



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der europäische Grüne Deal ist die Wachstumsstrategie der EU zur Schaffung einer klimaneutralen und sauberen Kreislaufwirtschaft bis 2050, mit der das Ressourcenmanagement optimiert und die Umweltverschmutzung minimiert wird. Im Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft¹ und der neuen Industriestrategie für Europa² ist der Fahrplan für die europäische Industrie zur Erreichung der Ziele des Grünen Deals festgelegt. Der Aktionsplan enthält eine Verpflichtung zur Überarbeitung der Rechtsvorschriften für Altfahrzeuge, um „stärker kreislaufforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen ... zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“³ wird auch betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen muss, um den externen Umweltfußabdruck der EU im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Alt- und Gebrauchtfahrzeugen zu verringern.

Sowohl der Europäische Rat⁴ als auch das Europäische Parlament⁵ haben die Bedeutung dieser Initiative anerkannt. In der Mitteilung, die dem Vorschlag zum europäischen Gesetz zu kritischen Rohstoffen beigefügt ist⁶, wird ferner die Bedeutung der Automobilindustrie für die Sicherstellung einer nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen und die Stärkung der strategischen Autonomie der EU hervorgehoben.

Die Fahrzeugherstellung gehört zu den ressourcenintensivsten Wirtschaftszweigen. Auf die europäische Automobilindustrie entfallen 19 % der Nachfrage in der EU-Stahlindustrie (über 7 Millionen Tonnen/Jahr), 10 % des Gesamtverbrauchs von Kunststoffen (6 Millionen Tonnen/Jahr) sowie ein erheblicher Anteil der Nachfrage nach Aluminium (42 % für sämtliche Fahrzeuge, etwa 2 Millionen Tonnen/Jahr), Kupfer (6 % für Automobilteile), Gummi (65 % der Produktion von allgemeinen Gummiwaren) und Glas (1,5 Millionen Tonnen Flachglas aus der EU).

Mit der Umstellung der Automobilindustrie auf emissionsfreie Mobilität und der zunehmenden Integration von Elektronik in Fahrzeuge wird die Nachfrage nach Kupfer und kritischen Rohstoffen steigen. Dazu gehören auch Seltene Erden, die in Dauermagneten von vor allem in der Automobilindustrie verbauten Elektroantriebsmotoren verwendet werden. Überdies werden in der Automobilindustrie immer mehr fortschrittliche und leichte Werkstoffe wie Verbundkunststoffe, Edelstahl und Aluminiumlegierungen verwendet.

Dies hat zur Folge, dass die Fahrzeugherstellung einen hohen Umweltfußabdruck haben kann. Dies ist in erster Linie auf die Treibhausgasemissionen der für die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen wie Kohle und Eisenerz (für Stahl), Bauxit (für Aluminium) oder Kupfer und Öl (für Kunststoffe) erforderlichen Energie zurückzuführen. Darüber hinaus stellt die zunehmende Verwendung von hochentwickelten Werkstoffen und

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

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

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

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

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

⁶ COM(2023) 165 final.

Verbundwerkstoffen eine besondere Herausforderung für die Demontage, die Wiederverwendung und das Recycling von Altfahrzeugen dar.

Vor diesem Hintergrund besteht das Ziel dieses Vorschlags darin, den Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft in allen Phasen des Fahrzeugs, von der Konstruktion bis zur Endbehandlung am Ende des Lebenszyklus, zu erleichtern. Der Vorschlag beruht auf einer Bewertung der geltenden Rechtsvorschriften, die in zwei Richtlinien bestehen: Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge (im Folgenden „Altfahrzeugrichtlinie“)⁷ und Richtlinie 2005/64/EG über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit (reusability, recyclability and recoverability, im Folgenden „3R-Typgenehmigungsrichtlinie“)⁸.

Die im Jahr 2000 angenommene Altfahrzeugrichtlinie bildete den ersten harmonisierten EU-Rahmen zur Sicherstellung, dass Fahrzeuge, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben und als Abfall gelten, auf umweltverträgliche Weise behandelt werden. Die Richtlinie enthält Bestimmungen über die Sammlung von Altfahrzeugen und die Beseitigung von Schadstoffen aus Altfahrzeugen, sieht die Begrenzung der Verwendung gefährlicher Stoffe in Neufahrzeugen vor und umfasst die Festlegung von Zielen für die Wiederverwendung und das Recycling (85 %) sowie für die Wiederverwendung und Verwertung (95 %) auf der Grundlage des durchschnittlichen Gewichts von Altfahrzeugen pro Fahrzeug und Jahr. Seit ihrer Annahme sind die Rechtsvorschriften nicht wesentlich geändert worden.

Bei der Überarbeitung der Abfallrahmenrichtlinie im Jahr 2018 einigten sich die beiden gesetzgebenden Organe auf Folgendes:⁹ „Die Kommission überprüft [die Altfahrzeugrichtlinie] bis zum 31. Dezember 2020 und legt zu diesem Zweck dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, der gegebenenfalls von einem Gesetzgebungsvorschlag begleitet wird.“ Es wurde darauf hingewiesen, dass bei der Überarbeitung der Altfahrzeugrichtlinie der Schwerpunkt auf die Machbarkeit der Festlegung von Recyclingzielen für bestimmte Werkstoffe sowie das Problem des „unbekannten Verbleibs“ von Altfahrzeugen gelegt werden sollte.

Mit der 2005 angenommenen 3R-Typgenehmigungsrichtlinie wird eine sehr enge Verbindung zwischen den Bestimmungen der Altfahrzeugrichtlinie und den Konstruktionsvorschriften über die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit im Typgenehmigungsverfahren für Fahrzeugtypen hergestellt. Insbesondere ist in der 3R-Typgenehmigungsrichtlinie festgelegt, dass Fahrzeuge so gefertigt werden sollten, dass sie zu 85 % recyclingfähig/wiederverwendbar und zu 95 % wiederverwendbar/verwertbar sind; diese Ziele decken sich mit den in der Altfahrzeugrichtlinie festgelegten Zielen für die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Verwertbarkeit und Recyclingfähigkeit von Fahrzeugen. Die 3R-Typgenehmigungsrichtlinie ist Teil des Typgenehmigungsrahmens¹⁰, nach dem neue Fahrzeugtypen vor ihrem Inverkehrbringen in der EU geprüft werden und ihnen, sofern sie eine Reihe technischer Anforderungen erfüllen, eine Typgenehmigung erteilt wird.

⁷ Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge.

⁸ Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit.

⁹ Siehe Artikel 10a der Richtlinie 2018/849/EU (ABl. L 150 vom 30.5.2018, S. 93).

¹⁰ Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.

Durch die vorgeschlagene Verordnung werden die 3R-Typgenehmigungsrichtlinie und die Altfahrzeugrichtlinie aufgehoben und durch ein einziges Rechtsinstrument ersetzt. Ihr übergeordnetes Ziel besteht darin, die bestehenden EU-Rechtsvorschriften zu modernisieren und das Funktionieren des EU-Binnenmarkts zu verbessern, während gleichzeitig die negativen Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Konstruktion, der Herstellung, der Lebensdauer und der Behandlung von Fahrzeugen am Ende der Lebensdauer verringert und ein Beitrag zur Nachhaltigkeit der Automobil- und Recyclingindustrie geleistet werden sollen.

Es handelt sich um eine Initiative im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT).

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

In erster Linie ist die vorgeschlagene Verordnung in den allgemeinen EU-Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen verankert, die darauf abzielen, den freien Verkehr von Produkten der Automobilindustrie im Binnenmarkt zu erleichtern, indem gemeinsame Anforderungen zur Erreichung von Umwelt-, Energieeffizienz- und Sicherheitszielen festgelegt werden. In der Verordnung (EU) 2018/858¹¹ wird der zentrale Verfahrensrahmen für die Anforderungen an die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen festgelegt. Sie enthält die Vorschriften für die Übereinstimmung von Fahrzeugtypen mit den Anforderungen mehrerer Rechtsakte, die in den Anhängen der genannten Verordnung aufgeführt sind. Die vorgeschlagene Verordnung enthält Anforderungen an die kreislaforientierte Konstruktion und Herstellung von Kraftfahrzeugen und soll in die genannten Anhänge aufgenommen werden, damit diese Anforderungen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens überprüft und durchgesetzt werden¹².

Mit der vorgeschlagenen Verordnung werden die jüngsten Legislativvorschläge der Kommission zur Verbesserung des Ökodesigns von Produkten und zur Gewährleistung einer nachhaltigen Abfallbewirtschaftung ergänzt und sie steht mit ihnen im Einklang.

Dies gilt für den Vorschlag für eine neue Verordnung über Batterien¹³, die Regelungen über Starterbatterien beinhaltet und eine umfassende neue rechtliche Regelung für deren gesamten Lebenszyklus zur Verringerung des entsprechenden Umweltfußabdrucks enthält. Die vorgeschlagene Verordnung über die 3R-Typgenehmigung und Altfahrzeuge enthält keine Bestimmungen über die Konzeption, die Herstellung und das Ende der Lebensdauer von Batterien. Sie gilt für gesamte Fahrzeuge sowie für ihre Teile und Bauteile (ausgenommen Batterien) und ergänzt damit den Vorschlag für eine Verordnung über Batterien und würde sicherstellen, dass der Umweltfußabdruck von Fahrzeugen insgesamt verringert wird. Ferner enthält sie Bestimmungen zur Erleichterung der Entfernung von Batterien aus Altfahrzeugen,

¹¹ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

¹² Ein Hersteller kann eine Zertifizierung für einen Fahrzeugtyp in einem EU-Land erhalten und diesen Fahrzeugtyp ohne weitere Prüfungen EU-weit in Verkehr bringen. Die Zertifizierung wird von einer nationalen Typgenehmigungsbehörde ausgestellt, und die Prüfungen werden von den benannten technischen Diensten durchgeführt: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_de.

¹³ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Batterien und Altbatterien, zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020 (2020/0353(COD)).

mit denen sichergestellt werden soll, dass sie gemäß der Batterieverordnung wiederverwendet oder recycelt werden.

Außer im Bereich Batterien hat die Kommission auch Vorschläge zur Verringerung des Umweltfußabdrucks anderer ressourcenintensiver Wirtschaftszweige (z. B. Bauprodukte¹⁴ und Textilien¹⁵) vorgelegt; die vorgeschlagene Verordnung über die 3R-Typgenehmigung und Altfahrzeuge ergänzt diese Initiative um die Automobilindustrie, sodass sichergestellt wird, dass für die Hersteller gemeinsame Vorschriften für die Konstruktion von Fahrzeugen gelten, die in der Union in Verkehr gebracht werden sollen, der Übergang dieses Wirtschaftszweigs zu einer Kreislaufwirtschaft erleichtert und seine Nachhaltigkeit gestärkt wird.

Die vorgeschlagene Verordnung steht auch im Einklang mit dem Vorschlag für eine Verordnung zu Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte¹⁶, durch die die Festlegung von Leistungs- und Informationsanforderungen in Bezug auf die Nachhaltigkeit für eine breite Palette von physischen Produkten ermöglicht werden soll. Anders als bei sonstigen Produkten liegt den Anforderungen an die kreislaforientierte Konstruktion und Herstellung von Kraftfahrzeugen, wie bereits erwähnt, derzeit ein gesonderter Rechtsrahmen für Fahrzeuge zugrunde, der im Kontext des Typgenehmigungsverfahrens festgelegt wurde und durchgesetzt wird. Es handelt sich also um einen anderen Rechtsrahmen als den, der in der künftigen Verordnung zu Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte festgelegt ist. Darüber hinaus wird in der Verordnung zu Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte auch nicht auf die Phase am Ende der Lebensdauer von Fahrzeugen eingegangen, die Gegenstand der vorgeschlagenen Verordnung über die 3R-Typgenehmigung und Altfahrzeuge ist.

Schließlich betrifft die vorgeschlagene Verordnung nicht die Verbringung von Altfahrzeugen, die durch die Abfallverbringungsverordnung¹⁷ geregelt ist. Altfahrzeuge gelten als gefährliche Abfälle, und gemäß der Abfallverbringungsverordnung ist ihre Ausfuhr aus der EU in Drittländer, die nicht Mitglied der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sind, untersagt. Die übrigen Bestimmungen der Abfallverbringungsverordnung gelten auch für sonstige Verbringungen von Altfahrzeugen, auch zwischen EU-Mitgliedstaaten.

• **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Es bestehen auch Synergien zwischen diesem Vorschlag für eine Verordnung und der Politik der EU in anderen Bereichen, insbesondere im Bereich Klima. Der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft ist von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der Klimaneutralitätsziele der EU für 2050, die im Europäischen Klimagesetz¹⁸ festgelegt sind, **durch das mehrere andere Initiativen im Rahmen des Pakets „Fit für 55“¹⁹ ergänzt werden.** Des Weiteren knüpft die Initiative an die anderen

¹⁴ Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten (COM(2022)144).

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

¹⁶ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG (COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD)).

¹⁷ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verbringung von Abfällen und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1257/2013 und (EU) 2020/1056 (COM(2021) 709 final), 2021/0367(COD).

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

¹⁹ Weitere Informationen zum Paket finden sich unter:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_21_3541.

jüngsten legislativen Entwicklungen an, die auf eine Umstellung der Automobilindustrie abzielen, z. B. die kürzlich überarbeiteten CO₂-Normen für Personenkraftwagen und Kleintransporter²⁰, die vorgeschlagene Euro-7-Norm für Emissionen von neuen Kraftfahrzeugen²¹ und die laufende Überarbeitung der drei Richtlinien des Pakets zur technischen Überwachung²². Zudem stellt die Verordnung insofern eine Ergänzung des Gesetzes zu kritischen Rohstoffen²³ dar, als Maßnahmen eingeführt werden, die speziell darauf ausgerichtet sind, ein höheres Maß an Kreislauffähigkeit bei in Fahrzeugen verwendeten kritischen Rohstoffen zu erreichen, insbesondere durch die Entfernung, Wiederverwendung und das Recycling von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen, die kritische Rohstoffe enthalten.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Der Legislativvorschlag beruht auf Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), der auf die Gewährleistung des Funktionierens des Binnenmarkts ausgerichtet ist.²⁴ Dies ist von wesentlicher Bedeutung, da der Vorschlag klare und einheitliche Anforderungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen in der EU sowie für ihre Sammlung und Behandlung am Ende ihrer Lebensdauer enthält, die erforderlich sind, um den Übergang des Wirtschaftszweigs zu einer Kreislaufwirtschaft zu erleichtern. Artikel 114 AEUV bildet die Rechtsgrundlage für den allgemeinen Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, einschließlich der 3R-Typgenehmigungsrichtlinie, während die Altfahrzeugrichtlinie eine Rechtsgrundlage hat, die im Bereich Umwelt verankert ist (Artikel 192 AEUV).

In dem Vorschlag werden einige Schlüsselprobleme im Zusammenhang mit dem Binnenmarkt behandelt. Hierzu gehören: i) die uneinheitliche Umsetzung der 3R-Typgenehmigungs- und der Altfahrzeugrichtlinie, da die Bestimmungen dieser Richtlinien unterschiedlich ausgelegt werden können, was zu unterschiedlichen Situationen für die Wirtschaftsteilnehmer führt, je nachdem, wo sie Fahrzeuge in Verkehr bringen und Altfahrzeuge behandeln, ii) der unterentwickelte EU-Markt für Sekundärrohstoffe für die

²⁰ Verordnung (EU) 2023/851 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union (ABl. L 110 vom 25.4.2023, S. 5).

²¹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7).

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

²³ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens zur Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen und zur Änderung der Verordnungen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 und (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final, 2023/0079 (COD)).

²⁴ Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Vorschlag an andere Beispiele kürzlich von der Kommission vorgelegter Legislativvorschläge anschließt, die darauf abzielen, Anforderungen an die Nachhaltigkeit bzw. Kreislauffähigkeit, die für den gesamten Lebenszyklus von Produkten gelten und für die Artikel 114 als Rechtsgrundlage dient, in einem einzigen Rechtsakt zu erfassen. Beispiele sind der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Batterien und Altbatterien, der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte sowie der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Verpackungen und Verpackungsabfälle.

Automobilindustrie, iii) Hindernisse für das Funktionieren der Recyclingmärkte und für die Verbesserung von Größenvorteilen, iv) das anhaltende Problem von „Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib“ und die mangelnde Klarheit bei der Unterscheidung zwischen Alt- und Gebrauchtfahrzeugen bei der Ausfuhr und v) die Notwendigkeit eines stabilen und vollständig harmonisierten Rechtsrahmens, der es ermöglicht, die Leistung sämtlicher Wirtschaftsteilnehmer, die an der Fahrzeugherstellung und der Behandlung von Fahrzeugen am Ende der Lebensdauer beteiligt sind, zu verbessern, einschließlich der erforderlichen Investitionen.

Gleichzeitig besteht das vorrangige Ziel des Vorschlags darin, im Hinblick auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts die Konstruktionsanforderungen für Fahrzeuge enger mit den Bestimmungen für die Entsorgung von Altfahrzeugen zu verzahnen. Somit sind die Anforderungen an die Fahrzeugkonstruktion so formuliert, dass sie eine wirksame Voraussetzung für die ordnungsgemäße Durchführung der Vorschriften für die Entsorgung von Altfahrzeugen darstellen. Beispiele für eine solche Verzahnung von Anforderungen sind die Wiederverwendbarkeits-, Recycling- und Verwertbarkeitsquoten gegenüber den Zielen für die Wiederverwendung, die Verwertung und das Recycling, die Anforderungen an die in Fahrzeugen enthaltenen Stoffe gegenüber der Verpflichtung, Teile und Bauteile, die diese Stoffe enthalten, vor dem Schreddern von Altfahrzeugen zu entfernen, die Anforderungen an den Rezyklatanteil gegenüber den Zielen in Bezug auf das Recycling von Kunststoff und die Konzeption für die Entfernung von Teilen gegenüber der Verpflichtung, Teile vor dem Schreddern von Altfahrzeugen zu entfernen.

