digitaliseren door IT-systemen uit te breiden met het oog op de interoperabiliteit van voertuigenregisters, en als tweede stap om uitvoercontroles in real time in te voeren door middel van een koppeling met het éénloketsysteem voor de douane voor de periode 2024-2027.

In de periode 2028-2033 zullen extra middelen nodig zijn om de werkzaamheden na het einde van het huidige MFK in 2027 voort te zetten:

- c) voor DG ENV is voor de periode van 2028 tot de volledige uitvoering rond 2032 een totaalbedrag van 0,550 miljoen EUR gepland voor technische studies.
- d) voor DG TAXUD is voor de periode van 2028 tot de volledige uitvoering rond 2032 een totaalbedrag van 0,500 miljoen EUR gepland voor de uitrol van IT-systemen;
- e) middelen voor het JRC in de vorm van eventuele aanvullende administratieve regelingen voor een totaalbedrag van 0,335 miljoen EUR voor de periode 2028-2032.

TOTAAL kredieten voor de RUBRIEKEN 1 tot en met 6 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Betalingen	=5+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader		7	Administratieve uitgaven				
DG ENV, DG TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAAL 2024 – 2027
Personele middelen, DG ENV	Vastleggingen	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Betalingen	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Personele middelen, DG TAXUD	Vastleggingen	(1a)	—	0,091	0,137	0,137	0,364
	Betalingen	(2a)	—	0,091	0,137	0,137	0,364
TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 7 van het meerjarig financieel kader voor DG GROW, DG TAXUD	Vastleggingen	=1a+1b +3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Betalingen	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

De rechtvaardiging voor de personeelsbehoeften is te vinden in punt 3.2.3.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAAL 2024 – 2027
TOTAAL kredieten voor de RUBRIEKEN 1 tot en met 7 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Betalingen	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. *Geraamde output, gefinancierd met beleidskredieten*

Vastleggingskredieten, in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										TOTAAL	
	OUTPUTS																	
	Soort 76	Gem. kosten	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Aantal	Koste n	Totaal aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ⁷⁷ ...																		
— Output																		
— Output																		
— Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																		
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2...																		
— Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																		
TOTAAL																		

⁷⁶ Outputs zijn producten en diensten die moeten worden geleverd (bv.: aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen enz.).

⁷⁷ Zoals beschreven in punt 1.4.2. “Specifieke doelstelling(en)...”

3.2.3. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

3.2.3.1. Geraamde behoeften aan administratieve kredieten bij de Commissie

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in voltijdequivalenten

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAAL L 2024 - 2027
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie) DG GROW: TA					
20 01 02 01 (centrale diensten en vertegenwoordigingen van de Commissie) DG ENV: TA					
20 01 02 03 (delegaties)					
01 01 01 01 (onderzoek onder contract)					
01 01 01 11 (eigen onderzoek)					
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)					
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”) DG ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (AC, END, INT van de “totale financiële middelen”) DG TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
	— in delegaties				
01 01 01 02 (AC, END, INT — onderzoek onder contract)					
01 01 01 12 (AC, END, INT — eigen onderzoek)					
Ander begrotingsonderdeel (te vermelden)					
TOTAAL	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van deze actie is toegewezen en/of binnen het DG is herverdeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	Er zijn geen extra TA-functies nodig voor het algemeen beheer. Het verwachte toezicht op alle onderhandelingstaken in 2024 en op de voorbereiding, opstelling en vaststelling van secundaire wetgeving volgens de voorgestelde termijnen zal worden uitgevoerd door het bestaande TA-personeel.
Extern personeel	Extra technische taken onder leiding van DG GROW zullen worden uitgevoerd door bestaand personeel, aangevuld met steun van DG ENV en technische expertise van het JRC (indien overeengekomen): <ul style="list-style-type: none"> — verbetering van de methode voor het bepalen van de percentages voor recycleerbaarheid, herbruikbaarheid en mogelijke nuttige toepassing; — verbeterde risicobeoordeling van de resterende vrijstellingen voor gevaarlijke stoffen met steun van ECHA, overdracht van vrijstellingen voor met batterijen verband houdende beperkingen op stoffen naar de batterijenverordening, algemene evaluatie en afstemming op Reach/“Omnibusverordening”; — specificatie van de eisen inzake verwijderbaarheid voor batterijen en motoren voor

elektrische voertuigen, en algemene informatie over de verwijdering van andere relevante onderdelen (met onder andere wijziging van bijlage IV aangaande selectieve verwerking, actualisering van informatievereisten (ondersteuning door het JRC));

