

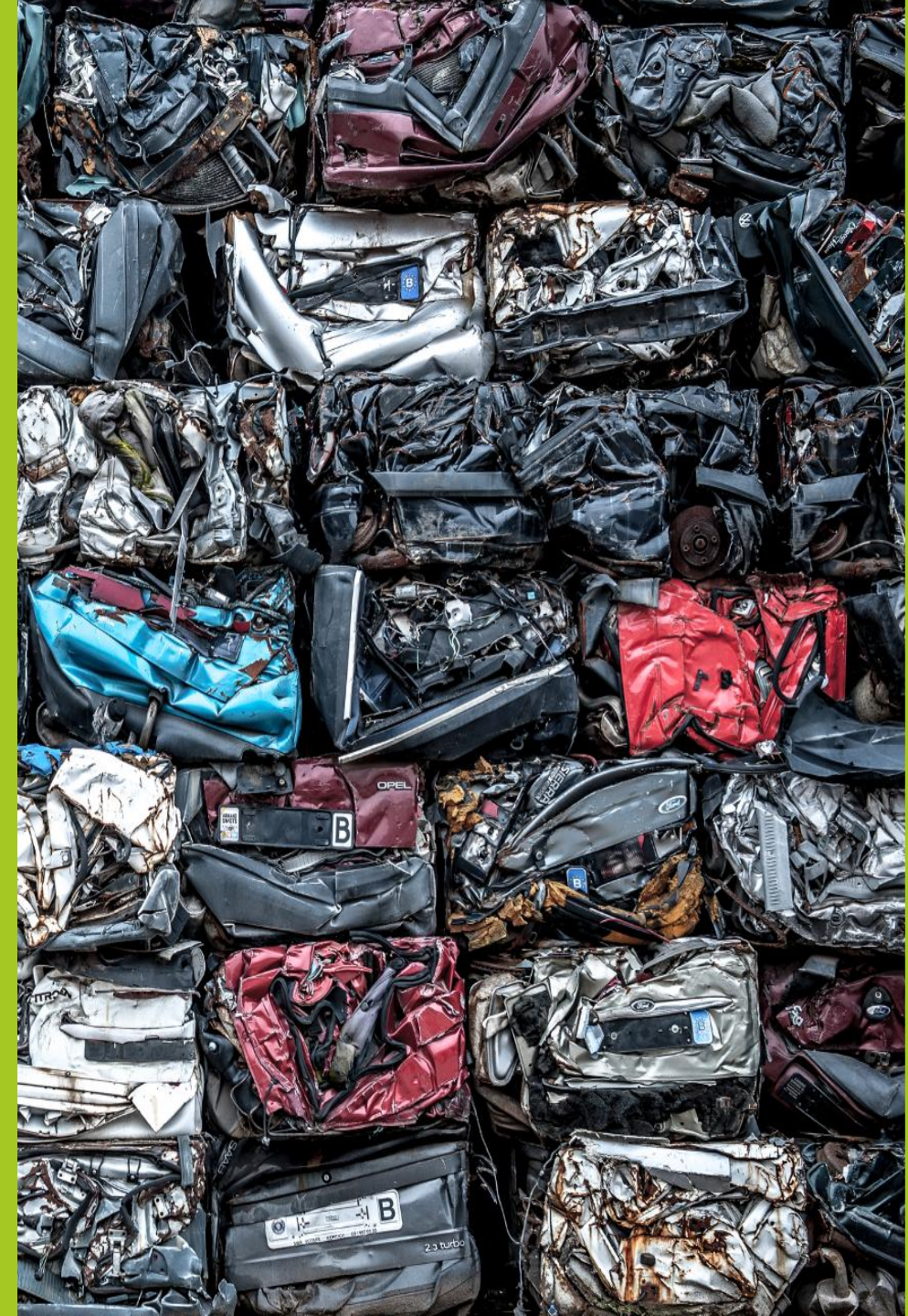
The new End-of-Life Vehicles Regulation

Regulation (EU) 2026/1738 of 8 July 2026 (OJ 24.7.2026)

**"How does this regulation contribute to more
circularity in the automotive sector ?"**

Febelauto@FRDO · 30 October 2026

Griet Van Kelecom – Project manager Circular Economy





PRODUCER RESPONSIBILITY ORGANISATION

FOR END-OF-LIFE VEHICLES & BATTERIES FROM ELECTRIC AND HYBRID VEHICLES IN BELGIUM.