Artikel 114 AEUV ist daher die geeignete Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag, da durch diesen Artikel ermöglicht wird, dass umweltbezogene Anforderungen die Kernelemente der Bedingungen für die Typgenehmigung und damit für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen in der EU bilden und dass die Anforderungen an die Behandlung von Fahrzeugen am Ende der Lebensdauer harmonisiert werden. Der Leitgedanke oder das Kernelement des Vorschlags ist die Vereinheitlichung der Anforderungen für das Inverkehrbringen (genauer gesagt: der Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen) und damit die Sicherstellung, dass Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer auf umweltverträgliche Weise behandelt werden und hochwertige Sekundärrohstoffe effektiv aus ihnen gewonnen werden können. Bei diesem Vorschlag ist das Umweltziel also nicht unabhängig, sondern vielmehr die treibende Kraft für die Harmonisierung der Konstruktionsanforderungen im Hinblick auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Um einen harmonisierten und gut funktionierenden EU-Binnenmarkt zu schaffen und einen reibungslosen Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft zu ermöglichen, ist es im Einklang mit dem Ziel des europäischen Grünen Deals unerlässlich, auf EU-Ebene ein gemeinsames Regelwerk mit klaren Anforderungen und Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten und Unternehmen zu schaffen. Die Ziele der Arbeiten zur Überarbeitung der EU-Vorschriften über Altfahrzeuge können durch individuelle Maßnahmen der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden; angesichts des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahmen lassen sie sich am besten durch Maßnahmen auf EU-Ebene erreichen.

Durch die Harmonisierung der Anforderungen würden die Probleme bei der Umsetzung aufgrund unterschiedlicher Auslegungen der bestehenden Rechtsvorschriften gelöst werden. Ohne EU-weite Maßnahmen bestehen die Gefahr einer Fragmentierung des EU-Markts und das Risiko, dass Fortschritte in Bezug auf die Kreislaufwirtschaft von freiwilligen Maßnahmen der Unternehmen oder einzelner Mitgliedstaaten abhängen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit kommt in der Gestaltung aller in der vorgeschlagenen Verordnung enthaltenen Maßnahmen zum Ausdruck. So wird beispielsweise der Anwendungsbereich der bestehenden Rechtsvorschriften schrittweise auf Neufahrzeuge ausgeweitet, wobei für alle neuen Anforderungen Übergangsfristen vorgesehen sind, um den Wirtschaftsteilnehmern Zeit für die Anpassung an die neuen Vorschriften zu geben.

Eine detailliertere Beschreibung der Bewertung der Verhältnismäßigkeit der einzelnen politischen Optionen findet sich in Anhang 8 des Berichts über die Folgenabschätzung.

- **Wahl des Instruments**

Es wurde eine Verordnung gewählt, um einen harmonisierten Rahmen zu schaffen, der für die Konstruktion, die Herstellung und das Ende der Lebensdauer von Fahrzeugen gilt. Dadurch wird die erforderliche Rechtssicherheit für die Wirtschaftsteilnehmer und die Behörden der Mitgliedstaaten geschaffen. Die derzeitige Regulierungslandschaft wird durch die Konsolidierung aller Anforderungen in einem einzigen Rechtsakt vereinfacht und es wird ein Beitrag zu einer stärkeren Integration des EU-Binnenmarkts geleistet. Im Vergleich zu einer Richtlinie werden durch eine Verordnung auch die mit der Umsetzung des Gesetzes in nationales Recht verbundenen Verwaltungskosten verringert und es wird eine frühere Anwendung neuer EU-Anforderungen ermöglicht. Die Wahl einer Verordnung steht im Einklang mit dem Rechtsrahmen für die Typgenehmigung, in dem Richtlinien als Teil der auf EU-Ebene im Zuge des Abgasskandals erlassenen Maßnahmen in Verordnungen umgewandelt werden.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNGEN, DER KONSULTATIONEN DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

- **Ex-post-Bewertungen/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Bei den Bewertungen der Altfahrzeugrichtlinie²⁵ und der 3R-Typgenehmigungsrichtlinie²⁶ wurde der allgemeine Charakter ihrer Bestimmungen als einer ihrer Hauptmängel ermittelt, die den Übergang der gesamten Lieferkette in der Automobilindustrie zu einer Kreislaufwirtschaft verhindern. Diese Mängel wurden in der Stellungnahme Plattform „Fit for Future“ (F4F)²⁷ erörtert. Im Ergebnis wurden folgende Probleme als Hemmnisse für das Funktionieren des EU-Binnenmarkts und Ursachen für das Verfehlen des in der EU angestrebten Umweltschutzniveaus ermittelt:

- Die Konstruktion und die Herstellung von Neufahrzeugen tragen nicht ausreichend zu den Zielen des europäischen Grünen Deals für eine klimaneutrale, saubere und kreislaufforientierte Wirtschaft bei.
- Die Behandlung von Fahrzeugen am Ende ihrer Lebensdauer ist suboptimal im Vergleich zu ihrem Potenzial, zu einer klimaneutralen, sauberen und kreislaufforientierten Wirtschaft beizutragen.
- Ein erheblicher Anteil der unter die Altfahrzeugrichtlinie fallenden Fahrzeuge wird in der EU nicht gesammelt, um auf umweltverträgliche Weise behandelt zu werden, was potenziell zur Umweltverschmutzung in Drittländern beiträgt.

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

²⁶ Siehe Anhang 11 des Berichts über die Folgenabschätzung.

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

- Für Fahrzeuge, die derzeit nicht in den Anwendungsbereich der Altfahrzeugrichtlinie fallen, gibt es auf EU-Ebene kein harmonisiertes Konzept für die Konstruktion, die Herstellung und die Behandlung am Ende der Lebensdauer, was ungenutztes Potenzial in Bezug auf die kreislaufwirtschaftlichen Zielsetzungen im Rahmen des europäischen Grünen Deals zur Folge hat.

Um diesen Problemen zu begegnen, liegt der Schwerpunkt der vorgeschlagenen Verordnung auf drei Hauptaspekten, nämlich den Anforderungen an die Kreislauffähigkeit für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, der Entsorgung von Altfahrzeugen sowie der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen.

- **Konsultation der Interessenträger**

Während des gesamten Bewertungs- und Folgenabschätzungsverfahrens fanden mehrfach Konsultationen der Interessenträger statt. Diese Konsultationen, insbesondere die öffentlichen Konsultationen, die gezielten Konsultationen, die Workshops mit Interessenträgern²⁸ und die bilateralen Treffen, bildeten die Grundlage für die vorgeschlagene Verordnung.

Im Allgemeinen stimmten die Interessenträger und die Mitgliedstaaten den wichtigsten Ergebnissen der Bewertung der Altfahrzeugrichtlinie sowie der Notwendigkeit zu, die EU-Vorschriften über Altfahrzeuge zu überarbeiten, um diesen Ergebnissen Rechnung zu tragen.

Viele Interessenträger aus der Automobilindustrie betonten, dass sie bereits damit begonnen hätten, die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft in ihre Geschäftspraktiken zu integrieren, und dass nur minimale Änderungen erforderlich seien, um die Anwendung der geltenden Rechtsvorschriften zu verbessern. Daher sahen sie keine Notwendigkeit, die Altfahrzeug- und die 3R-Typgenehmigungsrichtlinie zusammenzufassen. Andere Hersteller sprachen sich für Maßnahmen zur Anpassung der recyclingorientierten Gestaltung in den neuen Rechtsvorschriften aus, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und die Transparenz zu verbessern. Aus der Demontage- und der Recyclingindustrie, die sich zumeist aus kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) zusammensetzen, wurden Forderungen nach ehrgeizigeren Rechtsvorschriften über die demontage- und recyclingfreundliche Gestaltung und den Austausch von Herstellerinformationen laut. Nichtregierungsorganisationen aus dem Umweltbereich, Abfallwirtschaftsbehörden und öffentliche Stellen sprachen sich einstimmig für einen umfassenden Lebenszyklusansatz und Maßnahmen für eine kreislaforientierte Gestaltung aus.

Obwohl die Festlegung von Zielen in Bezug auf den Rezyklatanteil in Neufahrzeugen von der Recycling- und der Demontageindustrie sowie von Organisationen der Zivilgesellschaft nachdrücklich befürwortet wurde, gab es in der Automobilindustrie unterschiedliche Meinungen zur Festlegung von Zielen für Kunststoffe. Es wurden Bedenken hinsichtlich eines möglichen Mangels am erforderlichen Angebot geäußert, und wie in der Kunststoffindustrie wurde das chemische Recycling befürwortet. Die Stahlindustrie lehnte ein Ziel in Bezug auf den Rezyklatanteil für Stahl in Neufahrzeugen ab.

²⁸ Während der Bewertung der Richtlinie wurde eine öffentliche Konsultation durchgeführt (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_de). Am 15. Oktober 2020 wurde eine Folgenabschätzung in der Anfangsphase zur öffentlichen Stellungnahme veröffentlicht, und während der Folgenabschätzung fand zwischen dem 20. Juli 2021 und dem 26. Oktober 2021 eine 14-wöchige öffentliche Konsultation statt (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_de).

In Bezug auf die Behandlung von Altfahrzeugen sprachen sich die Beteiligten für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität von Werkstoffen aus Altfahrzeugen aus, um die Wiederverwendung von Ersatzteilen und Bauteilen sowie ein hochwertiges Recycling von Werkstoffen aus Altfahrzeugen zu fördern. Aus der Abfallbewirtschaftungsindustrie wurden jedoch Bedenken hinsichtlich des Kostenanstiegs vorgetragen, der durch neue Maßnahmen zur Behandlung von Altfahrzeugen und deren Abfällen ausgelöst werden könnte.

Insgesamt befürworteten die Interessenträger nachdrücklich die Annahme ehrgeiziger Maßnahmen zur Lösung des anhaltenden Problems von „Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib“. Es gab auch Unterstützung für strengere Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, um zu verhindern, dass nicht verkehrstaugliche, luftverschmutzende und die Verkehrssicherheit gefährdende Gebrauchtfahrzeuge aus der EU in Drittländer ausgeführt werden.

Die Fahrzeughersteller vertraten den Standpunkt, dass sich die Demontageindustrie bereits selbst trage und es nicht notwendig sei, einen Ausgleich für die Kosten der Behandlung durch die Einführung von Regimen der erweiterten Herstellerverantwortung zu schaffen. Wenn solche Regime eingeführt würden, müssten die Fahrzeughersteller das Recht haben, ihre Verantwortung individuell wahrzunehmen. Die Demontage-, Schredder- und Recyclingindustrie forderte eine stärkere finanzielle Verantwortung der Automobilindustrie zur Deckung zusätzlicher Kosten im Zusammenhang mit Qualitätsverbesserungen sowie Garantien zum Schutz ihrer Unabhängigkeit in den Regimen.

Die Mehrheit der Interessenträger, darunter Nichtregierungsorganisationen aus dem Umweltbereich, Behörden und Abfallbewirtschaftler (hauptsächlich KMU), befürwortete die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Altfahrzeugrichtlinie auf weitere Fahrzeugklassen. Automobilhersteller und -zulieferer äußerten unterschiedliche Ansichten und betonten, dass es aufgrund ihrer Meinungsverschiedenheiten nicht erstrebenswert sei, den Anwendungsbereich kurzfristig vollständig auf neue Fahrzeugklassen auszuweiten.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Zur Untermauerung der Analyse der verschiedenen Regulierungsoptionen zog die Kommission im Rahmen eines Unterstützungsvertrags externe Berater heran.²⁹

Die Nachweise wurden aus dem Bericht über die Bewertung der Altfahrzeugrichtlinie³⁰ sowie dem Bericht über die gezielte Bewertung der 3R-Typgenehmigungsrichtlinie zusammengestellt, die parallel zur Folgenabschätzung durchgeführt wurde und in Anhang 11 des Berichts über die Folgenabschätzung enthalten ist.

Die Gemeinsame Forschungsstelle (Joint Research Centre, JRC), der Wissenschafts- und Wissensdienst der Europäischen Kommission, hat einen technischen Bericht über Ziele in Bezug auf den Rezyklatanteil für Kunststoff in neuen Personenkraftwagen³¹ sowie einen

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 by 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. und Mathieux, F., Towards recycled plastic content targets in new passenger cars, EUR 31047 EN, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (online), doi:10.2838/834615 (online), JRC129008.

Bericht über kritische Rohstoffe in der Automobilindustrie³² erstellt. Die Ergebnisse dieser Berichte sind in die Folgenabschätzung eingeflossen, die dem Vorschlag für eine Verordnung zugrunde liegt.

In dem Vorschlag werden auch die Vorschläge aus der Stellungnahme der F4F-Plattform berücksichtigt.³³

Zusätzliche Nachweise wurden durch spezifische Schreibtischstudien und Datenerhebungen erbracht, die ebenfalls in die allgemeine Folgenabschätzung einbezogen wurden.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag beruht auf einer Folgenabschätzung, die zusammen mit dem Vorschlag veröffentlicht wird. Im Einklang mit den Leitlinien der Kommission für eine bessere Rechtsetzung gab der Ausschuss für Regulierungskontrolle zwei Stellungnahmen zu Entwürfen des Berichts über die Folgenabschätzung ab, deren Schwerpunkt auf der Begründung der Maßnahmen für die Ausfuhr von Gebrauchtwagen, der Beschreibung der Auswirkungen der bevorzugten Option, der Wahl bestimmter Maßnahmen in Bezug auf den Rezyklatanteil und der Regime der erweiterten Herstellerverantwortung sowie auf Fragen im Zusammenhang mit der in dem Bericht angewandten Methodik liegt. Diese Stellungnahmen wurden im Abschlussbericht über die Folgenabschätzung berücksichtigt.

In der Folgenabschätzung wurden vier Problembereiche ermittelt, die auf EU-Ebene angegangen werden sollten:

Bei der Fahrzeugkonstruktion und -herstellung mangelt es an **Integration der Kreislauffähigkeit**, was zu einer hohen Abhängigkeit von Primärrohstoffen führt.

Die **Qualität der Behandlung von Fahrzeugen am Ende ihrer Lebensdauer** ist **suboptimal** im Vergleich zum Potenzial, einen höheren ökologischen und wirtschaftlichen Wert zu erhalten.

Ein erheblicher Anteil von **„Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib“**, die unter die Altfahrzeugrichtlinie fallen, wird nicht gesammelt, um auf umweltverträgliche Weise behandelt zu werden, und jedes Jahr wird **eine große Menge nicht verkehrstauglicher und umweltverschmutzender Gebrauchtfahrzeuge aus der EU ausgeführt**.

Fahrzeuge, die derzeit nicht in den Geltungsbereich der Altfahrzeugrichtlinie fallen, weisen ein **Kreislaufpotenzial** auf, das in Bezug auf die Ziele des europäischen Grünen Deals **nicht genutzt** wird.

Um diese Probleme anzugehen, wurden für jeden der folgenden Bereiche spezifische politische Optionen entwickelt und analysiert:

„Kreislauffähige Konstruktion“: kreislauforientierte Konstruktion und Herstellung;

„Rezyklatanteil“: Erhöhung des Rezyklatanteils in Neufahrzeugen;

„Effizientere Behandlung“: Verbesserung der Behandlung von Altfahrzeugen;

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, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

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

- „**Höhere Sammelquote**“: Erhöhung der Sammelquote für Altfahrzeuge in der EU und Verbesserung der Qualität ausgeführter Gebrauchtfahrzeuge;
- „**Erweiterte Herstellerverantwortung**“: Schaffung der richtigen Anreize zur Steigerung der Sammelquoten bei Altfahrzeugen und zur Verbesserung der Abfallbehandlung durch Regime der erweiterten Herstellerverantwortung;
- „**Anwendung auf mehr Fahrzeuge**“: Ausweitung des Anwendungsbereichs der Rechtsvorschriften auf weitere Fahrzeugklassen.

Die in den einzelnen Optionen enthaltenen Maßnahmen sind in der folgenden Tabelle dargestellt. In der letzten Spalte sind die Maßnahmen aufgeführt, die gemäß der Folgenabschätzung als bevorzugte Option ausgewählt wurden.

Optionen	Nr.	Maßnahmen	Bevorzugte Option
PO1 – <i>Kreislauffähige Konstruktion</i>	1A	M1 – Gewährleistung, dass durch die neuen Vorschriften über die 3R-Typgenehmigung für eine ordnungsgemäße Umsetzung der Anforderungen an die Kreislauffähigkeit für neue Fahrzeugtypen gesorgt wird	Ja
		M2 – Ermächtigung der Kommission zur Entwicklung einer verfeinerten Methodik zur Feststellung der Einhaltung der 3R-Anforderungen	Ja
		M3 – Bereitstellung grundlegender Demontageinformationen an Verwertungsunternehmen für Altfahrzeuge	Ja
		M4a – Erklärung über bedenkliche Stoffe, die von den 3R-Typgenehmigungsbehörden überprüft wurde	Nein
		M5a – Beschränkungen für Stoffe im Rahmen der überarbeiteten Altfahrzeugrichtlinie	Nein
	1B	<i>Umfasst die Maßnahmen M1, M2 und M3 von PO1A</i>	Ja
		M4b – Verpflichtende Erklärung zum Rezyklatanteil für Kunststoff, Stahl, Aluminium	Nein
		M5b – Beschränkungen für Stoffe gemäß der Verordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe und anderen bestehenden Rechtsvorschriften	Ja
		M6 – Verpflichtung für Fahrzeughersteller zur Entwicklung von Strategien für die Kreislauffähigkeit	Ja
	1C	<i>Umfasst die Maßnahmen M1 bis M3, M6 und M7 von PO1A und PO1B</i>	Ja
		M4c – Verpflichtende Erklärung zum Rezyklatanteil für andere Werkstoffe als Kunststoffe, einschließlich kritischer Rohstoffe, Stahl, Aluminium	Ja
		M5c – Hybridansatz: Beibehaltung der derzeitigen Beschränkungen gemäß der Altfahrzeugrichtlinie mit neuen Beschränkungen gemäß der Verordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (<i>gesondert in Anhang 9 analysiert</i>)	Ja
PO2 – <i>Rezyklatanteil</i>	2A	M8 – Einführung eines digitalen Kreislauffasses für Fahrzeuge	Ja
		M9a – Verpflichtende Ziele in Bezug auf den Rezyklatanteil für Kunststoff in Fahrzeugen: 6 % bis 2031, 10 % bis 2035 auf Flottenebene, davon 25 % aus kreislauforientierter Herstellung; Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften	Nein
	2B	M10a – Ermächtigung der Kommission zur Festlegung eines verbindlichen Ziels in Bezug auf den Rezyklatanteil für Stahl, einschließlich Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften, auf der Grundlage einer speziellen Machbarkeitsstudie	Ja
		M9b – Rezyklatanteil für Kunststoffe: 25 % bis 2031 (nur für neu typgenehmigte Fahrzeuge), davon 25 % aus kreislauforientierter Herstellung; Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften	Ja
		M10b – Rezyklatanteil für Stahl: 20 % für neu typgenehmigten Fahrzeuge; Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften	Nein