- specificatie van de voorschriften van de strategie inzake circulariteit;
- etiketteringsvoorschriften voor voertuigdelen van kunststof (bijgewerkt na 72 maanden), batterijen en motoren voor elektrische voertuigen, in overeenstemming met de batterijenverordening en de verordening kritieke grondstoffen (36 maanden);
- actualisering van de typegoedkeuringsformaten die en het informatiedossier dat aan de typegoedkeuringsinstanties moeten worden verstrekt;
- ontwikkeling van criteria voor het circulariteitspaspoort voor voertuigen.

Voor DG ENV zullen aanvullende taken moeten worden gedekt door extra CA- en END-functies. Voor DG ENV zou dit vanaf 2024 1,0 vte END moeten zijn, aangevuld met respectievelijk 0,5 vte CA-functies voor 2024, 2,0 vte Ca-functies in 2025 en 2,5 vte Ca-functies in zowel 2026 als 2027 om de technische werkzaamheden uit te voeren, met ondersteuning van het JRC indien overeengekomen, met inbegrip van:

- regels voor de berekening en verificatie van het gehalte aan gerecycleerde kunststoffen, haalbaarheidsstudie voor de vaststelling van streefcijfers voor het gehalte aan gerecycleerd staal, bredere technische en economische haalbaarheidsstudie voor kritieke grondstoffen en andere materialen, aangifteformaten voor andere materialen, waaronder kritieke grondstoffen (ondersteuning door DG GROW en het JRC);
- wijziging van rapportageverplichtingen voor uitvoer en berekeningsregels voor verwerkingsprestaties (ondersteuning door het JRC);
- kwaliteitseisen voor verwerkers en post-shreddertechnologieën;
- geharmoniseerde criteria voor bijdragen in het kader van regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van uitgebreide producentenverantwoordelijkheid;
- criteria voor de uitvoer van gebruikte voertuigen;
- evaluatie van de werking van de markt voor reserveonderdelen (96 maanden, herzieningsclausule);
- gefaseerde aanpak voor de uitbreiding van het toepassingsgebied van voertuigcategorieën en voorbereiding voor herziening (96 maanden).

Voor DG TAXUD is voor 2025 voorzien in 1,0 vte en tot 2026 en 2027 in 1,5 vte aan CA-functies. De taken van DG MOVE zullen worden verricht door bestaand personeel, met technische ondersteuning van DG ENV (verzorgd door het hierboven vermelde personeel van DG ENV):

- uitvoering van de voorschriften inzake technische controles en interoperabiliteit van voertuigregistratiegegevens;
- IT-ontwikkeling van het “éénloketsysteem” en ondersteuning van DG TAXUD voor de overdracht van informatie voor douaneautoriteiten in het kader van

	MOVE-HUB.
--	-----------

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarig financieel kader

Het voorstel/initiatief:

- kan volledig worden gefinancierd binnen de relevante rubriek van het meerjarig financieel kader (MFK).
- vereist dat een beroep wordt gedaan op de niet-toegewezen marge in de desbetreffende rubriek van het MFK en/of op de speciale instrumenten zoals gedefinieerd in de MFK-verordening.
- vereist een herziening van het MFK.

3.2.5. Bijdragen van derden

Het voorstel/initiatief:

- voorziet niet in medefinanciering door derden
- voorziet in medefinanciering door derden, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁷⁸	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

⁷⁸

Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen. Vervang “N” door het verwachte eerste jaar van uitvoering (bijvoorbeeld: 2021). Hetzelfde voor de volgende jaren.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - voor de eigen middelen
 - voor overige ontvangsten
 - Geef aan of de ontvangsten worden toegewezen aan de begrotingsonderdelen voor uitgaven

in miljoenen euro's (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief						
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
Artikel								

Vermeld voor de toegewezen ontvangsten het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

--

Andere opmerkingen (bv. over de methode/formule voor de berekening van de gevolgen voor de ontvangsten of andere informatie).

--