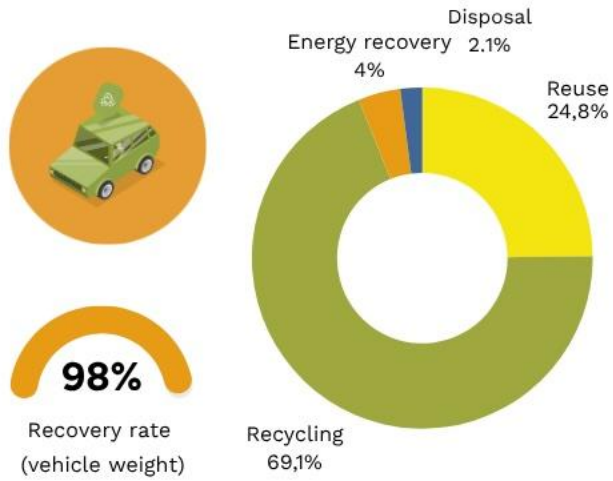




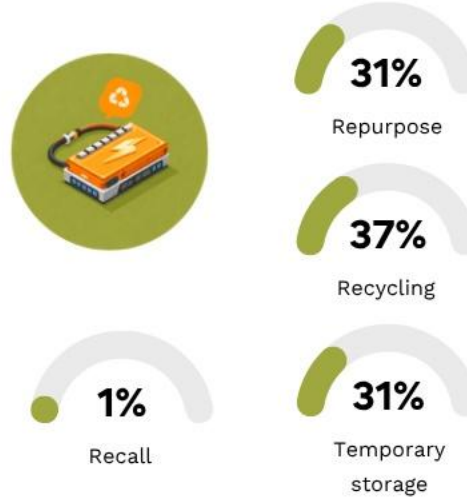
105 Authorised Treatment Facilities



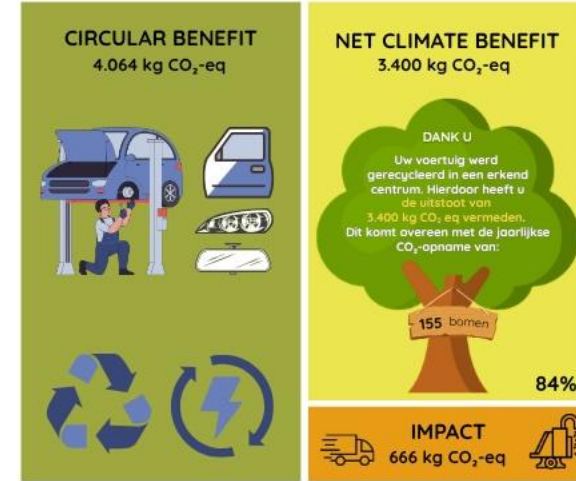
End-of-Life Vehicles



EV-batteries



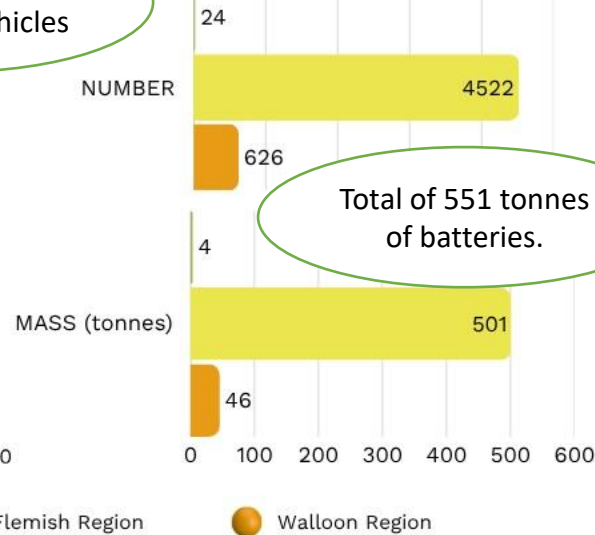
Climat benefit



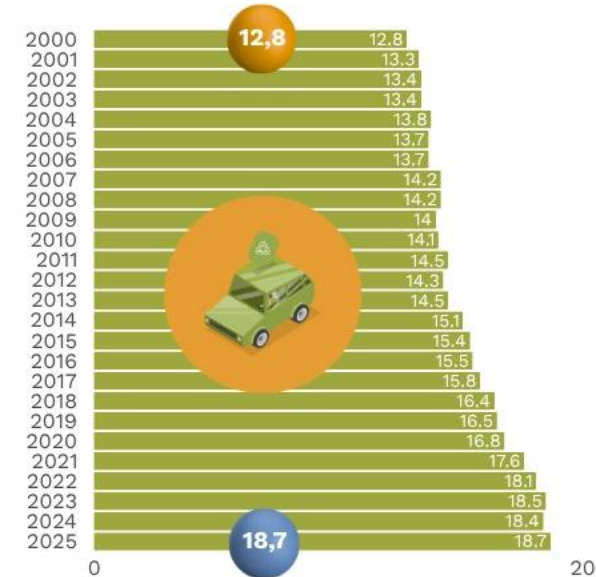
Collected end-of-Life vehicles



Collected EV-batteries



Average age



2025

ANNUAL REPORT
FIGURES

The new ELV R Regulation

on circularity requirements for vehicle design and management of end-of-life vehicles



OFFICIAL JOURNEY OF THE EUROPEAN UNION



Official Journal
of the European Union

EN
L series

2026/1738

24.7.2026

REGULATION (EU) 2026/1738 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

of 8 July 2026

on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) No 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 and (EU) 2023/1542 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC

(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

PUBLISHED

July 24th, 2026

ENTRY INTO FORCE

August 13th, 2026

20 days after publication



Pourquoi un nouveau règlement européen ?



Manque de circularité dans la conception et la production

Il faut une meilleure écoconception des voitures et davantage de matériaux recyclés



Mauvaise qualité du traitement des véhicules hors d'usage

Ferraille de faible qualité, tri insuffisant des matériaux, faible taux de recyclage des plastiques



Forte dépendance aux matières premières importées

L'industrie automobile consomme d'énormes quantités de matières premières, dont une grande partie est importée



1/3 des véhicules « disparaissent »

Environ 3,5 millions de véhicules disparaissent chaque année des routes de l'UE sans laisser de trace : exportés ou éliminés illégalement



Gouvernance faible et manque de coopération

Manque de responsabilité financière et coopération insuffisante entre constructeurs et recycleurs



1/3 des véhicules (en masse) non réglementés

Camions, motos et bus ne relèvent pas des règles actuelles

Six piliers du règlement



Couvrir plus de véhicules

Art. 2–3

Extension progressive aux autobus, camions, remorques et motos



Conception circulaire

Art. 4–13

Réutilisabilité, recyclabilité et valorisabilité, conception en vue du retrait, passeport numérique de circularité du véhicule



Utiliser du contenu recyclé

Art. 6, 10

Minimum de plastique recyclé dans les nouveaux types de véhicules ; l'acier et l'aluminium suivront



Améliorer la gouvernance

Art. 16–22

Responsabilité élargie des producteurs : ORP, autorisation, registre des producteurs, responsabilité financière