	2C	M9c – Rezyklatanteil für Kunststoffe: 30 % bis 2031 (nur für neu typgenehmigte Fahrzeuge), davon 25 % aus kreislaforientierter Herstellung; Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften M10c – Rezyklatanteil für Stahl: 30 % für neu typgenehmigte Fahrzeuge, davon 15 % aus kreislaforientierter Herstellung; Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften M11 – Ermächtigung der Kommission zur Festlegung verbindlicher Ziele in Bezug auf den Rezyklatanteil für andere Werkstoffe (Aluminiumlegierungen, kritische Rohstoffe), Machbarkeitsstudie, Vorschriften für die Berechnung der Zielwerte und die Überprüfung	Nein Nein Ja
PO3 – <i>Effizientere Behandlung</i>	3A	M12 – Angleichung der Begriffsbestimmung von „Recycling“ und Angleichung der Berechnungsmethode für Recyclingquoten an andere Abfallvorschriften M13a – Obligatorische Entfernung bestimmter Teile/Bauteile vor dem Schreddern zur Förderung ihres Recyclings oder ihrer Wiederverwendung („Liste A“) M14a – Neue Begriffsbestimmung von „Wiederaufarbeitung“ und neue Überwachungsanforderungen für die Wiederverwendung/Wiederaufarbeitung M16a – Verbot der Deponierung von Kraftfahrzeugabfällen aus Schredderarbeiten	Ja Ja Ja Ja
	3B	<i>Umfasst alle Maßnahmen von PO3A (kumulativ)</i> M13b – Obligatorische Entfernung einer längeren Liste von Bauteilen, einschließlich derjenigen mit einem hohen Gehalt an wertvollen Metallen oder kritischen Rohstoffen („Liste B“) M14b – Marktunterstützung für die Verwendung von Ersatzteilen M15b – Recyclingziele für Kunststoffe – 30 % M16b – Verbot des gemischten Schredderns von Altfahrzeugen mit Elektro- und Elektronik-Altgeräten und Verpackungsabfällen	Ja Ja Ja Ja
	3C	<i>Umfasst alle Maßnahmen von PO3A und PO3B (kumulativ)</i> M13c – Obligatorische Entfernung zusätzlicher Bauteile („Liste C“) M15c – Glas – 70 % Recycling als Verpackungsglasqualität oder gleichwertig M16c – Festlegung von Anforderungen an Post-Schredder-Technologien zur Verbesserung der Quantität und Qualität von verwertetem Metallschrott aus Altfahrzeugen	Nein Nein Nein
PO4 – <i>Höhere Sammelquote</i>	4A	M17a – Berichterstattung der Mitgliedstaaten über Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib, Fahrzeugzulassung, die Ein- und Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, Anreize zur Förderung der Übergabe an eine zugelassene Verwertungsanlage sowie Sanktionen M18 – Kontroll- und Berichterstattungspflichten für Demontagebetriebe und Recyclingunternehmen in Bezug auf Altfahrzeuge, Verwertungsnachweise M19a – Festlegung von Mindestanforderungen für sektorspezifische Inspektionen und Durchsetzungsmaßnahmen (einschließlich der nicht verbindlichen Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9)	Nein Ja Ja
	4B	M17b – Festsetzung von Geldbußen für den Altfahrzeugsektor, wenn ein Altfahrzeug an illegale Demontagebetriebe verkauft wird, und für Händler (und elektronische Plattformen), die mit demontierten (gebrauchten) Ersatzteilen aus nicht zugelassenen Anlagen handeln M19b – Eindeutigere Begriffsbestimmung von „Altfahrzeug“, um eine bessere Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen zu gewährleisten (verbindliche Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9) M20 – Verbesserung der in den nationalen Fahrzeugregistern enthaltenen Informationen und Herstellung ihrer Interoperabilität	Ja Ja Ja
	4C	M19c – Übermittlung oder Bereitstellung von Informationen zur Fahrzeugidentifizierung und technischen Überwachung an die Zollbehörden (Fahrzeug-Identifizierungsnummer) M21 – Ausfuhranforderungen für Gebrauchtfahrzeuge im Zusammenhang mit der technischen Überwachung	Ja Ja
	4D	Umfasst die Maßnahmen M17b, M18, M19a bis c, M20 und M21 von PO4A, PO4B und PO4C (kumulativ)	Ja

PO5 – Erweiterte Hersteller- verant- wortung	5A	M22 – Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Einführung kollektiver oder individueller Regime der erweiterten Herstellerverantwortung, einschließlich der Überwachung der Kosten für die Einhaltung und finanzieller Mindestverpflichtungen M23 – Berichterstattungspflichten für Hersteller	Ja Ja	
	5B	Umfasst die Maßnahmen M22 und M23 von PO5A (kumulativ) M24 – Harmonisierte Anpassung der Gebühren im Zusammenhang mit der erweiterten Herstellerverantwortung M25 – Übertragung der Gebühren/Garantien im Zusammenhang mit der erweiterten Herstellerverantwortung (grenzüberschreitende erweiterte Herstellerverantwortung)	Ja Ja	
	5C	Umfasst die Maßnahmen M22 bis M25 von PO5A und PO5B (kumulativ) M26 – Einrichtung nationaler Pfandsysteme M27 – Harmonisierte Kriterien für die umweltorientierte Vergabe öffentlicher Aufträge (freiwillig)	Nein Nein	
PO6 – Anwendung auf mehr Fahrzeuge	6A	M28 – Bereitstellung von Informationen an Demontagebetriebe und Recyclingunternehmen	Ja	
	6B	Umfasst die Maßnahme M28 von PO6A (kumulativ) M30a – Obligatorische Behandlung von Fahrzeugen der Klassen L3e bis L7e, Lastkraftwagen (N2, N3) und Bussen (M2, M3) sowie Anhängern (O) am Ende ihrer Lebensdauer in zugelassenen Verwertungsanlagen M30b – Ausfuhranforderungen für Gebrauchtfahrzeuge im Zusammenhang mit dem Ergebnis der technischen Überwachung von Lastkraftwagen (N2, N3) und Bussen (M2, M3) sowie Anhängern (O) M31b – Mindestanforderungen an die erweiterte Herstellerverantwortung für Fahrzeuge der Klassen L3e bis L7e, Lastkraftwagen (N2, N3) und Busse (M2, M3) sowie Anhänger (O) am Ende ihrer Lebensdauer M32 – Überprüfungsklausel zur regulatorischen Ausweitung des Anwendungsbereichs der 3R-Typgenehmigung auf neue Fahrzeuge	Ja Ja Ja Ja	
		6C	Umfasst die Maßnahmen M28, M30a und b und M31b von PO6A und PO6B (kumulativ) M31c – Vollständige Anwendung der erweiterten Herstellerverantwortung und fortschrittliche wirtschaftliche Anreize M33 – Vollständige Anwendung der neuen 3R-Typgenehmigung und Anforderungen an die Behandlung am Ende der Lebensdauer auf zusätzliche Fahrzeugklassen	Nein Nein

Die Auswirkungen der einzelnen Optionen wurden umfassend analysiert, ebenso die gemeinsamen Auswirkungen und Synergien zwischen den Optionen. Die Auswirkungen auf KMU wurden berücksichtigt und in einem speziellen KMU-Test zusammengefasst. Die Umweltauswirkungen sowie die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen wurden bis 2040 berechnet und mit dem Basisszenario verglichen. Das wichtigste Vergleichsjahr ist das Jahr 2035, da alle langfristigen Maßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt in Kraft getreten sein sollten.

Das bevorzugte Maßnahmenpaket umfasst eine Kombination der folgenden Optionen:

Kreislauffähige Konstruktion. Die bevorzugte Option enthält die kurzfristige Verpflichtung für Fahrzeughersteller, detaillierte und benutzerfreundliche Demontage- und Recyclinginformationen zur Verfügung zu stellen, einschließlich zur Verwendung und des Verbleibs kritischer Rohstoffe in Fahrzeugen und zum Rezyklatanteil in Neufahrzeugen. Zu den mittelfristigen Maßnahmen gehören die Überarbeitung der Methode zur Berechnung der Recyclingfähigkeit und Wiederverwendbarkeit von Neufahrzeugen in der Typgenehmigungsphase und die Entwicklung eines Kreislaufpasses für Fahrzeuge. Insgesamt werden damit die Anforderungen an die Kreislauffähigkeit in der Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen verankert.

Rezyklatanteil. Die bevorzugte Option besteht in der Festlegung eines mittleren Ambitionsniveaus mit einem Ziel in Bezug auf den Rezyklatanteil für Kunststoffe von 25 % bis 2030, davon 25 % aus der kreislauforientierten Altfahrzeugbehandlung. In Bezug auf Stahl wird die Kommission im Rahmen dieser Option ermächtigt, innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie ein Ziel in Bezug auf den Rezyklatanteil für Stahl in neu zugelassenen Fahrzeugen festzulegen. Die Option, Ziele in Bezug auf den Rezyklatanteil für andere Werkstoffe wie Aluminium und kritische Rohstoffe festzulegen, wird in Zukunft auf der Grundlage von Änderungen bei der Fahrzeugkonstruktion und der Verfügbarkeit von Recyclingkapazitäten geprüft.

Effizientere Behandlung. Die bevorzugte Option umfasst eine strengere Begriffsbestimmung von „Recycling“, ein Verbot der Deponierung von Schredderrückständen aus Kraftfahrzeugen und ein mittleres Ambitionsniveau in Bezug auf Verpflichtungen zur Entfernung, wodurch die Verwertung der wichtigsten Bauteile von Altfahrzeugen verbessert wird, ohne dass den Verwertungsunternehmen unverhältnismäßig hohe Kosten entstehen. Sie führt zu einer Erhöhung der Verwertung von (kritischen) Rohstoffen sowie zu einer Verbesserung der Qualität von Kunststoff-, Stahl- und Aluminiumfraktionen.

Höhere Sammelquote. Die bevorzugte Option ist die ehrgeizigste Option. Maßnahmen wie eine klarere Zuweisung der Zuständigkeit für Verwertungsnachweise, verbindliche Kriterien für die Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen und neue Durchsetzungsbestimmungen führen dazu, dass sich die Zahl der in der EU rechtmäßig behandelten Altfahrzeuge deutlich erhöht. Außerdem wird die Ausfuhr von Fahrzeugen, die nicht mehr verkehrstauglich sind, gemäß dem Grundsatz der „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ verboten.

Schaffung von Anreizen zur Steigerung der Sammelquote von Altfahrzeugen und zur Verbesserung der Abfallbehandlung. Die bevorzugte Option umfasst finanzielle und organisatorische Anreize durch die Festlegung von Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung, um die Sammelquote bei Altfahrzeugen zu steigern und die Kosten für eine verbesserte Behandlungsqualität auszugleichen, die nicht durch den Wert der verwerteten Werkstoffe und Bauteile aufgewogen werden können.

Anwendung auf mehr Fahrzeuge. Die bevorzugte Option besteht in einem schrittweisen Ansatz, bei dem nach und nach mehr Fahrzeuge unter die neuen EU-Vorschriften fallen, indem die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über die Zusammensetzung ihrer Fahrzeuge zu liefern. Zudem wird eine Reihe von Mindestanforderungen an die Behandlung von Fahrzeugen der Klassen L_{3e} bis L_{7e} sowie Lastkraftwagen, Bussen und Anhängern am Ende ihrer Lebensdauer eingeführt. Die bevorzugte Option dürfte sich positiv auf die Umwelt auswirken, da der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung und den Anforderungen an die Behandlung von Fahrzeugen am Ende der Lebensdauer verringert wird.

Der Gesamtnutzen für die Umwelt wird mit einer jährlichen Verringerung von 12,3 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten im Jahr 2035 (10,8 Millionen Tonnen im Jahr 2030 bis 14,0 Millionen Tonnen im Jahr 2040) veranschlagt, was für die Dekarbonisierung der Automobilindustrie entscheidend ist. Diese CO₂-Einsparungen entsprechen einem Betrag von 2,8 Mrd. EUR. Dies hängt mit einer besseren Verwertung von 5,4 Millionen Tonnen Werkstoffe (Kunststoffe, Stahl, Aluminium, Kupfer, kritische Rohstoffe) zusammen, die entweder in höherer Qualität recycelt oder wiederverwendet würden, sowie mit der Tatsache, dass bis zu 3,8 Millionen zusätzliche Altfahrzeuge in der EU gesammelt und behandelt würden. Im Jahr 2035 würden 350 Tonnen Seltene Erden in Dauermagneten separat für die Wiederverwendung und das Recycling gesammelt (im Jahr 2040 wären es 1500 Tonnen), was erheblich zum Ziel der EU beitragen würde, strategische Autonomie bei kritischen Rohstoffen

zu erreichen. Die bevorzugte Option trägt zu den Zielen für nachhaltige Entwicklung (sustainable development goals, SDG) bei, vor allem zu „Industrie, Innovation und Infrastruktur“ (SDG 9), „Nachhaltige/r Konsum und Produktion“ (SDG 12) und „Maßnahmen zum Klimaschutz“ (SDG 13).

Bei der bevorzugten Option belaufen sich die jährlichen Gesamteinnahmen im Jahr 2035 auf 5,2 Mrd. EUR, einschließlich CO₂-Einsparungen im Wert von 2,8 Mrd. EUR gegenüber Kosten von 3,3 Mrd. EUR, was zu Nettoeinnahmen von 1,8 Mrd. EUR führt.

Die Kosten der bevorzugten Option werden auf 66 EUR je Fahrzeug geschätzt, das im Jahr 2035 in Verkehr gebracht wird. Es werden schätzungsweise 22 100 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen, davon 14 200 in KMU (hauptsächlich Demontagebetriebe und Recyclingunternehmen).

Die bevorzugte Option bringt zwar kurzfristig gewisse Kosten für die EU-Automobilindustrie mit sich, sie bewirkt jedoch auch Energieeinsparungen, verringert die Abhängigkeit der EU von Werkstoffen aus Drittländern und sorgt dafür, dass der Übergang zur Elektrifizierung von Fahrzeugen auf der Grundlage nachhaltiger und kreislaforientierter Geschäftsmodelle erfolgt, was alles zur langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Sektors beiträgt.

Die bevorzugte Option verursacht für die Abfallbewirtschaftungsindustrie sowohl Kosten (im Zusammenhang mit Investitionen in neue Technologien) als auch Einnahmen (im Zusammenhang mit einem höheren Wert von Ersatzteilen und Rezyklaten). Auch wenn die Situation in den einzelnen Mitgliedstaaten und bei den einzelnen Wirtschaftsteilnehmern aufgrund unterschiedlicher Technologien und Arbeitskosten variiert, tragen die geplanten Änderungen erheblich zur Stärkung und Modernisierung der Demontage-, Schredder- und Recyclingindustrie in der EU bei.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Kosten für die Überwachung und Durchsetzung der Einhaltung der neuen Rechtsvorschriften für die Behörden der Mitgliedstaaten in Grenzen halten. Die Kosten werden in erster Linie durch Inspektionen, Ausfuhrkontrollen bei Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen und die notwendige Anpassung der Zulassungssysteme verursacht. Im Gegenzug wird durch die verstärkte Digitalisierung (bei der Berichterstattung über den Verwertungsnachweis sowie beim Austausch von Informationen aus den nationalen Fahrzeugregistern über die Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen und mit Interoperabilität mit dem Single-Window-System) die Effizienz für die Durchsetzungsbehörden und die Unternehmen erhöht, während der Aufwand für sie verringert wird. Die geschätzten Gesamtkosten der Behörden für die Überwachung der Regime der erweiterten Herstellerverantwortung, die Durchsetzung der Vorschriften und die Anpassung der nationalen Fahrzeugzulassungssysteme belaufen sich auf rund 24 Mio. EUR, was weniger als 2 EUR je Fahrzeug entspricht.

Aufgrund des Rückgangs der Ausfuhren müssen die Verbraucher mit einem Anstieg der Preise für Neufahrzeuge um etwa 39 EUR je Fahrzeug und mit niedrigeren Preisen (um 12 EUR je Fahrzeug) beim Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen rechnen. Umgekehrt dürften die Maßnahmen zur Förderung der Verwertung und des Verkaufs gebrauchter Ersatzteile zu niedrigeren Einkaufspreisen und geringeren Reparatur- und Wartungskosten für die Verbraucher führen, was ein Vorteil ist.

Die höheren Anforderungen an die Behandlung von Altfahrzeugen können für KMU eine Herausforderung darstellen, da sie kurz- und mittelfristig höhere Kosten für die Umsetzung und die Anpassung an neue Behandlungstechnologien verursachen. Gleichzeitig wird durch mehr Investitionen in das Recycling von Kraftfahrzeugen, die Unterstützung des Marktes für die Wiederverwendung von Sekundärteilen und den leichteren Zugang zu Informationen über

die Demontage eines Fahrzeugs ein Beitrag zur Förderung von Innovationen, zur Erschließung neuer Möglichkeiten für KMU sowie zur Schaffung neuer Arbeitsplätze im Sektor geleistet. Um die Auswirkungen auf die KMU weiter abzumildern, wird durch strengere Anforderungen an die Herstellerverantwortung ermöglicht, dass die Kosten durch höhere Sammelquoten und eine bessere Behandlungsqualität ausgeglichen werden.

Die wiederkehrenden Kosten im Zusammenhang mit dem „One-in-one-out“-Ansatz je Fahrzeug werden für das bevorzugte Optionspaket auf 81,8 Mio. EUR oder 5,45 EUR pro Neufahrzeug geschätzt. Bei der bevorzugten Option wird das Digitalisierungspotenzial bestmöglich genutzt, um eine wirksame Durchsetzung der neuen Anforderungen gemäß dem Grundsatz „standardmäßig digital“ zu gewährleisten. Ohne Digitalisierung werden die Auswirkungen auf 32,2 Mio. EUR bzw. 40 % höher geschätzt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Es wird davon ausgegangen, dass die vorgeschlagene Verordnung zu mehr Effizienz und Harmonisierung führt. In ihr werden die Vorschläge aus der Stellungnahme der F4F-Plattform berücksichtigt.³⁴ Durch Spezifikationen für Typgenehmigungsverfahren für Fahrzeuge zur Festlegung klarer Anforderungen an die Kreislauffähigkeit werden die Binnenmarktverfahren für die Hersteller gestrafft. Eine weitere Vereinfachung wird durch die Zentralisierung der Beschränkungen für chemische Stoffe im Rahmen der Verordnung zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe, dem wichtigsten Rechtsakt der EU für Chemikalien, erreicht. In Bezug auf die Entsorgung von Altfahrzeugen führt die Angleichung der Begriffsbestimmung von „Recycling“ an die Abfallrahmenrichtlinie zur Harmonisierung und Erleichterung der rechtlichen Auslegung sowie zu einer besseren Vergleichbarkeit der Berichtsdaten. Durch die Festlegung von altfahrzeugspezifischen Regimen der erweiterten Herstellerverantwortung werden uneinheitliche Ansätze in den Mitgliedstaaten vermieden. Dadurch werden die Transparenz und die gerechte Aufteilung der finanziellen Verantwortlichkeiten zwischen den an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligten Unternehmen verbessert.

