

## II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## KOMMISSION

## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 1. April 2005

**zur Festlegung der Einzelheiten für die Kontrolle der Einhaltung der Zielvorgaben für Wiederverwendung/Verwertung und Wiederverwendung/Recycling gemäß der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge**

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 2849)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2005/293/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Richtlinie 2000/53/EG muss die Kommission die erforderlichen Einzelheiten festlegen, um die Einhaltung der in Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Zielvorgaben zu kontrollieren. Es reicht aus, dass die Mitgliedstaaten nachweisen können, dass zumindest die vorgeschriebenen Ziele eingehalten werden.

(2) Die Merkmale und die Darstellung der Berechnung der Zielvorgaben in Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1 müssen harmonisiert werden, damit die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten vergleichbar sind.

(3) Höchste Genauigkeit der Zielvorgaben kann nur erreicht werden, wenn bei der Berechnung der Zielvorgaben der Nenner auf der Zahl der Altfahrzeuge basiert, die einem Verwertungssystem zugeführt werden.

(4) In Abwägung der Gefahr von Ungenauigkeiten und des Bestrebens der Verwaltung, präzise Angaben zu erhalten, dürfen die Mitgliedstaaten bei der Ermittlung der aus Altfahrzeugen zurückgewonnenen Metallmenge den Metallgehalt schätzen.

(5) Zur Feststellung des individuellen Fahrzeuggewichts sollten leicht verfügbare Daten in standardisierter Form verwendet werden.

(6) Bei der Demontage entnommener Kraftstoff darf bei der Berechnung der Zielvorgaben nicht berücksichtigt werden, da zuverlässige Angaben über die Kraftstoffmenge in Altfahrzeugen nicht in allen Mitgliedstaaten verfügbar sind. Zur Kontrolle der Einhaltung der Zielvorgaben sollte EU-weit eine durchschnittliche Kraftstoffmenge zugrunde gelegt werden, um die Berechnungsmethoden so weit wie möglich zu harmonisieren und die Vergleichbarkeit der den Mitgliedstaaten erreichten Ziele zu gewährleisten.

(7) Im Rahmen des Binnenmarktes können die Mitgliedstaaten die in ihrem Hoheitsgebiet anfallenden Altfahrzeuge zur weiteren Behandlung in andere Länder ausführen. Um Zuordnungsprobleme so gering wie möglich zu halten und übermäßigen Kontroll- und Berechnungsaufwand zu vermeiden, werden die Recycling- und Verwertungsraten ausgeführter Fahrzeugteile dem ausführenden Mitgliedstaat zugerechnet.

(8) Schredderkampagnen sind erforderlich, um die mit Altfahrzeugen verbundenen Ausgangsströme einer Schredderanlage zu bestimmen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34. Richtlinie zuletzt geändert durch die Entscheidung 2005/63/EG der Kommission (ABl. L 25 vom 28.1.2005, S. 73).

- (9) Die Kommission wird weiterhin die Berechnung der Zielvorgaben, einschließlich des Umfangs der Ausfuhren und ihres Einflusses auf die Recycling- und Verwertungsraten, überwachen. Zu diesem Zweck müssen die Mitgliedstaaten auch Daten für die Zeit vor 2006 vorlegen. Diese Daten werden nur für Kontrollzwecke verwendet.
- (10) Diese Entscheidung gilt unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 2150/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2002 zur Abfallstatistik<sup>(1)</sup>.
- (11) Die in dieser Entscheidung festgelegten Maßnahmen stehen in Einklang mit der Stellungnahme des gemäß Artikel 18 der Richtlinie 75/442/EWG des Rates<sup>(2)</sup> eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

(1) Die Mitgliedstaaten berechnen die in Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2000/53/EG festgelegten Zielvorgaben für Wiederverwendung/Verwertung und Wiederverwendung/Recycling auf der Grundlage der durch Beseitigung von Schadstoffen, Demontage und Schreddern (und Maßnahmen nach dem Schreddern) wieder verwendeten, rezyklierten und verwerteten Werkstoffe. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei weiterbehandelten Werkstoffen die tatsächlich erzielte Verwertung berücksichtigt wird.

Zu diesem Zweck füllen die Mitgliedstaaten die Tabellen 1—4 des Anhangs dieser Entscheidung aus und beschreiben ausführlich die verwendeten Daten.

(2) Beim Ausfüllen der Tabellen 1—4 des Anhangs können die Mitgliedstaaten auch von einer auf Daten basierenden Schätzung des durchschnittlichen Prozentsatzes der wieder verwendeten, rezyklierten und verwerteten Metalle aus Altfahrzeugen ausgehen, nachstehend „Schätzung des Metallgehalts“. Diese Schätzung muss auf detaillierte Daten beruhen, die den geschätzten Prozentsatz des Metallgehalts sowie den geschätzten Prozentsatz der Wiederverwendung, des Recyclings und der Verwertung erklären. Diese Daten müssen für mindestens 95 % der in dem betreffenden Mitgliedstaat anfallenden Altfahrzeuge gelten.