Collecter davantage

Art. 23–25, 36–46

Collecte, certificat de destruction, véhicule d'occasion vs véhicule hors d'usage, contrôle des exportations



Mieux traiter

Art. 26–35

Dépollution, retrait obligatoire avant broyage, objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation



Élargissement du champ d'application



Des voitures particulières et camionnettes aux autobus, camions, remorques et motos

Articles 2 et 3

Élargissement du champ d'application

VEHICLES FOR TRANSPORTING PEOPLE

M



M1 - PASSENGER CARS
max. 9 people incl driver



M



M1 - PASSENGER CARS
max. 9 people incl driver

M2 - SMALL BUSES
min. 9 people incl driver, max. 5T

M3 - LARGE BUSES
min. 9 people incl driver, +5T

VEHICLES FOR TRANSPORTING GOODS

N



N1 - LIGHT GOODS VEHICLES
max. mass 3,5T



N



N1 - LIGHT GOODS VEHICLES
max. mass 3,5T

N2 - MEDIUM GOODS VEHICLES
max. mass between 3,5T & 12T

N3 - HEAVY GOODS VEHICLES
max. mass +12T

MOTORCYCLES MOPEDS & QUADS

L



L1 - MOPEDS (TWO-WHEELED)
max. 50cc & max. 45 km/h

L2 - MOPEDS (THREE-WHEELED)
max. 50cc & max. 45 km/h

L3 - MOTORCYCLES (TWO-WHEELED)
+50cc & +45 km/h

L4 - SIDECAR MOTORCYCLES
asymmetrical & +50cc & +45 km/h

L5 - MOTOR TRICYCLES
symmetrical & +50cc & +45 km/h

L6 - LIGHT QUADRICYCLES
unladen mass max. 350kg, max. 50cc, max.
45 km/h & max 4kW

L7 - HEAVY QUADRICYCLES
unladen mass max. 400kg, +50cc,
+45 km/h & max 15kW



Conception circulaire

Exigences de circularité et obligations des constructeurs

Articles 4 à 13



Instruments for Increased Circularity in the automobile sector.



1

Circularity Strategy by the Producer

From September 1st, 2029

- Effective **September 1st 2029**, each manufacturer draws up a circularity strategy;
- Describes the actions to meet the circularity requirements of Chapter II (content: Annex V);
- Copy to the type-approval authorities of the Member States and to the Commission within 30 days;
- Updated every five years;
- Made publicly available by the Commission, except confidential information.

2

Digital Circularity Vehicle Passport

From September 1st, 2032

- By Vehicle;
- Content of the passport :
 - a) Information on removal and replacement of parts, components and materials (Art. 11).
 - b) Parts containing lead, mercury, cadmium or hexavalent chromium (derogation in Art. 5(5)).
 - c) Declaration on the share of recycled content (Art. 10 (1)).
 - d) Official catalogue of spare parts for the vehicle type.

Circularity within ELV R



Ecodesign

- **Vehicle design tailored to the objectives:**
 - 85 % reuse and recycling;
 - 95 % reuse and recovery;
- Requirements for **substances** in vehicles:
- Vehicle design **tailored to repair and dismantling**

Promote re-use, repair and dismantling

- **Mandatory dismantling** of certain components for the purposes of reuse and recycling
- **Access to information about safe removal and replacement** for waste management operators, publishers of technical information and repair and maintenance operators;
- **Communication platforms:** free of charge.

Better Treatment

- **Documentation** of the depollution process
- Use of **Best Available Techniques**
- **Processing requirements**
- **Mixed shredding is permitted** provided that certain criteria and quality requirements for the output fractions are met.
- Electronic storage of all recorded processing operations for a period of 3 years

More vehicle traceability

- **Criteria defining the status of a vehicle** : used vehicle vs. end-of-life vehicle
- Requirement, upon **export**, to provide **documentation** proving that the vehicle is a 'used vehicle'.
- **Interconnectivity between the electronic data systems** of the national registration authorities, the technical inspection bodies and customs.