Auch wird die Digitalisierung durch die Einführung der digitalen Berichterstattung für zugelassene Verwertungsanlagen und den Austausch von Fahrzeugregisterdaten zwischen den Mitgliedstaaten dazu beitragen, die Sammlung von Altfahrzeugen zu verbessern und das Problem von Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib zu lösen. Durch die Verknüpfung mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll wird es den Zollbehörden ermöglicht, neue Bedingungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durchzusetzen. Die Ausschöpfung des Potenzials der Digitalisierung wird von entscheidender Bedeutung sein, wenn es darum geht, KMU, insbesondere kleineren und häufig familiengeführten Unternehmen, die Möglichkeit zu geben, neue Märkte zu erschließen, indem sie in die Lage versetzt werden, sich mit Online-Plattformen und entfernten Märkten auf lokaler und internationaler Ebene zu verbinden. Darüber hinaus dürfte der Pull-Effekt durch die Festlegung eines verbindlichen Ziels in Bezug auf den Rezyklatanteil für Kunststoffe die Wettbewerbsfähigkeit von Demontagebetrieben stärken, da sie zur Hauptversorgungsquelle für hochwertige Sekundärrohstoffe mit hoher Nachfrage würden. Besonderes Augenmerk wurde darauf gelegt, die Berichtspflichten auf das zu beschränken, was für die Bewertung und Überwachung der Umsetzung der Rechtsvorschriften unbedingt erforderlich ist, wobei digitale Lösungen bevorzugt werden und es im Ermessen der Wirtschaftsteilnehmer liegt, wie sie den nationalen Behörden Bericht erstatten.

³⁴ Für weitere Informationen zu den ausgewählten Vorschlägen aus der Stellungnahme der F4F-Plattform siehe die Anhänge 1 und 5 des Berichts über die Folgenabschätzung.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Umsetzung des Vorschlags erfordert personelle und finanzielle Mittel für den Erwerb von Dienstleistungen. Es wird davon ausgegangen, dass ein Teil des Personalbedarfs im Rahmen der bestehenden Mittelzuweisungen für die Kommission gedeckt werden kann, wenngleich im beiliegenden Finanzbogen ein gewisser Bedarf an zusätzlichem externem Personal ausgewiesen ist. Für die Europäische Chemikalienagentur (European Chemicals Agency, ECHA) wird ein begrenzter zusätzlicher Mittelbedarf erwartet, der in einem späteren Legislativvorschlag zum Chemikalienrecht vorgesehen wird.

Der Vorschlag enthält mehrere Artikel, in denen weitere Arbeitsbereiche zur Ergänzung der Verordnung beschrieben werden. Dazu gehört die Annahme von Durchführungsrechtsakten bzw. delegierten Rechtsakten im Laufe der nächsten 1–8 Jahre.

Die wichtigsten technischen Aufgaben umfassen Folgendes:

- Verbesserung der Methodik für die Berechnung der Recycling-, Wiederverwendbarkeits- und Verwertbarkeitsquoten (3R-Quoten);
- Verbesserung der Risikobewertung der verbleibenden Ausnahmen für gefährliche Stoffe (Unterstützung durch die ECHA);
- Berechnung und Überprüfung der Vorschriften für den Rezyklatanteil für Kunststoffe, Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Festlegung von Zielen in Bezug auf den Rezyklatanteil für Stahl in Kraftfahrzeuganwendungen und einer umfassenderen Machbarkeitsstudie, einschließlich einer wirtschaftlichen Bewertung für die Festlegung von Zielen in Bezug auf den Rezyklatanteil für andere Werkstoffe und Erklärungsformaten (aufbauend auf dem Fachwissen und der Methodik der JRC, wenngleich nicht unbedingt von der JRC durchgeführt);
- Festlegung von Anforderungen an die Entfernbarkeit von Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren, Bereitstellung allgemeiner Informationen zur Entfernung anderer relevanter Bauteile sowie Angleichung der Anforderungen des Gesetzes zu kritischen Rohstoffen an die Batterieverordnung (wie oben, aufbauend auf dem Fachwissen der JRC);
- Aktualisierung der Typgenehmigungsformate und der Beschreibungsmappe, die bei der Typgenehmigungsbehörde vorzulegen sind;
- Aufstellung von Kriterien für den Kreislaufpass für Fahrzeuge;
- Einrichtung grenzüberschreitender Mechanismen der erweiterten Herstellerverantwortung;
- Änderung der Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften für die Qualität der Fahrzeugbehandlung (wie oben, aufbauend auf dem Fachwissen der JRC);
- Digitalisierung: Einrichtung interoperabler Fahrzeugregister und Echtzeit-Ausfuhrkontrollen über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll, zunächst auf der Grundlage gültiger Anforderungen an die technische Überwachung und in einem zweiten Schritt auf der Grundlage einer risikobasierten Bewertung (enge Zusammenarbeit zwischen der Generaldirektion Umwelt (GD ENV), der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) und der Generaldirektion Steuern und Zollunion (GD TAXUD));

- schrittweiser Ansatz bei der Ausweitung des Anwendungsbereichs für Fahrzeugklassen und Vorbereitung auf eine acht Jahre nach Inkrafttreten durchzuführende Überprüfung.

Für diese technischen Aufgaben benötigt die Kommission zusätzliches Personal wie folgt:

- 0,5 Vollzeitäquivalente (VZÄ) für Vertragsbedienstete im Jahr 2024;
- 3,0 VZÄ für Vertragsbedienstete im Jahr 2025;
- 4,0 VZÄ für Vertragsbedienstete in den Jahren 2026 und 2027 sowie 1 VZÄ für abgeordnete nationale Sachverständige.

Die Durchführungskosten, einschließlich der Kosten für das Personal der Kommission, werden auf der Grundlage der neuesten Gehaltstabellen insgesamt auf 4,346 Mio. EUR geschätzt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Durchführung der vorgeschlagenen Verordnung wird anhand mehrerer Indikatoren überwacht, mit denen Informationen wie der Rezyklatanteil in Neufahrzeugen, die Recyclingquoten für bestimmte Werkstoffe aus Altfahrzeugen, vor dem Schreddern entfernte Werkstoffe/Bauteile/Teile, der Marktanteil gebrauchter Ersatzteile, die Anzahl der anforderungsgerecht gesammelten und verarbeiteten Altfahrzeuge und die Menge der ausgeführten Altfahrzeuge erfasst werden. Weitere Informationen zu diesen Indikatoren sind dem Bericht über die Folgenabschätzung zu entnehmen.

Eine allgemeine Überprüfung der Verordnung ist acht Jahre nach ihrem Inkrafttreten vorgesehen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Kapitel I enthält die allgemeinen Bestimmungen.

In *Artikel 1* ist der Gegenstand dieser Verordnung und in *Artikel 2* ihr Anwendungsbereich festgelegt. Die meisten Bestimmungen gelten für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ (Personenkraftwagen und Kleintransporter). Bestimmte Vorschriften über die Entsorgung von Altfahrzeugen und über die Anforderungen für die Ausfuhr gelten auch für bestimmte Fahrzeuge der Klasse L (Fahrzeuge der Klassen L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} und L_{7e}) sowie für Lastkraftwagen, Busse und Anhänger (Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃ und O).

In *Artikel 3* sind die Begriffsbestimmungen für die Zwecke dieser Verordnung festgelegt. Mehrere Begriffsbestimmungen wurden aus den aufgehobenen Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG oder aus bestehenden EU-Rechtsvorschriften wie den Richtlinien 1999/37/EG, 2008/98/EG und 2014/45/EU oder der Verordnung (EU) 2018/858 übernommen.

Kapitel II enthält Anforderungen an die Kreislauffähigkeit in Bezug auf die Fahrzeugkonstruktion, die im Rahmen eines Typgenehmigungsverfahrens zu überprüfen sind.

In *Artikel 4* sind die Mindestanforderungen an die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugtypen sowie die für die einzelnen Fahrzeugtypen zu erreichenden Quoten festgelegt. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung dieser Quoten zu erlassen.

In *Artikel 5* sind Beschränkungen für die Verwendung von Blei, Cadmium, Quecksilber und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen und in Anhang III Ausnahmen von diesen Beschränkungen vorgesehen. Die Kommission wird delegierte Rechtsakte zur Änderung dieses Anhangs erlassen, um ihn an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt anzupassen.

In *Artikel 6* ist vorgeschrieben, dass jeder Fahrzeugtyp mindestens 25 % Kunststoff enthält, der aus Verbraucher-Kunststoffabfällen recycelt wurde, und dass 25 % davon aus recycelten Altfahrzeugen stammen sollte. Ferner wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zur Festlegung von Zielen in Bezug auf den Rezyklatanteil für andere Werkstoffe zu erlassen. Die Festlegung solcher potenziellen Ziele muss durch eine detaillierte Bewertung untermauert werden.

Artikel 7 enthält die allgemeine Verpflichtung, dass die Konstruktion neuer Fahrzeuge die Entfernung von Teilen und Bauteilen nicht behindern darf, die über ein erhebliches Potenzial für die Wiederverwendung verfügen, wenn Fahrzeuge zu Abfall werden. Dieser Artikel enthält auch die Anforderung, Fahrzeuge so zu konstruieren, dass Elektrofahrzeugbatterien sowie Elektroantriebsmotoren sowohl während der Nutzungs- als auch der Abfallphase aus dem Fahrzeugtyp entfernt und ersetzt werden können.

Kapitel III enthält Informations- und Kennzeichnungsanforderungen für Hersteller.

In *Artikel 8* ist festgelegt, wie die Hersteller die Übereinstimmung ihrer Fahrzeugtypen mit den Anforderungen dieser Verordnung während des Typgenehmigungsverfahrens nachweisen müssen.

Artikel 9 enthält die Verpflichtung, für jeden neuen Fahrzeugtyp eine Strategie für die Kreislauffähigkeit auszuarbeiten, die die in Anhang IV aufgeführten Aspekte enthält. Die Hersteller sollten die Strategien alle fünf Jahre aktualisieren und dabei die Ergebnisse der zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen getroffenen Maßnahmen zusammenfassen.

Artikel 10 verpflichtet die Hersteller, den Rezyklatanteil der angegebenen Werkstoffe in Fahrzeugen in den Typgenehmigungsunterlagen anzugeben.

Artikel 11 verpflichtet die Hersteller zur Bereitstellung von Informationen über das sichere Entfernen und Ersetzen von in Fahrzeugen enthaltenen Teilen, Bauteilen und Werkstoffen. Diese Informationen müssen für Abfallbewirtschafter sowie für Reparatur- und Wartungsunternehmen kostenlos zugänglich sein.

Artikel 12 betrifft die Kennzeichnung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen gemäß den entsprechenden Kennzeichnungsnormen. Ausführliche Vorschriften für die Kennzeichnung von Elektroantriebsmotoren, die Dauermagnete enthalten, finden sich in Anhang VI.

Mit *Artikel 13* wird ein Kreislauffass für Fahrzeuge eingeführt, ein digitales Instrument für eine bessere Information über das sichere Entfernen und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen in einer Weise, die mit anderen digitalen Informationsinstrumenten und -plattformen vereinbar ist, die in der Automobilindustrie bereits bestehen oder weiterentwickelt werden.

Kapitel IV enthält Vorschriften für die Entsorgung von Altfahrzeugen.

Abschnitt 1 enthält Bestimmungen, nach denen die Mitgliedstaaten die Behörden benennen müssen, die für die Anwendung und Durchsetzung der Kapitel IV und V (*Artikel 14*) sowie für die Festlegung der allgemeinen Bedingungen für die Erteilung von Genehmigungen für zugelassene Verwertungsanlagen (*Artikel 15*) zuständig sind.

Abschnitt 2 enthält Anforderungen an die erweiterte Herstellerverantwortung.

In *Artikel 16* ist eine allgemeine Verpflichtung zur Herstellerverantwortung unter Angabe ihres Umfangs festgelegt. *Artikel 17* verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Einrichtung eines Registers, mit dem die Einhaltung dieser Anforderungen durch die Hersteller überwacht wird. Hersteller, die nicht in diesem Register eingetragen sind, dürfen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats keine Fahrzeuge auf dem Markt bereitstellen. *Artikel 18* betrifft die Organisationen für Herstellerverantwortung. In *Artikel 19* sind die Bedingungen für die Zulassung von Herstellern (im Falle der individuellen Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung) sowie von Organisationen für Herstellerverantwortung festgelegt. In *Artikel 20* sind die Kosten für die Entsorgung von Altfahrzeugen aufgeführt, die durch finanzielle Beiträge der Hersteller gedeckt werden sollten. In *Artikel 21* sind harmonisierte Kriterien für die Gebührenanpassung festgelegt. *Artikel 22* enthält Vorschriften über den Mechanismus der Kostenzuweisung für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zu Altfahrzeugen werden. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften zur Anwendung der Kriterien für die Gebührenanpassung und zum Mechanismus für die Kostenzuweisung im Rahmen der grenzüberschreitenden erweiterten Herstellerverantwortung zu erlassen.

Abschnitt 3 betrifft die Sammlung von Altfahrzeugen.

Artikel 23 enthält die Verpflichtung für Hersteller, Systeme zur Sammlung von Altfahrzeugen einzurichten und daran teilzunehmen, sowie die Anforderungen für diese Systeme. Außerdem werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, dafür zu sorgen, dass diese Systeme ordnungsgemäß funktionieren.

Artikel 24 enthält die Verpflichtung, sämtliche Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen zu übergeben.

In *Artikel 25* ist festgelegt, dass zugelassene Verwertungsanlagen für alle behandelten Altfahrzeuge Verwertungsnachweise ausstellen müssen.

Artikel 26 enthält die Pflichten der Fahrzeugeigner, ihre Fahrzeuge am Ende der Lebensdauer an eine zugelassene Verwertungsanlage zu übergeben und den anschließend ausgestellten Verwertungsnachweis für die Abmeldung des Fahrzeugs vorzulegen.

Abschnitt 4 betrifft die Behandlung von Altfahrzeugen.

In *Artikel 27* sind die Pflichten der zugelassenen Verwertungsanlagen in Bezug auf die spezifischen Maßnahmen festgelegt, die für eine ordnungsgemäße Behandlung von Fahrzeugen erforderlich sind.

In *Artikel 28* sind die allgemeinen Anforderungen für das Schreddern von Altfahrzeugen festgelegt. Dieser Artikel enthält zudem ein Verbot der Vermischung von Altfahrzeugen sowie ihren Teilen, Bauteilen und Werkstoffen mit Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronikaltgeräten.

In *Artikel 29* sind Anforderungen für die Beseitigung von Schadstoffen von Altfahrzeugen festgelegt, unter dem Hinweis, dass entfernte Fluide und Flüssigkeiten ähnlich wie Teile, Bauteile und Werkstoffe, die Blei, Cadmium, Quecksilber und sechswertiges Chrom enthalten, getrennt zu lagern sind. Ferner wird betont, dass entfernte Elektrofahrbatterien im Einklang mit der Verordnung (EU) 2023/[Batterien] gelagert und behandelt werden müssen.

Artikel 30 enthält die Pflicht zugelassener Verwertungsanlagen, die in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile vor dem Schreddern zu entfernen, sowie die Bedingungen für eine Ausnahme von dieser Anforderung.

In *Artikel 31* sind in Bezug auf entfernte Teile und Bauteile die Pflichten in Bezug auf die Bewertung ihrer Eignung für die Wiederverwendung, die Wiederaufarbeitung, die Überholung, das Recycling oder andere Behandlungsvorgänge sowie die Art und Weise ihrer Kennzeichnung festgelegt. Dieser Artikel enthält auch eine Liste von Teilen, die nicht wiederverwendet, wiederaufgearbeitet oder überholt werden sollten.

In *Artikel 32* sind die Anforderungen in Bezug auf den Handel mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten und überholten Teilen und Bauteilen festgelegt. Diese Teile und Bauteile müssen ordnungsgemäß gekennzeichnet sein und für sie muss eine Gewährleistung erteilt werden.

Artikel 33 enthält die Vorschrift, dass die Mitgliedstaaten Anreize zur Förderung der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen schaffen müssen.

In *Artikel 34* sind drei Ziele festgelegt, und zwar in Bezug auf die Wiederverwendung und das Recycling von Altfahrzeugen, die Wiederverwendung und die Verwertung von Altfahrzeugen sowie das Recycling von Kunststoff.

Mit *Artikel 35* wird ein Verbot der Deponierung von Nicht-Inertabfällen eingeführt, die nicht mithilfe von Post-Schredder-Technologien behandelt werden.

Artikel 36 enthält Vorschriften für die Berechnung der Ziele in Bezug auf die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung in Fällen, in denen Altfahrzeuge zur Behandlung in ein anderes Land verbracht werden.

Kapitel V enthält Vorschriften über Gebrauchtfahrzeuge und ihre Ausfuhr.

Abschnitt 1 betrifft den Zustand von Gebrauchtfahrzeugen. *Artikel 37* verpflichtet den Fahrzeugeigner, der das Eigentum an dem Fahrzeug überträgt, nachzuweisen, dass es sich bei dem übertragenen Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt.

Abschnitt 2 enthält verschiedene Bestimmungen über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen.

In *Artikel 38* sind die Bedingungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen festgelegt: Es sollte sich nicht um Altfahrzeuge gemäß den Kriterien in Anhang I handeln und sie müssen verkehrstauglich sein. Ferner wird erläutert, wie die Zollbehörden überprüfen, ob und wie die Fahrzeuge diese Anforderungen erfüllen.

Artikel 39 verpflichtet die Zollbehörden zur automatischen und elektronischen Überprüfung der Übereinstimmung der zur Ausfuhr bestimmten Fahrzeuge mit den Ausfuhrvorschriften.

In *Artikel 40* ist festgelegt, wann die Zollbehörden Kontrollen von zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeugen vornehmen sollten.

In *Artikel 41* ist angegeben, wann die Zollbehörden die Überlassung eines Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr aussetzen sollten, in *Artikel 42* geht es um Fälle, in denen

ein Gebrauchtfahrzeug zur Ausfuhr überlassen werden sollte, und in *Artikel 43* sind die Gründe für die Verweigerung der Überlassung eines Fahrzeugs zur Ausfuhr aufgeführt.

Artikel 44 betrifft die Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den Austausch von Zollinformationen, und in *Artikel 45* wird das zu diesem Zweck zu verwendende elektronische System angegeben.

Kapitel VI enthält Bestimmungen über die Durchsetzung der in der Verordnung enthaltenen Vorschriften.