(3) Die Daten der Mitgliedstaaten enthalten eine Aufschlüsselung

- a) des aktuellen inländischen Fahrzeugmarktes,
- b) der in ihrem Hoheitsgebiet vorhandenen Altfahrzeuge und

- c) der in die Schätzung einbezogenen Fahrzeugwerkstoffe und -bauteile, um eine Doppelzählung zu vermeiden.

#### Artikel 2

(1) Bei Altfahrzeugen, Werkstoffen oder Teilen derselben, für die von einer nationalen, zugelassenen Verwertungsanlage ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde und die zur weiteren Behandlung in andere Mitgliedstaaten oder Drittländer ausgeführt wurden, wird diese Behandlung zwecks Berechnung der Zielvorgaben dem Ausfuhrmitgliedstaat zugeordnet, wenn es sichere Belege dafür gibt, dass das Recycling und/oder die Verwertung unter Bedingungen erfolgt ist, die weitgehend den im einschlägigen Gemeinschaftsrecht beschriebenen Bedingungen entsprechen.

Altfahrzeuge, für die ein anderer Mitgliedstaat oder ein Drittland einen Verwertungsnachweis ausgestellt hat und die zur Verwertung und/oder zum Recycling in einen Mitgliedstaat eingeführt werden, werden im Einfuhrmitgliedstaat nicht als verwertet oder rezykliert gezählt.

(2) Für Ausfuhren in Drittländer legen die Mitgliedstaaten fest, ob zusätzliche Unterlagen erforderlich sind, um zu belegen, dass die ausgeführten Werkstoffe tatsächlich rezykliert oder verwertet werden.

#### Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten füllen jedes Jahr, beginnend mit Daten für 2006, die im Anhang enthaltenen Tabellen aus und übermitteln sie der Kommission binnen 18 Monaten nach dem Ende des betreffenden Jahres.

(2) Für die Jahre vor 2006 übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die verfügbaren Daten binnen 12 Monaten nach dem Ende des betreffenden Jahres. Die Daten für die Jahre vor 2006 werden nur für Kontrollzwecke verwendet.

#### Artikel 4

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 1. April 2005

Für die Kommission

Stavros DIMAS

Mitglied der Kommission

<sup>(1)</sup> ABl. L 332 vom 9.12.2002, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 574/2004 der Kommission (ABl. L 90 vom 27.3.2004, S. 15).

<sup>(2)</sup> ABl. L 194 vom 25.07.1975, S. 39. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

## ANHANG

**Tabelle 1: Werkstoffe, die bei der Beseitigung von Schadstoffen aus Altfahrzeugen und der Demontage von Altfahrzeugen im Mitgliedstaat anfallen und dort behandelt werden (in Tonnen pro Jahr)**

Werkstoffe aus der Schadstoffbeseitigung und der Demontage (**)	Wiederverwendung (A)	Recycling (B1)	Energierückgewinnung (C1)	Verwertung insgesamt (D1 = B1 + C1)	Beseitigung E1
Batterien					
Flüssigkeiten (ausgenommen Kraftstoff)					
Ölfilter					
Andere bei der Schadstoffbeseitigung anfallende Werkstoffe (ausgenommen Kraftstoff)					
Katalysatoren					
Metallbauteile					
Reifen					
Große Kunststoffteile					
Glas					
Andere bei der Demontage anfallende Werkstoffe					
Insgesamt					

**Tabelle 2: Werkstoffe, die beim Schreddern von Altfahrzeugen im Mitgliedstaat anfallen und dort behandelt werden (in Tonnen pro Jahr)**

Beim Schreddern anfallende Werkstoffe (**)	Recycling (B2)	Energierückgewinnung (C2)	Verwertung insgesamt (D2 = B2 + C2)	Beseitigung E2
Eisenhaltiger Schrott (Stahl)				
Nichteisenhaltige Werkstoffe (Aluminium, Kupfer, Zink, Blei usw.)				
Schredderleichtfraktion (SLF)				
Andere				
Insgesamt				

**Tabelle 3: Kontrolle von (Teilen von) Altfahrzeugen, die im Mitgliedstaat anfallen und zur Weiterbehandlung ausgeführt werden (in Tonnen pro Jahr)**

Gesamtgewicht der ausgeführten Altfahrzeuge nach Ländern (**)	Recycling von (Teilen von) ausgeführten Altfahrzeugen insgesamt (F1)	Verwertung von (Teilen von) ausgeführten Altfahrzeugen insgesamt (F2)	Beseitigung von (Teilen von) ausgeführten Altfahrzeugen insgesamt (F3)

**Tabelle 4: Wiederverwendung, Verwertung und Recycling von Altfahrzeugen, die im Mitgliedstaat anfallen und innerhalb oder außerhalb desselben Mitgliedstaats behandelt werden, insgesamt (in Tonnen pro Jahr)**