Recycled content (Art. 6 and 10)

PLASTICS

15 %

Minimum recycled content for plastics in new vehicle as from **1 September 2032**

25 %

Minimum recycled content for plastics in new vehicle as from **1 September 2036**

20 %

Of these target has to come from plastics recycled from end-of-life vehicles or parts removed during the use phase ('closed loop')

- Recycled in an installation in the Union or, from **14 August 2030**, in a third-country installation meeting Annex XIII – audited by an independent third party at least every five years;

OTHER MATERIALS

- Steel and alu** : feasibility assessment by 30 September 2027; delegated acts by 30 September 2028 (application no later than 14 August 2033);
- Magnesium and permanent magnet materials**: feasibility assessment by 31 August 2029.

Art. 10

Declaration on recycled content

- Per new vehicle type, the share of recycled content of:
 - neodymium, dysprosium, praseodymium, terbium, samarium, nickel, cobalt and boron in permanent magnets in e-drive motors
 - aluminium and its alloys; magnesium and its alloys; steel and its alloys
 - plastics
- For plastic components heavier than 100 grams: recycled from pre-consumer or from post-consumer waste;
- Applies 12 months after adoption of the calculation methodologies.

Objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation (art. 33)



- À partir du 1er janvier 2030, les États membres adoptent les mesures nécessaires pour garantir que les producteurs ou les organisations de responsabilité des producteurs veillent à ce que les opérateurs de gestion des déchets atteignent les objectifs suivants.

Objectifs pour les gestionnaires de déchets (art. 33)

95 %

réutilisation et valorisation

à partir du 1er janvier 2030

85 %

réutilisation et recyclage

à partir du 1er janvier 2030

30 %

recyclage des plastiques

à partir du 1er janvier 2032

Grâce à ce règlement, d'ici 2035 :



12,8 millions de tonnes de CO₂ en moins

d'une valeur de 2,9 milliards d'EUR



3,8 millions de VHU en plus collectés et traités dans l'UE

qui, sinon, auraient pu être exportés ou démontés illégalement



350 tonnes de terres rares collectées pour réutilisation et recyclage

contribuant de manière significative à l'autonomie stratégique de l'UE



5,4 millions de tonnes de matériaux mieux recyclés ou réutilisés

dont plastiques, acier, aluminium, cuivre et matières premières critiques



22 000 nouveaux emplois seront créés dans l'UE

dont 14 000 emplois dans les PME, renforçant le secteur du démontage et du recyclage



Des prix plus bas pour les pièces et composants d'occasion

ce qui rendra l'entretien et la réparation des véhicules moins chers



Quelques exemples d'initiatives circulaires dans le secteur automobile.

febelauto



Près de 30 % de matières issues de l'économie circulaire en moyenne. Objectif : plus de 30 % en 2030. La nouvelle Renault Clio atteint 33,7 %.



Première « usine circulaire » de Toyota à Burnaston (Royaume-Uni) : remise à neuf des véhicules, démantèlement et traitement des véhicules hors d'usage.

V O L V O

Leur objectif est 35 % de matériaux recyclés dans les nouveaux modèles de voitures d'ici 2030.



Réutilisation du plastique pour le revêtement du plancher des nouveaux modèles.
Phares vissés plutôt que collés.

STELLANTIS

Le programme SUSTAINera déploie à grande échelle la refabrication et la réutilisation de pièces démontées.



BMW souhaite réduire la diversité des matériaux utilisés dans ses véhicules.



The new End-of-Life Vehicles Regulation

Regulation (EU) 2026/1738 of 8 July 2026 (OJ 24.7.2026)

**"How does this regulation contribute to more
circularity in the automotive sector ?"**

Febelauto@FRDO · 30 October 2026

THANK YOU !

Griet Van Kelecom – Project manager Circular Economy