Artikel 46 verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Durchführung regelmäßiger Inspektionen zugelassener Verwertungsanlagen, von Reparatur- und Wartungsunternehmen und anderen Einrichtungen sowie von Wirtschaftsteilnehmern, die Altfahrzeuge behandeln dürfen.

Artikel 47 verpflichtet die Mitgliedstaaten, wirksame Mechanismen der Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene einzurichten, die den Austausch der nach dieser Verordnung erforderlichen Daten ermöglichen.

Artikel 48 verpflichtet die Mitgliedstaaten, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung festzulegen.

Artikel 49 enthält Vorschriften zur Berichterstattung der Mitgliedstaaten an die Kommission über Daten zur Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen sowie zur Umsetzung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung.

Kapitel VII ist ein Standardkapitel mit Artikeln zu delegierten Rechtsakten (*Artikel 50*) und Durchführungsrechtsakten (*Artikel 51*).

Kapitel VIII enthält Änderungen der Verordnung (EU) 2019/1020 und der Verordnung (EU) 2018/858.

Kapitel IX ist ein Standardkapitel zu den Schlussbestimmungen mit Artikeln über die Verpflichtung zur Bewertung der Verordnung acht Jahre nach ihrer Annahme (*Artikel 55*), über die Aufhebung und Übergangsbestimmungen (*Artikel 56*) und über das Inkrafttreten (*Artikel 57*).

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal³ (im Folgenden „europäischer Grüner Deal“) wird eine neue Wachstumsstrategie vorgestellt, die darauf abzielt, den Wandel der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der bis 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Damit die Produktpolitik der Union zur weltweiten Senkung der CO₂-Emissionen beitragen kann, muss sichergestellt werden, dass die in der Union vermarkteten und verkauften Produkte auf nachhaltige Weise beschafft, erzeugt und am Ende ihrer Lebensdauer behandelt werden.
- (2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Entstehung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt trägt zur Erzeugung globaler Treibhausgase bei, was wiederum negative Umweltauswirkungen für die Union mit sich bringt. Der im „Fit für 55“-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen auf emissionsfreie Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen

¹ ABl. C vom , S. .

² ABl. C vom , S. .

³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

aus der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen bewirken. Durch die Herstellung von Neufahrzeugen, die auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebracht werden, ist die Automobilindustrie einer der größten Nutzer von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der Umweltfußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die zunehmende Nutzung von Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; für beides wird eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren Umweltfußabdruck als ihre Nutzungsphase haben. Darüber hinaus führen die derzeitigen Anforderungen des Unionsrechts an die Abfallbewirtschaftung zu einer suboptimalen Verwertung von Ressourcen aus Altfahrzeugen und es besteht ein hohes Potenzial zur Steigerung der Menge und Qualität der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Altfahrzeugen, die wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt oder recycelt werden. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen und zur Dekarbonisierung des Sektors beizutragen, muss das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“⁴, in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislaforientierte Geschäftsmodelle zu fördern (Verknüpfung von Auslegungsaspekten mit der Behandlung am Ende der Lebensdauer), Vorschriften für den obligatorischen Rezyklatanteil in bestimmten Werkstoffen von Bauteilen zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern“. Der Rat⁵ und das Parlament⁶ betonten ferner die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, die an die Stelle der bestehenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge treten.

- (3) In der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ sind harmonisierte Anforderungen an die Behandlung von Altfahrzeugen sowie Zielvorgaben für Wiederverwendung und Recycling und Wiederverwendung und Verwertung festgelegt. Sie umfasst Pflichten in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen sowie Pflichten für Wirtschaftsteilnehmer, wie insbesondere die Beschränkung der Verwendung von Schwermetallen in Fahrzeugen. Sie führt zudem grundlegende Regeln für die erweiterte Herstellerverantwortung ein, welche die Anforderung an Fahrzeughersteller umfassen, einen Teil der Kosten für die Sammlung von Altfahrzeugen zu übernehmen.

⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 11. März 2020 – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa (COM(2020) 98 final).

⁵ Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.

⁶ Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

⁷ Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34).

- (4) In ihrer Evaluierung der Richtlinie 2000/53/EG⁸ weist die Kommission darauf hin, dass viele der ursprünglichen Ziele der Richtlinie wirksam erreicht wurden, und zwar insbesondere die Beseitigung von Cadmium, Blei, Quecksilber und sechswertigem Chrom aus Fahrzeugen, eine größere Anzahl Sammelstellen für Altfahrzeuge und die Erreichung der Zielvorgaben für Verwertung und Recycling. Bei der Evaluierung wurde jedoch festgestellt, dass wichtige Fragen im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen von der Richtlinie nur unzureichend abgedeckt werden und dass die Richtlinie nicht länger ausreicht, um eine hochwertige Behandlung dieser Fahrzeuge zu gewährleisten.
- (5) Die Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ regelt die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit, sodass diese Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer die Zielvorgaben der Richtlinie 2000/53/EG erfüllen können. Diese Richtlinie konnte die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Neufahrzeugen nicht wesentlich verbessern und ist nicht an die Merkmale neuer Fahrzeuge angepasst, die sich seit dem Inkrafttreten der Richtlinie deutlich weiterentwickelt haben.
- (6) Mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ wurde ein umfassendes Typgenehmigungs- und Marktüberwachungssystem für Kraftfahrzeuge, Anhänger und für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge eingeführt, das ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts und ein hohes Umweltschutzniveau gewährleisten soll. Es bedarf eines eigenständigen Rechtsakts für die Zwecke des in Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 festgelegten EU-Typgenehmigungsverfahrens. Für das EU-Typgenehmigungsverfahren müssen Bestimmungen und Anforderungen an die Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen festgelegt werden. Um die Einhaltung dieser Anforderungen zu gewährleisten, muss ihre Überprüfung im Rahmen des EU-Typgenehmigungsverfahrens sichergestellt werden. Die Verwaltungsvorschriften der Verordnung (EU) 2018/858 einschließlich der Bestimmungen über Marktüberwachung, Abhilfemaßnahmen und Sanktionen gelten für Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden. Die Verwaltungsvorschriften der Verordnung (EU) 2018/858 einschließlich der Bestimmungen über Marktüberwachung, Abhilfemaßnahmen und Sanktionen gelten für Typgenehmigungen, die gemäß den Anforderungen dieser Verordnung erteilt werden.
- (7) Um das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern und zugleich ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten, müssen die Bedingungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf ihre Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Bedingungen für die

⁸ Evaluierung der Richtlinie 2000/53/EG vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge, SWD(2021) 61 final.

⁹ Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates (ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 10).

¹⁰ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

Abfallbewirtschaftung in der Automobilindustrie vereinheitlicht werden. Die Produktionsphase und die Behandlung von Altfahrzeugen sind untrennbar miteinander verbunden, da die umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in hohem Maße davon abhängt, wie die Fahrzeuge konzipiert und gebaut werden. Der effizienteste Weg für den Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft besteht folglich darin, einen einheitlichen, integrierten und kohärenten Rechtsrahmen auf Unionsebene zu schaffen, der die Konstruktion, Herstellung, das Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt und die Behandlung von Altfahrzeugen abdeckt. Von entscheidender Bedeutung ist dies auch für die Entwicklung des Unionsmarktes für Sekundärrohstoffe, die in in Verkehr gebrachten Neufahrzeugen enthalten sind, sowie zur Vermeidung von Handelshemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen, zur Gewährleistung von Rechtsklarheit und zur Verbesserung der Umweltleistung aller Wirtschaftsteilnehmer, die an der Konstruktion, Produktion und an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligt sind. Um diese Ziele zu erreichen und einheitliche Vorschriften für den Binnenmarkt im Sinne des Umweltschutzes zu schaffen sowie im Einklang mit den allgemeinen Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen sollten die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG durch eine Verordnung auf der Grundlage von Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ersetzt werden.

- (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen (M_1) und leichte Nutzfahrzeuge (N_1), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Gestaltung und die Behandlung von Altfahrzeugen. Um für alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge das Kreislaufprinzip sowie insbesondere eine umweltgerechte Behandlung zu gewährleisten und um eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte diese Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 Anwendung finden, sondern in Teilen auch auf bestimmte L-Klasse-Fahrzeuge (L_{3e} – L_{7e}) sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O). Es mangelt an umfassenden Daten über die Behandlung dieser Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer in der Union, weshalb für sie nicht die gleichen Regelungen angewandt werden können wie die für Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 nach Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Regelungen. Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Verwertungsanlagen und die Befreiung von Schadstoffen sollten jedoch auch für L-Klasse-Fahrzeuge (L_{3e} – L_{7e}) sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Hersteller verpflichtet werden, Informationen über das Entfernen und Ersetzen von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen am Ende der Lebensdauer abdecken.
- (9) Studien zufolge¹¹ betreffen Probleme hinsichtlich des Exports von Gebrauchtfahrzeugen nicht nur Personenkraftwagen (M_1) und leichte Nutzfahrzeuge (N_1), sondern auch größere Fahrzeuge. Diese Bestimmungen sollten daher auch für schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O) gelten.

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

- (10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten nicht korrekt berechnet werden. Für diese Fahrzeuge sollten nur die Bestimmungen bezüglich der Sammlung, Befreiung von Schadstoffen und obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen gelten. Die Kosten für die Durchführung dieser Tätigkeiten sollten im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gelten. Aufbauhersteller von Fahrzeugen, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, können die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten der vervollständigten Fahrzeuge nicht berechnen. Es ist daher sinnvoll, die Einhaltung dieser Verordnung nur für die Basisfahrzeuge zu fordern.
- (11) Eine der größten praktischen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Anwendung der Richtlinie 2000/53/EG betrifft die Feststellung, ob ein Fahrzeug zum Altfahrzeug geworden ist, insbesondere bei grenzüberschreitenden Verbringungen. Trotz der Herausgabe von Leitlinien¹² zu diesem Thema gibt es dabei immer noch Probleme. Es müssen daher rechtsverbindliche, präzise Kriterien für die Einordnung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festgelegt werden. Diese Kriterien sollten von allen Wirtschaftsteilnehmern und Fahrzeugeignern, die mit Altfahrzeugen befasst sind, verwendet werden.
- (12) Die Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG ergab, dass die Bestimmungen dieser Richtlinie über die Konstruktion von Fahrzeugen zur leichteren Demontage und Nutzung von Recyclingstoffen nur begrenzte Auswirkungen auf die Konstruktion und Herstellung von Neufahrzeugen haben, da sie nicht ausreichend detailliert, spezifisch und messbar sind.
- (13) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer angehen zu können, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt und ihre Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft werden. Bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen muss sichergestellt werden, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu vermeiden, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht ordnungsgemäß verwertet werden können. Fahrzeughersteller und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einem frühen Stadium der Entwicklung neuer Fahrzeuge verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sind, wie bereits in der Richtlinie 2005/64/EG vorgesehen. Um sicherzustellen, dass die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten einheitlich erfolgt und überwacht werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten von Fahrzeugen eingeführt werden.

¹² Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 – Verbringung von Altfahrzeugen,
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_de.pdf.

Diese Methode sollte das tatsächliche Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser widerspiegeln und gleichzeitig dem technologischen Fortschritt Rechnung tragen. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode übertragen werden. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden.

- (14) Fahrzeuge sollten so konzipiert und hergestellt werden, dass darin möglichst wenige besorgniserregende Stoffe vorhanden sind. In ihrer Mitteilung vom 14. Oktober 2020 mit dem Titel „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“¹³ (im Folgenden „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit“) erklärte die Kommission, dass bedenkliche Stoffe so wenig wie möglich verwendet und, soweit möglich, substituiert werden sollen und für nicht wesentliche gesellschaftliche Verwendungszwecke, insbesondere in Verbraucherprodukten, nach und nach auf die schädlichsten Chemikalien verzichtet werden solle. Dementsprechend sollte die Verwendung besorgniserregender Stoffe als Bestandteile von Fahrzeugwerkstoffen so weit wie möglich minimiert werden, um sicherzustellen, dass sich Fahrzeuge sowie aus Fahrzeugen recycelte Werkstoffe während ihres gesamten Lebenszyklus nicht nachteilig auf die menschliche Gesundheit oder die Umwelt auswirken.
- (15) Die Richtlinie 2000/53/EG beschränkt bereits die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen und sieht Ausnahmen vor, wenn diese Stoffe für bestimmte Anwendungen verwendet werden dürfen. Diese Verordnung sollte diese bestehenden Vorschriften übernehmen. Um jedoch Rechtskohärenz im Bereich der Chemikalien zu gewährleisten, sollten Beschränkungen für das Inverkehrbringen und die Verwendung anderer Stoffe in Fahrzeugen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ geregelt werden. Ebenso sollten Beschränkungen der Verwendung von Stoffen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ fallen, auf der Grundlage der Bestimmungen der genannten Verordnung eingeführt werden. Die vorliegende Verordnung sollte daher keine Möglichkeit vorsehen, die Verwendung anderer Stoffe als Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertiges Chrom in Fahrzeugen zu beschränken.
- (16) Die Richtlinie 2000/53/EG sieht Ausnahmen von den Beschränkungen der Verwendung von Blei und Cadmium in Fahrzeugbatterien vor, die in diese Verordnung übernommen werden. Die Verwendung von Stoffen in Batterien ist jedoch umfassend in der Verordnung (EU) Nr. 2023/[Batterien] des Europäischen

¹³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 14. November 2020 „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ (COM(2020) 667 final).

¹⁴ Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Agentur für chemische Stoffe, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission (ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1).

¹⁵ Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über persistente organische Schadstoffe (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 45).

Parlaments und des Rates¹⁶ geregelt. Diese Stoffe sollten daher nicht in der vorliegenden Verordnung, sondern in der genannten Verordnung geregelt werden und Beschränkungen und damit verbundene Ausnahmen gegebenenfalls auf die genannte Verordnung übertragen werden. Bevor diese Beschränkungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 2023/[Batterien] eingeführt werden, sollte im Rahmen der genannten Verordnung eine umfassende Bewertung durchgeführt werden, um zu prüfen, ob eine Ausnahme weiterhin erforderlich ist und wenn ja, in welchem Umfang.

- (17) Zur Berücksichtigung des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts sollte der Kommission weiterhin die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung der Ausnahmen von den Beschränkungen für die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen gemäß dieser Verordnung zu erlassen. Vor Änderung oder Streichung solcher Ausnahmen sollte eine Bewertung der sozioökonomischen Auswirkungen einer solchen Änderung erfolgen, die in der Richtlinie 2000/53/EG fehlt, einschließlich im Hinblick auf die Berücksichtigung der Verfügbarkeit alternativer Stoffe und der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt während des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge. Zur Gewährleistung einer wirksamen Entscheidungsfindung, Koordinierung und Verwaltung der technischen, wissenschaftlichen und administrativen Aspekte einer Änderung dieser Verordnung in Bezug auf Beschränkungen bei der Verwendung von Stoffen in Fahrzeugen sollte die Europäische Chemikalienagentur die Kommission bei dieser Bewertung unterstützen.
- (18) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend derart konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Der verstärkte Einsatz des Kreislaufprinzips für in Drittländern hergestellte und auf dem Unionsmarkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, und das auch innerhalb der Union. Darüber hinaus verringert sich die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen und der Markt für Sekundärrohstoffe wird gleichzeitig gestärkt. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, bauen viele Hersteller bereits Recyclingstoffe in ihre Fahrzeuge ein. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Herstellern beitragen. Die Anforderungen werden für alle Hersteller gelten, die Fahrzeuge in der Union in Verkehr bringen möchten, unabhängig davon, wo sie ihren Unternehmenssitz haben. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Verordnung die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union ermöglichen.
- (19) Angesichts der niedrigen Recyclingquote von Kunststoffen insbesondere aus Altfahrzeugen und der insgesamt negativen Auswirkungen anderer Formen der Behandlung von Kunststoffabfällen sollten für Fahrzeuge verstärkt recycelte Kunststoffe verwendet werden. Zu diesem Zweck sollte für Neufahrzeuge eine

¹⁶ Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L [...]).

verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp 25 % recycelte Kunststoffe aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen gewonnenen Kunststoffen festzulegen, die im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut sind.

- (20) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und die derzeitige Verwendung recycelten Stahls in Neufahrzeugen ist weiterhin sehr gering. Um zu einem niedrigeren CO₂-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und eingebaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenem Stahl festzulegen, der im Fahrzeugtyp enthalten und eingebaut ist.
- (21) Es besteht das Potenzial, den Rezyklatanteil anderer Werkstoffe zu erhöhen, die üblicherweise in der Automobilindustrie verwendet werden und bei denen die Sekundärrohstoffmärkte unterentwickelt sind, der Fußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung der Primärrohstoffe hoch ist oder der Recyclinganteil begrenzt ist, während die Sortier- und Recyclingtechnologien zunehmend besser werden. Die Kommission sollte daher die Zweckmäßigkeit, Machbarkeit und Auswirkungen der Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium und Bor in Dauermagneten sowie Aluminium und seinen Legierungen oder Magnesium und seinen Legierungen bewerten. Im Hinblick auf die mögliche Festlegung von Zielvorgaben für spezifische Typen von Aluminium- und Magnesiumlegierungen sollte die Studie sich mit der Abstimmung der Nachfrage nach Sekundärwerkstoffen im Allgemeinen befassen und insbesondere den Kompromiss zwischen der Maximierung von Skaleneffekten durch Festlegung einer Mindestzahl von Legierungsfamilien und der Maximierung des Werterhalts durch Einordnung in ein breiteres Spektrum spezifischer Legierungstypen untersuchen.
- (22) Um die unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe zu fördern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor festzulegen, der in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse

übertragen werden, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucherabfällen gewonnenen Recyclingstoffen in den Fahrzeugtypen festzulegen. Diese Methode ist notwendig, um die Begriffsbestimmungen von Produktions- und Verbraucherabfällen zu präzisieren. Dies ist wichtig, um Anreize für die Verbesserung der Qualität und die Werterhaltung zu schaffen, insbesondere bei den Verbraucherabfällen. Zur Förderung der Dekarbonisierung durch die Verwendung höherer Rezyklatanteile sind klare Definitionen erforderlich, um Anreize für das Recycling von Verbraucherabfällen zu schaffen und gleichzeitig die Verwendung von Produktionsabfällen möglichst gering zu halten, da diese im Allgemeinen denselben CO₂-Fußabdruck haben wie Primärrohstoffe.