Wiederverwendung (A)	Recycling insgesamt (B1 + B2 + F1)	Verwertung insgesamt (D1 + D2 + F2)	Wiederverwendung und Recycling insgesamt (X1 = A + B1 + B2 + F1)	Wiederverwendung und Verwertung insgesamt (X2 = A + D1 + D2 + F2)
W (Gesamtzahl der Altfahrzeuge) = ...			%	%
W1 (Fahrzeugesamtgewicht) = ...			X1/W1	X2/W1

**Anmerkungen:**

- Das Ausfüllen der grauen Teile der Tabelle 1 ist nicht obligatorisch.
- Mitgliedstaaten, die den Metallgehalt schätzen, müssen in den die Metalle betreffenden Teilen der Tabelle 2 darauf zurückgreifen.
- (<sup>\*\*</sup>): Soweit möglich, ist das Abfallcodeverzeichnis im Anhang der Entscheidung 2000/532/EG der Kommission vom 3. Mai 2000 zur Ersetzung der Entscheidung 94/3/EG über ein Abfallverzeichnis gemäß Artikel 1 Buchstabe a der Richtlinie 75/442/EWG des Rates über Abfälle und der Entscheidung 94/904/EG des Rates über ein Verzeichnis gefährlicher Abfälle im Sinne von Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 91/689/EWG über gefährliche Abfälle<sup>(1)</sup> zu verwenden.
- Mitgliedstaaten, die den Metallgehalt nicht schätzen, berechnen die Wiederverwendung (A) auf der Grundlage folgender Subtraktionsmethode: das individuelle Fahrzeuggewicht (Wi) abzüglich des Gewichts des Altfahrzeugs nach Beseitigung der Schadstoffe und Demontage (Karosserie) (Wb) abzüglich des Gewichts der bei der Beseitigung von Schadstoffen und der Demontage anfallenden Werkstoffe, die der Verwertung, dem Recycling oder der Beseitigung zugeführt werden. Mitgliedstaaten, die den Metallgehalt schätzen, bestimmen A (Metallbauteile ausgenommen) anhand der Erklärungen der zugelassenen Verwertungsanlagen.

Das Gewicht der Recycling/Verwertung/Beseitigung zugeführten Werkstoffe wird anhand der Erklärungen der annehmenden Recycling/Verwertungs- oder Sammelunternehmen, der Wiegescheine, anderer Arten der Buchführung oder der Beseitigungsscheine bestimmt.

Das individuelle Fahrzeuggewicht (Wi) wird entweder i ausgehend vom in den Zulassungsunterlagen<sup>(2)</sup> angegebenen Gewicht des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs oder ii ausgehend vom Gewicht des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand gemäß der Konformitätsbescheinigung (beschrieben in Anhang IX der Richtlinie 70/156/EWG des Rates<sup>(3)</sup> in der geänderten Fassung) oder iii, falls diese Daten nicht verfügbar sind, anhand des in den Spezifikationen des Herstellers angegebenen Gewichts berechnet. Das individuelle Gewicht des Fahrzeugs enthält in keinem Fall das Gewicht des Fahrers, das auf 75 kg, und das Gewicht des Kraftstoffs, das auf 40 kg festgesetzt wird.

Das Gewicht des Altfahrzeugs (Karosserie) (Wb) nach Beseitigung der Schadstoffe und Demontage wird bestimmt auf der Grundlage der von der annehmenden Verwertungsanlage gemachten Angaben.

- Das Fahrzeugesamtgewicht (W1) wird berechnet als Summe der individuellen Fahrzeuggewichte (Wi).

Die Gesamtzahl der Altfahrzeuge (W) wird berechnet auf der Grundlage der Zahl der im Mitgliedstaat anfallenden Altfahrzeuge (wenn eine zugelassene Verwertungsanlage einen Verwertungsnachweis ausstellt).

- Die Ausgangsströme von Altfahrzeugen aus einer Schredderanlage werden berechnet auf der Grundlage der Schredderkampagnen in Kombination mit den Eingangsströmen von Altfahrzeugen in eine Schredderanlage. Die Eingangsströme von Altfahrzeugen in eine Schredderanlage werden berechnet auf der Grundlage von Wiegescheinen, Quittungen oder anderen Arten der Buchführung. Die Mitgliedstaaten erstatten der Kommission Bericht über die Zahl der auf ihrem Hoheitsgebiet durchgeführten Schredderkampagnen. Die tatsächliche Recycling/Verwertungsquote des berechneten Ergebnisses (Nichtmetall) ist anhand von Erklärungen der annehmenden Recycling/Verwertungs- oder Sammelunternehmen, der Wiegescheine, anderer Arten der Buchführung oder der Beseitigungsscheine zu belegen.

(1) ABl. L 226 vom 6.9.2000, S. 3. Entscheidung zuletzt geändert durch die Entscheidung 2001/573/EG des Rates (AbI. L 203 vom 28.7.2001, S. 18).

(2) Ab 1. Juni 2004, dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (AbI. L 138 vom 1.6.1999, S. 57) wird das Gewicht des in Betrieb befindlichen Fahrzeugs unter Punkt G. verzeichnet.

(3) ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/104/EG der Kommission (AbI. L 337 vom 13.11.2004, S. 13).