- (23) Im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ und in Anbetracht der Notwendigkeit, in dieser Verordnung Bestimmungen für den Rezyklatanteil in Fahrzeugen und für die in den Teilen und Bauteilen von Fahrzeugen verwendeten kritischen Rohstoffe festzulegen, sollten diese Bestimmungen als sektorspezifische Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] Anwendung finden. Dadurch wird sichergestellt, dass die verschiedenen Informations-, Kennzeichnungs- und Entfernungspflichten im Rahmen der Verfahren dieser Verordnung mit denen für andere Teile, Bauteile und Werkstoffe abgestimmt und integriert werden.
- (24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/[Batterien] recycelt werden und dass Elektroantriebsmotoren, die große Mengen Seltener Erden enthalten, ebenfalls ersetzt und recycelt werden können, sind für neue Fahrzeugtypen neue Konstruktionsvorschriften erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für das Entfernen aus und Ersetzen in Fahrzeugen ausgelegt werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Konstruktionsvorschrift sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.
- (25) Das Typgenehmigungssystem gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 verpflichtet Hersteller dazu, ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten in Übereinstimmung mit dem genehmigten Fahrzeugtyp herzustellen. Um sicherzustellen, dass die Hersteller die für sie in der Typgenehmigungsphase geltenden und in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an die Kreislauffähigkeit erfüllen und dass die Typgenehmigungsbehörden die Einhaltung der Vorschriften überprüfen können, müssen die Hersteller die für das Typgenehmigungsverfahren erforderlichen Informationen in die Beschreibungsmappe aufnehmen. Um mehr Transparenz zu gewährleisten und sicherzustellen, dass die erforderlichen Typgenehmigungsinformationen im Einklang mit den Anforderungen anderer

¹⁷ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens zur Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen und zur Änderung der Verordnungen (EU) 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 und (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

Rechtsvorschriften über Typgenehmigungsanforderungen für Fahrzeuge stehen, sollte die Kommission die in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683¹⁸ festgelegten Vorschriften ändern, mit denen die Unterlagen und Informationen für die Beschreibungsmappe standardisiert werden, und somit die administrativen Anforderungen für die Typgenehmigung festlegen.

- (26) Um sicherzustellen, dass die Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die Kreislauffähigkeit der von ihnen in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen zu verbessern, sollten die Hersteller für jeden neuen Typ eine umfassende Kreislauffähigkeitsstrategie ausarbeiten und diese der Typgenehmigungsbehörde vorlegen. Diese sollte auf bewährten Techniken beruhen, die zum Zeitpunkt des Antrags auf Typgenehmigung zur Verfügung stehen oder entwickelt werden, und regelmäßig aktualisiert werden. Die Kommission sollte auf der Grundlage der von den Herstellern vorgelegten Kreislauffähigkeitsstrategien regelmäßig über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie Bericht erstatten. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt beim Fahrzeugbau und der Entsorgung von Altfahrzeugen, den Marktentwicklungen in der Automobilindustrie und regulatorischen Änderungen Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung des Anhangs mit Anforderungen an den Inhalt der Kreislauffähigkeitsstrategie und deren Aktualisierungen zu erlassen.
- (27) Um mehr Transparenz bei der Verwendung von Recyclingstoffen durch die Automobilindustrie zu gewährleisten und Anreize für eine Erhöhung des Rezyklatanteils zu bieten, sollten die Fahrzeughersteller verpflichtet werden, technische Dokumentation vorzulegen, aus der der prozentuale Anteil an Recyclingstoffen in den neuen Fahrzeugtypen hervorgeht, für die eine Typgenehmigung beantragt wird. Diese Anforderung sollte für eine Auswahl an Werkstoffen gelten, bei denen eine Erhöhung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen besonders große ökologische Vorteile mit sich bringen würde. Die obligatorische Erklärung sollte der Typgenehmigungsbehörde zusammen mit anderen Unterlagen als Teil des Typgenehmigungsantrags vorgelegt werden.
- (28) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Fahrzeugherstellern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind von wesentlicher Bedeutung, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Hersteller sollten daher den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen und Ersetzen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Diese Informationen sollten eine Schritt-für-Schritt-Anleitung für Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen sowie klare Anweisungen für den Einsatz der Werkzeuge oder Technologien enthalten, die für den Zugriff auf

¹⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1).

Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie deren Entfernung erforderlich sind, einschließlich der Werkzeuge oder Technologien für die sichere Entladung der Batterien. Die Informationen sollten auch die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die von Schadstoffen befreit und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) [Verordnung über kritische Rohstoffe] enthalten. Dies sollte über Kommunikationsplattformen erfolgen, die von den Herstellern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Herstellern vorgelegt wurden. Um den Umfang der von den Herstellern an die Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen bereitzustellenden Informationen regelmäßig zu aktualisieren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen.

- (29) Auch wenn digitale Codierung für die Steuerung der Teile und Bauteile in Fahrzeugen zunehmend zum Einsatz kommt, wurde bei der Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG festgestellt, dass eine solche Codierung das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung bestimmter Teile und Bauteile beeinträchtigt. Daher ist es von wesentlicher Bedeutung, dass Fahrzeughersteller verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter die Probleme lösen können, die sich aus den digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung die Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert.
- (30) Hersteller und ihre Zulieferer sollten für die Kennzeichnung und Identifizierung der Kunststoff- und Elastomerteile, -bauteile und -werkstoffe die ursprünglich in der Entscheidung 2003/138/EG der Kommission¹⁹ festgelegten Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe verwenden. Sie sollten sicherstellen, dass sämtliche Fahrzeugteile und -bauteile im Einklang mit anderen geltenden Rechtsvorschriften der Union gekennzeichnet werden, insbesondere in Bezug auf die Kennzeichnung von Batterien und Dauermagneten, die in ihren in Verkehr gebrachten Fahrzeugen enthalten sind. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VI zu erlassen, um festzulegen, wie die Teile und Bauteile in Fahrzeugen gekennzeichnet werden sollten.
- (31) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Fahrzeughersteller über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle Informationen über das sichere Entfernen und Ersetzen von Fahrzeugteilen und -bauteilen bereitstellen. Daher sollte ein Kreislaufpass für Fahrzeuge entwickelt und als Datenträger für solche Informationen bereitgestellt werden; dieser sollte mit anderen digitalen Dateninstrumenten und -plattformen kohärent sein, die in der Automobilindustrie bereits für die Umweltleistung von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnung (EU) 2023 [Batterien], der Verordnung [Ökodesign-Verordnung] des Europäischen

¹⁹ Entscheidung 2003/138/EG der Kommission vom 27. Februar 2003 zur Festlegung von Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe gemäß der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge (ABl. L 53 vom 28.2.2003, S. 58).

Parlaments und des Rates²⁰ und der Verordnung [Euro 7] des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Konstruktion und den Einsatz des Passes sowie der Vorschriften für den Standort des Datenträgers oder der sonstigen Kennung, die den Zugang zum Pass des Fahrzeugs ermöglicht, übertragen werden.

- (32) Um sicherzustellen, dass Hersteller und andere Wirtschaftsteilnehmer in sämtlichen Mitgliedstaaten denselben Vorschriften unterliegen, müssen einheitliche Vorschriften für die Abfallbewirtschaftung von Altfahrzeugen festgelegt werden. Dies sollte unionsweit zu einem hohen Schutzniveau für die menschliche Gesundheit und die Umwelt führen. Außerdem würde dies eine weitere Harmonisierung der Qualität der von den Wirtschaftsteilnehmern erbrachten Abfallbewirtschaftungsdienste mit sich bringen und das Funktionieren des Marktes für Sekundärrohstoffe verbessern.
- (33) Um die sichere und umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen zu gewährleisten, sollte jede Anlage oder jedes Unternehmen, die bzw. das die Behandlung von Altfahrzeugen beabsichtigt, bei der zuständigen Behörde eine Genehmigung einholen. Die Genehmigung sollte nur erteilt werden, wenn die Anlage oder das Unternehmen über die technischen, finanziellen und organisatorischen Kapazitäten verfügt, die erforderlich sind, um die Vorgänge zur Behandlung der Altfahrzeuge im Einklang mit dem geltenden EU-Recht und nationalen Recht durchzuführen, einschließlich der in dieser Verordnung festgelegten spezifischen Behandlungsanforderungen. Darüber hinaus sollten zugelassene Verwertungsanlagen für die Ausstellung von Verwertungsnachweisen gemäß dieser Verordnung zuständig sein.
- (34) Die Richtlinie 2000/53/EG führt die grundlegende Verpflichtung für Fahrzeughersteller ein, einen Teil der Kosten für die Sammlung von Altfahrzeugen zu übernehmen. Aufbauend auf dieser Verpflichtung ist es im Einklang mit dem Verursacherprinzip und den allgemeinen Mindestanforderungen für Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung gemäß der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²² angezeigt, auf Unionsebene Anforderungen an die Verantwortung der Fahrzeughersteller im Zusammenhang mit der Behandlung von Altfahrzeugen festzulegen. Am Ende deren Lebensdauer sollten die Hersteller eine erweiterte Herstellerverantwortung für die Fahrzeuge haben, die sie in Verkehr gebracht haben. Die erweiterte Herstellerverantwortung sollte die Verpflichtung umfassen, sicherzustellen, dass die von den Herstellern auf dem Markt in einem Mitgliedstaat bereitgestellten Fahrzeuge im Einklang mit dieser Verordnung gesammelt und behandelt werden und dass Abfallbewirtschafter, die diese Fahrzeuge behandeln, die in dieser Verordnung festgelegten Recyclingziele erfüllen.
- (35) Zur leichteren Überwachung der Einhaltung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung durch die Hersteller sollten die Mitgliedstaaten ein

²⁰ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG.

²¹ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009.

²² Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

Herstellerregister einrichten. Die Zulassungsanforderungen sollten in der gesamten Union harmonisiert werden, um die Zulassung zu erleichtern, insbesondere wenn Hersteller Fahrzeuge in verschiedenen Mitgliedstaaten bereitstellen. Das Register sollte auch für die Zwecke der Berichterstattung an die zuständigen Behörden über die Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung verwendet werden. Die mit diesem Register verbundenen Merkmale und verfahrenstechnischen Aspekte sollten auch mit dem mit der Verordnung (EU) 2023/[Amt für Veröffentlichungen: Batterien] eingeführten Herstellerregister in Einklang stehen, damit Fahrzeug- und Batteriehersteller ein und dasselbe Register verwenden können.

- (36) Stellt der Hersteller Fahrzeuge in einem Gebiet eines Mitgliedstaats, in dem der Hersteller nicht niedergelassen ist, zum ersten Mal auf dem Markt bereit, so sollte der Hersteller einen benannten Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung benennen.
- (37) Die Hersteller sollten entscheiden können, ob sie ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung individuell oder kollektiv als Mitglieder einer Organisation für Herstellerverantwortung, die die Verantwortung in ihrem Namen übernimmt, erfüllen möchten. Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die Vertraulichkeit der ihnen von den Herstellern übermittelten Daten gewährleisten. Um sicherzustellen, dass die Interessen aller Wirtschaftsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden und zu vermeiden, dass Abfallbewirtschafter bei den Entscheidungen im Rahmen der Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung benachteiligt werden, sollte eine angemessene Vertretung der Hersteller und Abfallbewirtschafter in den Leitungsgremien dieser Organisationen sichergestellt werden.
- (38) Die Hersteller sollten einen Teil der Kosten für die Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen tragen, die in Verbindung mit der Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen anfallen, insbesondere die Verpflichtung zur Verwendung hochwertigerer Sekundärrohstoffe aus Fahrzeugen. Die genaue Höhe der Kosten solcher Vorgänge, die von den Herstellern getragen werden sollten, sollte unter Berücksichtigung der Einnahmen der zugelassenen Verwertungsanlagen und anderer Abfallbewirtschafter aus dem Verkauf gebrauchter Ersatz- oder Bauteile und von Sekundärrohstoffen aus Altfahrzeugen bestimmt werden. Zu diesem Zweck sollten die zuständigen Behörden in Zusammenarbeit mit den Herstellern und den Abfallbewirtschaftern die durchschnittlichen Kosten der Sammlung, des Recyclings und der Behandlung sowie die Höhe der Finanzbeiträge überwachen, die die Hersteller zahlen, um sicherzustellen, dass die Kosten gerecht auf alle interessierten Wirtschaftsteilnehmer verteilt werden.
- (39) Die Finanzbeiträge der Hersteller sollten auch die Kosten für Aufklärungskampagnen mit dem Ziel einer verstärkten Sammlung von Altfahrzeugen, für die Einrichtung eines Meldesystems für die Ausstellung und Übertragung von Verwertungsnachweisen und für die Datenerhebung und Berichterstattung an die zuständigen Behörden decken. All diese Maßnahmen sind unerlässlich für die Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entsorgung von Altfahrzeugen und insbesondere für die Ortung der Fahrzeuge, für die die Hersteller gemäß dieser Verordnung verantwortlich sind.
- (40) Hersteller, die sich dafür entscheiden, ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung individuell zu erfüllen, sollten auch eine Garantie zur Deckung der Kosten für die Entsorgung von Altfahrzeugen stellen. Diese Garantien

können insbesondere in Fällen eingesetzt werden, in denen die betreffenden Hersteller zahlungsunfähig werden oder ihren Betrieb endgültig einstellen.

- (41) Wenn ein Hersteller seine Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung kollektiv mit einer Organisation für Herstellerverantwortung wahrnimmt, sollten die Finanzbeiträge des Herstellers auf der Grundlage harmonisierter Kriterien angepasst werden. Diese Kriterien sollten wirtschaftliche Anreize für die Hersteller schaffen, das Kreislaufprinzip in der Konstruktion und Produktion von Neufahrzeugen verstärkt anzuwenden, unter Berücksichtigung der Menge an Primär- und Recyclingstoffen in einem Fahrzeug, des Ausmaßes, in dem das Fahrzeug schwer zu entfernende, zu demontierende, wiederzuverwendende oder zu recycelnde Teile, Bauteile und Werkstoffe enthält, sowie der Menge an enthaltenen gefährlichen Stoffen. Um Verzerrungen im Binnenmarkt zu vermeiden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der Kriterien für die Anpassung der an Organisationen für Herstellerverantwortung gezahlten Finanzbeiträge zu erlassen.
- (42) Da Fahrzeuge oft in einem anderen Mitgliedstaat als in dem Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden, in dem sie erstmals zugelassen wurden, müssen Vorschriften über die grenzüberschreitende erweiterte Herstellerverantwortung eingeführt werden. Mit diesen Vorschriften sollte sichergestellt werden, dass die Verantwortung des Herstellers angemessen die Sammlungs- und Behandlungskosten abdeckt, die für die Abfallbewirtschafter in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zum Altfahrzeug wird, entstehen. Zu diesem Zweck sollte der Hersteller in jedem Mitgliedstaat einen Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung benennen und Mechanismen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit einschlägigen Abfallbewirtschaftern einrichten. Die Einführung eines solchen Mechanismus trägt zu fairen Wettbewerbsbedingungen unter den zugelassenen Verwertungsanlagen in der gesamten Union bei und erleichtert die Entwicklung unionsweiter Ansätze für die individuelle Herstellerverantwortung.
- (43) Um die Einhaltung dieser Pflichten zu gewährleisten und Verzerrungen des Binnenmarkts zu vermeiden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um weitere detaillierte Vorschriften über die Pflichten der Hersteller, Mitgliedstaaten und Abfallbewirtschafter und die Merkmale der grenzüberschreitenden Mechanismen festzulegen.
- (44) Eine wesentliche Voraussetzung für die angemessene Behandlung von Altfahrzeugen ist es, dass sämtliche Altfahrzeuge gesammelt werden. Daher sollten in dieser Verordnung in erster Linie für die Hersteller und in zweiter Linie für die Mitgliedstaaten bestimmte Pflichten im Zusammenhang mit der Sammlung von Altfahrzeugen vorgesehen werden. Die Hersteller sollten Sammelsysteme einrichten oder sich daran beteiligen und die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Systeme eingerichtet wurden und dass sie die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung ermöglichen. Die Sammelsysteme sollten es Fahrzeugeignern und anderen Fahrzeughaltern ermöglichen, das Fahrzeug ohne unnötigen Aufwand oder unnötige Kosten an eine zugelassene Einrichtung zu übergeben. In der Praxis bedeutet dies, dass die Systeme das gesamte Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats angemessen abdecken sollten. Dabei sollten Altfahrzeuge aller Marken sowie Abfallteile aus Fahrzeugreparaturen gesammelt werden können.

- (45) Altfahrzeuge sollten nur in zugelassenen Verwertungsanlagen behandelt werden; daher spielen diese Anlagen eine entscheidende Rolle bei der Sammlung von Altfahrzeugen. Um die Sammlung zu erleichtern und eine angemessene Verfügbarkeit von Einrichtungen zur Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, ist in dieser Verordnung die Möglichkeit der Einrichtung von Sammelstellen vorgesehen. Die Aufgaben dieser Sammelstellen wären auf die Sammlung von Altfahrzeugen, deren Lagerung unter ordnungsgemäßen Bedingungen und den Transport zur zugelassenen Verwertungsanlage begrenzt. Für den Betrieb einer solchen Sammelstelle ist eine besondere Genehmigung erforderlich. Sammelstellen sollten verpflichtet werden, alle gesammelten Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen zu übergeben.
- (46) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das Vorhandensein von Sammelsystemen in Kenntnis gesetzt werden. Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben können. Die Aufklärungskampagne der Hersteller oder der Organisationen für Herstellerverantwortung sollte auch die Folgen einer unsachgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit aufzeigen.
- (47) Die zugelassene Verwertungsanlage sollte einen Verwertungsnachweis ausstellen, aus dem hervorgeht, dass ein Altfahrzeug behandelt wurde. Dies ist erforderlich, um eine angemessene Überwachung der Entsorgung von Altfahrzeugen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen an diesen Nachweis sind derzeit in der Entscheidung 2002/151/EG der Kommission²³ festgelegt und der Inhalt dieser Entscheidung sollte mit den erforderlichen Anpassungen in die vorliegende Verordnung aufgenommen werden. Der Nachweis sollte in elektronischer Form ausgestellt und dem letzten Eigentümer eines Altfahrzeugs zur Verfügung gestellt werden; anschließend sollte er von den zugelassenen Verwertungsanlagen und dem letzten Fahrzeugeigner an die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats übermittelt werden, da das Fahrzeug durch die Vorlage des Nachweises abgemeldet werden kann. Das elektronische Meldesystem sollte die Übermittlung sowohl des Nachweises über die Sammlung des Altfahrzeugs als auch des Verwertungsnachweises ermöglichen.
- (48) Trotz der in der Richtlinie 2000/53/EG enthaltenen Verpflichtung, alle Altfahrzeuge zur Behandlung in eine zugelassene Verwertungsanlage zu verbringen, ist der Standort eines sehr großen Teils der Altfahrzeuge unbekannt – sie könnten entweder illegal behandelt oder als Altfahrzeuge ausgeführt worden sein – oder ihr Status wird den Zulassungsbehörden der Mitgliedstaaten nicht ordnungsgemäß gemeldet. Diese Fahrzeuge werden auch als „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ bezeichnet. Die Mitgliedstaaten sollten verstärkt zusammenarbeiten, um die Anzahl der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib zu verringern. Durch die Anerkennung von in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Verwertungsnachweisen und die Verpflichtung, die Behörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ausstellung eines Verwertungsnachweises zu informieren, sollten Altfahrzeuge besser geortet werden können.
- (49) Um eine effektive Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, sollten den Fahrzeugeignern ausdrückliche Pflichten auferlegt werden. Am Ende der Lebensdauer

²³ Entscheidung 2002/151/EG der Kommission vom 19. Februar 2002 über Mindestanforderungen für den gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge ausgestellten Verwertungsnachweis (ABl. L 50 vom 21.2.2002, S. 94).

sollten sie ihr Fahrzeug an Sammelstellen oder zugelassene Verwertungsanlagen übergeben und den Zulassungsbehörden den Verwertungsnachweis vorlegen, um ihr Fahrzeug abzumelden.

- (50) Um eine einheitliche und umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in der Union zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass die zugelassenen Verwertungsanlagen alle Altfahrzeuge, Teile, Bauteile und Werkstoffe einschließlich Abfallteilen aus Fahrzeugreparaturen im Einklang mit den in ihren Genehmigungen festgelegten Bedingungen sowie im Einklang mit den Anforderungen in dieser Verordnung, den besten verfügbaren Techniken und der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴ annehmen und behandeln.
- (51) Angesichts dessen, dass den zugelassenen Verwertungsanlagen eine Schlüsselrolle dabei zukommt, Altfahrzeuge auf eine Art und Weise zu entsorgen, die keine Beeinträchtigungen für Umwelt oder menschliche Gesundheit mit sich bringt und zur Verwirklichung der Kreislaufwirtschaftsziele der Union beiträgt, müssen diesen Anlagen für all ihre Tätigkeiten von der Annahme und Lagerung von Altfahrzeugen bis hin zur abschließenden Behandlung Pflichten auferlegt werden.
- (52) Um ihre Tätigkeiten rückverfolgen zu können, sollten die zugelassenen Verwertungsanlagen die zur Behandlung der Altfahrzeuge durchgeführten Vorgänge dokumentieren und mindestens drei Jahre lang elektronisch speichern und sie auf Verlangen den einschlägigen nationalen Behörden vorlegen können.
- (53) Die Befreiung eines Altfahrzeugs von Schadstoffen ist der erste Schritt zur Vermeidung von Schäden an Umwelt und menschlicher Gesundheit sowie von Risiken im Bereich der Arbeitssicherheit. Es ist daher von wesentlicher Bedeutung, dass Altfahrzeuge so bald wie möglich nach ihrer Übergabe an die zugelassene Verwertungsanlage und vor jeglicher Weiterbehandlung die erforderlichen Vorgänge zur Befreiung von Schadstoffen durchlaufen. In dieser Phase sollte Altöl getrennt von anderen Fluiden und Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und gemäß der Richtlinie 2008/98/EG weiterbehandelt werden. Darüber hinaus sollten die Teile, Bauteile und Werkstoffe, die Blei, Cadmium, Quecksilber und sechswertiges Chrom enthalten, aus dem Altfahrzeug entfernt werden, um negative Auswirkungen auf Mensch oder Umwelt zu vermeiden.
- (54) Um eine ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung (EU) 2023/[Amt für Veröffentlichungen: Batterien] zu gewährleisten, müssen alle in Fahrzeuge eingebauten Batterien getrennt aus dem Altfahrzeug entfernt und für die Weiterbehandlung in einem eigens dafür eingerichteten Bereich gelagert werden.
- (55) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu maximieren und einen hohen Wert für Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen zu bewahren, sollten bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern obligatorisch aus dem Altfahrzeug entfernt werden. Die betreffenden Teile und Bauteile sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten Zerlegungsverfahrens entfernt werden. Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten in bestimmten Ausnahmefällen Abweichungen von der Anforderung der obligatorischen Entfernung von Teilen und Bauteilen möglich sein. Es sollte nachgewiesen werden, dass die betreffenden Teile und Bauteile mit diesen

²⁴ Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17).

Technologien ebenso wirksam entfernt werden können wie mit manuellen oder halbautomatisierten Verfahren und ohne dabei die Qualität der aus der Behandlung resultierenden Fraktionen zu beeinträchtigen. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang VII zu erlassen.

- (56) Nachdem die zugelassenen Verwertungsanlagen Teile und Bauteile aus einem Altfahrzeug entfernt haben, sollten sie auf der Grundlage objektiver Kriterien im Zusammenhang mit den technischen Merkmalen der Teile und Bauteile und der Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit sorgfältig prüfen und ermitteln, ob diese Teile und Bauteile für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind.
- (57) Die Verordnung (EU) 2023/[Batterien] enthält Vorschriften über die Nachhaltigkeit, Leistung, Sicherheit, Sammlung, das Recycling und die Second-Life-Verwendung von Batterien sowie über Informationen für Wirtschaftsteilnehmer über die Entfernung von Batterien. Das Potenzial von Batterien für eine Second-Life-Verwendung sollte in dieser Verordnung berücksichtigt werden, indem Elektrofahrzeugbatterien von den wesentlichen Teilen oder Bauteilen ausgenommen werden, sodass das Fahrzeug ohne Elektrofahrzeugbatterie zur kostenlosen Behandlung abgegeben werden kann.
- (58) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in diesem Sektor tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Dies ist notwendig, um die Verbringung, den Transport und jeden anderen Transfer solcher Teile und Bauteile zu erleichtern. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Verwertungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Dokumentation anzufordern, in der durch eine entsprechende Bewertung bestätigt wird, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind.
- (59) In ihrer Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG stellte die Kommission fest, dass der Öffentlichkeit gebrauchte Ersatzteile und Bauteile von nicht identifizierten Anbietern angeboten werden und oftmals aus illegalen Quellen stammen. Daher sollten neue Anforderungen für den Handel mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teilen und Bauteilen festgelegt werden. Diese Teile und Bauteile sollten vor allem mit einem Etikett gekennzeichnet werden, auf dem die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des Fahrzeugs, aus dem das Bauteil oder Teil stammt, sowie Angaben zum Wirtschaftsteilnehmer, das es entfernt hat, aufgeführt sind; außerdem sollte den Teilen und Bauteilen eine Garantie beiliegen.
- (60) Im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes sollten bestimmte Bauteile und Teile, die aus Altfahrzeugen entfernt wurden, nicht wiederverwendet, wiederaufgearbeitet oder überholt werden. Diese Teile und Bauteile sollten auch nicht für den Bau neuer Fahrzeuge geschweige denn für Fahrzeuge verwendet werden, die bereits in Verkehr gebracht wurden.
- (61) Um die Entwicklung und das reibungslose Funktionieren des Marktes für wiederverwendbare, überholte und wiederaufgearbeitete Teile und Bauteile in der Union zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, auf nationaler

Ebene die erforderlichen Anreize für die Wiederverwendung, Überholung und Wiederaufarbeitung von Teilen und Bauteilen zu schaffen, egal ob diese während der Nutzungsphase oder am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs entfernt werden. Die Kommission sollte den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten erleichtern, indem deren bewährte Verfahren in Bezug auf geschaffene Anreize auf nationaler Ebene im Hinblick auf eine Überwachung der Wirksamkeit geteilt werden.

- (62) In ihrer Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG stellte die Kommission fest, dass die Definition des Begriffs „Recycling“ in dieser Richtlinie zu weit gefasst ist und nicht mit der Richtlinie 2008/98/EG im Einklang steht, da darin der Begriff „Verfüllung“ als Recyclingverfahren eingestuft wird. In der Verordnung sollte daher die Definition des Begriffs „Recycling“ mit der Begriffsbestimmung aus Richtlinie 2008/98/EG in Einklang gebracht werden, in der der Begriff nicht die Verfüllung von Materialien umfasst.
- (63) Das Recycling aller Kunststoffe aus Altfahrzeugen sollte fortlaufend verbessert werden, und es muss ein ausreichendes Angebot an Rezyklaten sichergestellt werden, um der Nachfrage nach recycelten Kunststoffen in Fahrzeugen gerecht zu werden. Daher ist es notwendig, ein spezifisches Recyclingziel von 30 % der Kunststoffe aus Altfahrzeugen festzulegen. Dieses Ziel würde die Ziele für Altfahrzeuge ergänzen, die zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und bis zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar sein müssen. Um den Abfallbewirtschaftern die Umsetzung dieser Anforderungen zu erleichtern, ist ein Übergangszeitraum von drei Jahren erforderlich. In der Zwischenzeit sollten die derzeitigen Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling (85 %) sowie die Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung (95 %) von Altfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten.
- (64) Die Verwertung hochwertiger Sekundärrohstoffe sollte mittels einer Verbesserung des Schredderns von Altfahrzeugen ausgeweitet werden. Daher sollten Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe nicht zusammen mit Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten geschreddert werden, um insbesondere die Trennung von Kupfer und Stahlfraktionen zu optimieren.
- (65) Um die Qualität der Behandlung von Altfahrzeugen zusätzlich zu verbessern, sollte es nicht möglich sein, Abfallfraktionen aus geschredderten Altfahrzeugen, die Nicht-Inertabfälle enthalten und nicht mit Post-Schredder-Technologie verarbeitet werden, auf Deponien zu entsorgen.
- (66) Altfahrzeuge werden als gefährliche Abfälle eingestuft und können nicht in Nicht-OECD-Länder ausgeführt werden. Von Schadstoffen befreite Altfahrzeuge können außerhalb der Union behandelt werden, sofern die Verbringung dieser von Schadstoffen befreiten Altfahrzeuge im Einklang mit der Verordnung (EU) 1013/2006 erfolgt.
- (67) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt im Einklang mit der Verordnung (EU) [neue Abfallverbringungsverordnung] weitgehend gleichwertig sind.

- (68) Um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ökologisch nachhaltig behandelt werden, muss Klarheit über den Status eines Fahrzeugs während seiner gesamten Lebensdauer geschaffen werden, insbesondere in Situationen, in denen zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen unterschieden werden muss. Fahrzeugeigner, die das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen möchten, sollten insbesondere nachweisen müssen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Um den Status eines Gebrauchtfahrzeugs zu bewerten, sollten der Fahrzeugeigner, andere Wirtschaftsteilnehmer und die zuständigen Behörden überprüfen, ob bestimmte Kriterien erfüllt sind, anhand derer festgestellt wird, ob es sich bei dem betreffenden Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zur Änderung von Anhang I zu erlassen, um die Kriterien für die Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festzulegen.
- (69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“²⁵ wurde die Notwendigkeit betont, dass die Kommission neue Maßnahmen vorschlagen müsse, um den externen ökologischen Fußabdruck der Union im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen anzugehen. Angesichts der Tatsache, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen – wie im Umweltprogramm der Vereinten Nationen²⁶ dokumentiert – erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die menschliche Gesundheit nach sich zieht und dass die Union der weltweit größte Exporteur von Gebrauchtfahrzeugen ist, müssen auf Unionsebene spezifische Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen [aus der Union] festgelegt werden. Diese Anforderungen sollten auf objektiven Kriterien beruhen, anhand derer sich entscheidet, ob ein Gebrauchtfahrzeug kein Altfahrzeug ist und gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁷ als verkehrssicher einzustufen ist. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nur Gebrauchtfahrzeuge, die in der Union als verkehrssicher gelten, in Drittländer ausgeführt werden können, sodass das Risiko verringert wird, dass die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union zur Luftverschmutzung oder zu Verkehrsunfällen in Drittländern beiträgt. Damit die Zollbehörden überprüfen können, ob diese Anforderungen bei der Ausfuhr erfüllt sind, sollte jede Person, die Gebrauchtfahrzeuge ausführt, verpflichtet sein, den Behörden die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und eine Erklärung vorzulegen, in der bestätigt wird, dass es sich bei dem Gebrauchtfahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt und dass es als verkehrssicher gilt.
- (70) Es ist wichtig, einen Mechanismus einzurichten, mithilfe dessen die Einhaltung der Ausfuhranforderungen für Gebrauchtfahrzeuge wirksam überprüft werden kann, ohne den Handel zwischen der Union und Drittländern zu beeinträchtigen. Daher sollte die Kommission ein elektronisches System einrichten, mit dem die Behörden in den Mitgliedstaaten in Echtzeit Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Stand der technischen Überwachung zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge austauschen können. Angesichts seiner bestehenden Merkmale und Funktionen im Zusammenhang mit dem Austausch von Informationen über in der

²⁵ COM(2021) 400.

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

²⁷ Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).

Union zugelassene Fahrzeuge zwischen Zulassungsbehörden, hat die Kommission MOVE-HUB, eine Plattform für den Austausch von Nachrichten, entwickelt, um die nationalen elektronischen Register der Mitgliedstaaten miteinander zu vernetzen. Auf der Plattform sind derzeit die Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU), die Führerscheinregister (RESPER), die Berufskraftfahrerqualifikationsregister (ProDriveNet), die Meldung von Mängeln bei der Unterwegskontrolle von Fahrzeugen (RSI) und die Register der Fahrtenschreiberkarten (TACHOnet-System) zusammengeschaltet. Die Funktionen von MOVE-HUB sollten daher erweitert werden, um den Austausch von Informationen über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Stand der technischen Überwachung zur Ausfuhr bestimmter Gebrauchtfahrzeuge zu ermöglichen. Um es den Zollbehörden zu ermöglichen, elektronisch und automatisch zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Ausfuhranforderungen erfüllt, sollte das von MOVE-HUB betriebene elektronische System mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll gemäß der Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ vernetzt werden. Die genannte Verordnung sieht einen umfassenden Rahmen automatisierter Überprüfungen bei spezifischen Nichtzollformalitäten der Union vor. In der vorliegenden Verordnung sollten daher die wichtigsten zu überprüfenden Elemente festgelegt werden; die technischen Aspekte der Durchführung dieser Überprüfungen würden hingegen in der Verordnung (EU) 2022/2399 festgelegt.

- (71) Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung der Ausfuhranforderungen zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Entwicklung der erforderlichen elektronischen Systeme und deren Vernetzung mit den nationalen Systemen übertragen werden.
- (72) Die Mitgliedstaaten sollten zusammenarbeiten, um eine wirksame Umsetzung der Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen sicherzustellen und sich gegenseitig Amtshilfe zu leisten. Diese Amtshilfe sollte den Austausch von Informationen zur Überprüfung des Status von Fahrzeugen vor der Ausfuhr einschließlich der Bestätigung von Zulassungsinformationen im Mitgliedstaat umfassen, in dem das jeweilige Fahrzeug zuvor zugelassen war. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten im Hinblick auf eine umfassende Zusammenarbeit mit Behörden aus Drittländern kooperieren.
- (73) Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, Kontrollen an zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ vorzunehmen. Ein erheblicher Anteil der aus der Union ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge wird in Länder verbracht, in denen Einfuhranforderungen bestehen oder eingeführt werden könnten, wie beispielsweise Anforderungen in Bezug auf das Alter des Fahrzeugs oder seine Emissionen. Die Zollbehörden müssen in der Lage sein, elektronisch und automatisch über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll zu überprüfen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug diese Anforderungen erfüllt, wenn die Informationen über diese Anforderungen der Kommission von den betreffenden Drittländern offiziell übermittelt werden. Um den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit in Drittländern

²⁸ Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 2022 zur Einrichtung der Single-Window-Umgebung der Europäischen Union für den Zoll und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 (ABl. L 317 vom 9.12.2022, S. 1).

²⁹ Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union delegierte Rechtsakte zur Festlegung dieser Anforderungen zu erlassen.

- (74) Um das Risiko der Ausfuhr von Fahrzeugen ohne die erforderlichen Unterlagen mit Angaben über die Fahrzeug-Identifizierungsnummer und den Stand der technischen Überwachung des Fahrzeugs sowie das Risiko zu vermeiden, dass ein Verstoß gegen die Ausfuhranforderungen erst dann festgestellt wird, wenn das Fahrzeug die Union bereits verlassen hat, sollte die Anwendung der vereinfachten Zollverfahren gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 nicht zulässig sein. Diese Verfahren würden die Zollbehörden daran hindern, Echtzeitkontrollen über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll durchzuführen, was das Risiko eines Verstoßes gegen die Unionsvorschriften über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen erhöhen würde.
- (75) In ihrer Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG betrachtete die Kommission das Fehlen von Vorschriften über verpflichtende Inspektionen als einen Mangel der Richtlinie. Daher sollten in dieser Verordnung Mindestanforderungen für die Häufigkeit der Inspektionen, ihren Umfang und die Merkmale der Anlagen festgelegt werden, die Gegenstand solcher Inspektionen sind. Die Wettbewerbsfähigkeit der zugelassenen Verwertungsanlagen gegenüber illegal agierenden Wirtschaftsteilnehmern würde damit gewahrt und die kontinuierliche Einhaltung der Genehmigungsaufgaben und Anforderungen an die Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen sichergestellt.
- (76) Die Inspektionen sollten die Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen und die Behandlung von Altfahrzeugen umfassen. Die Inspektionen sollten sich in jedem Jahr auf mindestens 10 % der zugelassenen Verwertungsanlagen und Wirtschaftsteilnehmer erstrecken. Die Standorte der Reparatur- und Wartungsunternehmen sollten ebenfalls inspiziert werden. Es muss betont werden, dass die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Inspektionen die Inspektionen bei der Verbringung von Altfahrzeugen ergänzen sollten, die in der Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: neue Abfallverbringungsverordnung] umfassend geregelt sind.
- (77) Die Mitgliedstaaten sollten Mechanismen zur Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene einrichten, damit die Inspektionen effizient durchgeführt werden können. Diese Mechanismen sollten den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten ermöglichen, der für die Ortung der Fahrzeuge und die Überprüfung der ordnungsgemäßen Behandlung am Ende der Lebensdauer erforderlich ist.
- (78) Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen, um gegen die illegale Behandlung von Altfahrzeugen vorzugehen und so daraus entstehende Schäden für die Umwelt oder die menschliche Gesundheit zu vermeiden. Jede Anlage oder jedes Unternehmen, die bzw. das Altfahrzeuge ohne gültige Genehmigung behandelt oder gegen die in der Genehmigung festgelegten Bedingungen oder Anforderungen verstößt, sollte daher mit Sanktionen belegt werden. Zur Gewährleistung einer wirksamen Einhaltung dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten auch andere Maßnahmen wie den Entzug der Genehmigung oder die Aussetzung des Betriebs eines Wirtschaftsteilnehmers in Betracht ziehen.
- (79) Die Mitgliedstaaten sollten Vorschriften über Sanktionen festlegen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung anzuwenden sind, und die Durchführung dieser Vorschriften sicherstellen. Die Sanktionen sollten insbesondere für Verstöße gegen die Bestimmungen über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, die Übergabe von Altfahrzeugen an zugelassene Verwertungsanlagen oder Sammelstellen und den

Handel mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teilen und Bauteilen festgelegt werden. Die vorgesehenen Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

- (80) Für die Gewährleistung der ordnungsgemäßen Umsetzung, Überwachung und Bewertung der Rechtsvorschriften der Union und die Bereitstellung aktueller Transparenzinformationen für die Märkte müssen Berichterstattungspflichten festgelegt werden. Korrekte und gültige Daten sind unerlässlich, damit die Kommission bewerten kann, ob die in der Verordnung vorgesehenen Maßnahmen richtig angewandt werden, und gegebenenfalls weitere Anpassungen vorschlagen kann, um eine umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen zu gewährleisten oder die Durchführung der Verordnung zu optimieren. Im Hinblick auf eine Begrenzung des mit der Berichterstattung verbundenen Aufwands sollten nur Daten gemeldet werden, die für die Zwecke der Durchführung dieser Verordnung unerlässlich sind, und die Berichterstattung sollte durch digitale Instrumente erleichtert werden. Auf der Grundlage dieser Elemente sollte festgelegt werden, welche Daten die Wirtschaftsteilnehmer an die einschlägigen Behörden und welche Daten die Mitgliedstaaten an die Kommission melden müssen. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Berichterstattungspflichten sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. In den Durchführungsrechtsakten, die die Entscheidung 2005/293/EG der Kommission³⁰ ersetzen sollten, sollte auch eine Methode für die Berechnung und Überprüfung der Verwirklichung der Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung festgelegt werden.
- (81) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten spielen eine wichtige Rolle bei der Überprüfung der Einhaltung der Pflichten im Rahmen dieser Verordnung im Zusammenhang mit der Sammlung und Entsorgung von Altfahrzeugen, einschließlich einer besseren Ordnung der Fahrzeuge durch die Behörden und der Bekämpfung der illegalen Behandlung von Altfahrzeugen. Die Mitgliedstaaten sollten Abfallbewirtschaftern und anderen einschlägigen Wirtschaftsteilnehmern daher vorschreiben, den zuständigen Behörden Daten vorzulegen, anhand derer die Umsetzung der Bestimmungen über die Sammlung und Entsorgung von Altfahrzeugen besser überwacht werden kann.
- (82) Die Durchführungsbefugnisse, die der Kommission mit dieser Verordnung übertragen werden, sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ wahrgenommen werden.
- (83) Beim Erlass delegierter Rechtsakte nach dieser Verordnung ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung³² niedergelegt wurden. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen,

³⁰ Entscheidung 2005/293/EG 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 (ABl. L 94 vom 13.4.2005, S. 30).

³¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

³² ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (84) Anhang II der Verordnung (EU) 2019/1020, in dem Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union ohne Bestimmungen über Sanktionen aufgeführt sind, sollte geändert werden, indem die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG aus der Liste gestrichen werden, da die derzeitige Verordnung Sanktionsbestimmungen enthält.
- (85) Es muss sichergestellt werden, dass die mit der Typgenehmigung zusammenhängenden Bestimmungen und Anforderungen dieser Verordnung im Rahmen des EU-Typgenehmigungsverfahrens überprüft werden. Die Verordnung (EU) 2018/858 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (86) Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib wurden als eine der größten Herausforderungen bei der Durchführung der Richtlinie 2000/53/EG ermittelt. Das Fehlen eines effizienten Systems für den Echtzeit-Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten über den Zulassungsstatus von Fahrzeugen beeinträchtigt die Rückverfolgbarkeit und wurde als ein Grund für die hohe Anzahl von „Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib“ in der Union ermittelt. Um hier Abhilfe zu schaffen, sollte die Kommission eine Überarbeitung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge³³ vorschlagen. Im Rahmen dieser Überarbeitung sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge Daten elektronisch zu erfassen, anhand derer die Gründe für eine Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs ordnungsgemäß dokumentiert werden können, insbesondere wenn ein Fahrzeug als Altfahrzeug in einer zugelassenen Verwertungsanlage behandelt, in einem anderen Mitgliedstaat neu zugelassen, in ein Drittland außerhalb der Union ausgeführt oder gestohlen wurde. Darüber hinaus sollten die Fahrzeugeigner verpflichtet werden, jegliche Änderung bezüglich des Eigentums unverzüglich an die nationale Zulassungsbehörde zu melden, um die illegale Demontage oder Ausfuhr von vorübergehend abgemeldeten Fahrzeugen zu verhindern. Diese Änderungen ergänzen die bestehenden Anforderungen an die Mitgliedstaaten, Daten über alle in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge elektronisch zu erfassen, und bauen auf ihnen auf.
- (87) Angesichts der Notwendigkeit, ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten und dem wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf das Funktionieren des Binnenmarkts und auf die Umwelt vorlegen. Die Kommission sollte in ihren Bericht eine Bewertung der Bestimmungen über die Konstruktion neuer Fahrzeuge, einschließlich der Zielvorgaben für die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Entsorgung von Altfahrzeugen einschließlich der Recyclingziele und über Sanktionen sowie eine Bewertung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer weiteren Ausweitung des Anwendungsbereichs dieser Verordnung auf bestimmte Fahrzeuge der Klasse L, schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger aufnehmen. Diese Bewertung sollte sich nicht nur auf Aspekte der Behandlung von Altfahrzeugen

³³ Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

konzentrieren, sondern auch auf die Relevanz und den Mehrwert von Konstruktionsvorschriften.

- (88) Der Bericht der Kommission sollte auch eine Bewertung der Maßnahmen zur Bereitstellung von Informationen über in den Fahrzeugen enthaltene besorgniserregende Stoffe und darüber enthalten, ob die Rückverfolgbarkeit solcher Stoffe verbessert werden muss. Die Kommission sollte auch bewerten, ob Maßnahmen in Bezug auf Stoffe eingeführt werden müssen, die sich auf die Behandlung von Altfahrzeugen auswirken können, um die Vorschriften besser mit der Verordnung (EU) [Ökodesign für nachhaltige Produkte] in Einklang zu bringen.
- (89) Es muss ein ausreichender Zeitraum vorgesehen werden, damit die Wirtschaftsteilnehmer ihren Pflichten aus dieser Verordnung nachkommen und die Mitgliedstaaten die für die Anwendung der Verordnung erforderliche Infrastruktur aufbauen können. Diese Verordnung sollte daher erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten.
- (90) Um es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, die erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen für die Einrichtung von Sammelsystemen zu ergreifen und gleichzeitig die Kontinuität für die Wirtschaftsteilnehmer und Abfallbewirtschafter aufrechtzuerhalten, sollte die Richtlinie 2000/53/EG erst nach einer gewissen Zeit aufgehoben werden.
- (91) Diese Verordnung berührt nicht die in der Richtlinie 2000/53/EG festgelegten Vorschriften über Beschränkungen der Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen oder Ausnahmen von diesen Beschränkungen. Sie enthält jedoch klarere Regeln dafür, wie die Einhaltung dieser Beschränkungen sowie anderer Anforderungen an die Kreislauffähigkeit während des Typgenehmigungsverfahrens zu überprüfen sind. Um sicherzustellen, dass den Herstellern ausreichend Zeit für die Einhaltung dieser Vorschriften zur Verfügung steht, sollten die Vorschriften erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten. Daher sollten die Bestimmungen der Richtlinie 2000/53/EG bezüglich der Beschränkungen der Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Kraft bleiben, bis diese Vorschriften Anwendung finden, um Kontinuität zu gewährleisten und sicherzustellen, dass in der Union in Verkehr gebrachte Fahrzeuge in Fällen, die nicht von der genannten Richtlinie abgedeckt werden, keine solchen Stoffe enthalten.
- (92) Diese Verordnung enthält auch klarere Bestimmungen zur erweiterten Herstellerverantwortung als die Richtlinie 2000/53/EG. Da die Einführung solcher Systeme und der erforderlichen nationalen Bestimmungen über die Zulassung von Herstellern und Organisationen für Herstellerverantwortung etwas Zeit erfordert, sollten diese Bestimmungen erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten. Die entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 2000/53/EG sollten bis zum Inkrafttreten dieser Bestimmungen in Kraft bleiben, um Kontinuität in Bezug auf die Finanzierung der Kosten für die Sammlung von Altfahrzeugen durch die Hersteller zu gewährleisten.
- (93) Ebenso enthält diese Verordnung neue Anforderungen an die Behandlung von Altfahrzeugen, insbesondere in Bezug auf die Entfernung von Teilen und Bauteilen zur Förderung ihrer Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung sowie zur Verbesserung der Qualität der Recyclingverfahren. Abfallbewirtschafter benötigen Zeit, um sich an diese neuen Anforderungen anzupassen; die Vorschriften sollten daher erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten. Die entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 2000/53/EG sollten bis zum Inkrafttreten dieser Anforderungen in Kraft

bleiben, um Kontinuität in Bezug auf die Behandlung von Altfahrzeugen zu gewährleisten.

- (94) Die Pflichten gemäß der Richtlinie 2000/53/EG über die Berichterstattung und die damit verbundenen Pflichten zur Übermittlung von Daten an die Kommission sollten für einen bestimmten Zeitraum in Kraft bleiben, um Kontinuität zu gewährleisten, bis die Kommission die neuen Berechnungsvorschriften und Berichtsformate im Rahmen dieser Verordnung angenommen hat.
- (95) Alle Bestimmungen bezüglich Fahrzeugen der Klassen L_{3e}–L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ und O sollten erst nach einer gewissen Zeit in Kraft treten, um den Wirtschaftsteilnehmern genug Zeit für die Einhaltung der Anforderungen zu geben. Dies ist insbesondere für Genehmigungen für zugelassene Verwertungsanlagen wichtig, die die Befreiung von Schadstoffen und die weitere Behandlung solcher Fahrzeuge durchführen können.
- (96) Im Interesse der Klarheit, der Übersichtlichkeit und der Vereinfachung und da die Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit alle in dieser Verordnung enthalten sind, sollte die Richtlinie 2005/65/EG erst nach einer gewissen Zeit aufgehoben werden. Dadurch bleibt den Herstellern ausreichend Zeit, um sicherzustellen, dass die von ihnen konzipierten und gebauten Fahrzeugtypen den Anforderungen an die Kreislauffähigkeit entsprechen, und den Genehmigungsbehörden genug Zeit, um die neuen Vorschriften umzusetzen.
- (97) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich zum Funktionieren des Binnenmarkts beizutragen, negative Auswirkungen der Entsorgung von Altfahrzeugen zu verhindern und zu verringern und ein hohes Maß an Schutz für die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu gewährleisten, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern aufgrund des Harmonisierungsbedarfs auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1 *Gegenstand*

In dieser Verordnung werden Anforderungen an die Kreislauffähigkeit der Konstruktion und Produktion von Fahrzeugen in Bezug auf Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit sowie die Verwendung von Rezyklatanteilen festgelegt, die bei der Typgenehmigung von Fahrzeugen zu überprüfen sind, sowie Anforderungen an die Informationen über und Kennzeichnung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen. Ferner werden Anforderungen im Hinblick auf die erweiterte Herstellerverantwortung, die Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen sowie die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus der Union in Drittländer festgelegt.

Artikel 2 *Anwendungsbereich*

- (1) Diese Verordnung gilt
 - a) für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858;
 - b) ab [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 60 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃ und O gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858;
 - c) ab [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 60 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} und L_{7e} gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben c bis g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.
- (2) Diese Verordnung gilt nicht
 - a) für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858;
 - b) andere Teile eines Fahrzeugs, für die eine Mehrstufen-Typgenehmigung für die Klasse N₁, N₂, N₃, M₂ oder M₃ erteilt wurde, als das Basisfahrzeug;
 - c) für Kleinserienfahrzeuge im Sinne von Artikel 3 Nummer 30 der Verordnung (EU) 2018/858;
 - d) für Fahrzeuge von historischem Interesse im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie 2014/45/EU.
- (3) Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstabe b gelten die folgenden Bestimmungen nicht für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃ und O:
 - a) Artikel 4 über die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen;
 - b) Artikel 5 über Anforderungen für Stoffe in Fahrzeugen;
 - c) Artikel 6 über den Mindestrezyklatanteil in Fahrzeugen;

- d) Artikel 7 über die Konzipierung zur leichten Entfernung und Ersetzung bestimmter Teile und Bauteile in Fahrzeugen;
 - e) Artikel 8 über allgemeine Pflichten;
 - f) Artikel 9 über eine Kreislauffähigkeitsstrategie;
 - g) Artikel 10 über die Erklärung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen;
 - h) Artikel 12 über die Kennzeichnung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen;
 - i) Artikel 13 über den Kreislaufpass für Fahrzeuge;
 - j) Artikel 21 über die Gebührenanpassung;
 - k) Artikel 22 über den Kostenzuweisungsmechanismus für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat das Ende der Lebensdauer erreichen;
 - l) Artikel 28 über allgemeine Anforderungen an das Schreddern;
 - m) Artikel 30 über die obligatorische Entfernung von Teilen und Bauteilen zur Wiederverwendung und zum Recycling vor dem Schreddern;
 - n) Artikel 31 über Anforderungen an entfernte Teile und Bauteile;
 - o) Artikel 32 über den Handel mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teilen und Bauteilen;
 - p) Artikel 33 über die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen;
 - q) Artikel 34 über Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung;
 - r) Artikel 35 über das Verbot der Deponierung von Nicht-Inertabfällen;
 - s) Artikel 36 über die Verbringung von Altfahrzeugen.
- (4) Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstabe c gelten die folgenden Bestimmungen nicht für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} und L_{7e}:
- a) in Absatz 3 aufgeführte Artikel;
 - b) Artikel 38 über Kontrollen und Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen;
 - c) Artikel 39 über die automatisierte Überprüfung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und der Informationen über den Fahrzeugstatus;
 - d) Artikel 40 über das Risikomanagement und Zollkontrollen;
 - e) Artikel 41 über die Aussetzung;
 - f) Artikel 42 über die Überlassung zur Ausfuhr;
 - g) Artikel 43 über die Ablehnung der Überlassung zur Ausfuhr;
 - h) Artikel 44 über die Zusammenarbeit der Behörden und den Austausch von Informationen;
 - i) Artikel 45 über elektronische Systeme.

- (5) Unbeschadet des Absatzes 2 Buchstabe a gelten für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung folgende Bestimmungen:
- a) Artikel 5 über Anforderungen für Stoffe in Fahrzeugen;
 - b) Artikel 16 über die erweiterte Herstellerverantwortung;
 - c) Artikel 20 über die finanzielle Verantwortung der Hersteller;
 - d) Artikel 23 über die Sammlung von Altfahrzeugen;
 - e) Artikel 24 über die Übergabe von Altfahrzeugen an zugelassene Verwertungsanlagen;
 - f) Artikel 25 über den Verwertungsnachweis;
 - g) Artikel 26 über die Pflichten des Fahrzeugeigners;
 - h) Artikel 29 über die Befreiung von Schadstoffen;
 - i) Artikel 30 über die obligatorische Entfernung von Teilen und Bauteilen zur Wiederverwendung und zum Recycling vor dem Schreddern.
- (6) Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstaben b und c gelten die Artikel 16, 19, 20, 27 und 46 bis 49 für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ und O mit folgenden Änderungen:
- a) Die erweiterte Herstellerverantwortung gemäß Artikel 16 umfasst die Verpflichtung der Hersteller solcher Fahrzeuge, sicherzustellen, dass Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt haben und die zu Altfahrzeugen geworden sind,
 - i) gemäß Artikel 23 gesammelt werden,
 - ii) gemäß Artikel 29 von Schadstoffen befreit werden;
 - b) die in Artikel 19 genannte Zulassung wird erteilt, wenn nachgewiesen ist, dass der Antragsteller die Kriterien gemäß Artikel 19 Absatz 2 in Bezug auf die Sammlung von Fahrzeugen und deren Befreiung von Schadstoffen erfüllt;
 - c) die von den Herstellern gemäß Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a zu entrichtenden Finanzbeiträge decken die Kosten der Sammlung von Fahrzeugen dieser Klassen und deren Befreiung von Schadstoffen, die nicht durch Einnahmen der Abfallbewirtschafter im Zusammenhang mit dem Verkauf von gebrauchten Ersatzteilen und gebrauchten Ersatzbauteilen, von Schadstoffen befreiten Altfahrzeugen oder von Sekundärrohstoffen, die aus Altfahrzeugen recycelt wurden, gedeckt sind;
 - d) Artikel 27 gilt mit Ausnahme von Absatz 3 Buchstaben c und d;
 - e) die Artikel 46 bis 49 gelten nur für die Durchsetzung der für diese Fahrzeugklassen geltenden Verpflichtungen.

Artikel 3 *Begriffsbestimmungen*

- (1) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck
1. „Fahrzeug“ ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2018/858 oder eines der in Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben c bis g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 aufgeführten Fahrzeuge;

2. „Altfahrzeug“ ein Fahrzeug, bei dem es sich um Abfall im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 der Richtlinie 2008/98/EG handelt, oder Fahrzeuge, die gemäß den Kriterien in Anhang I Teil A Nummern 1 und 2 nicht mehr reparierbar sind;
3. „Fahrzeugtyp“ einen Fahrzeugtyp im Sinne von Artikel 3 Nummer 32 der Verordnung (EU) 2018/858 oder im Sinne von Artikel 3 Nummer 73 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;
4. „Wiederverwendbarkeit“ die Möglichkeit der Wiederverwendung von Teilen oder Bauteilen aus Altfahrzeugen;
5. „Wiederverwendung“ Vorgänge, bei denen Altfahrzeugteile oder -bauteile zu dem gleichen Zweck verwendet werden, für den sie entworfen wurden;
6. „Recyclingfähigkeit“ die Möglichkeit des Recyclings von Teilen, Bauteilen oder Werkstoffen aus Altfahrzeugen;
7. „Verwertbarkeit“ die Möglichkeit der Verwertung von Teilen, Bauteilen oder Werkstoffen aus Altfahrzeugen;
8. „Zulieferer“ eine natürliche oder juristische Person, die Teile, Bauteile oder Werkstoffe an einen Hersteller liefert, der sie zur Herstellung von Fahrzeugen verwendet;
9. „Kunststoff“ ein Polymer im Sinne von Artikel 3 Nummer 5 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006, dem möglicherweise Zusatzstoffe oder andere Stoffe zugesetzt wurden;
10. „kritische Rohstoffe“ kritische Rohstoffe im Sinne von Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung (EU) [Gesetz zu kritischen Rohstoffen];
11. „Verbraucherabfälle“ Abfälle, die aus Produkten entstehen, nachdem sie in Verkehr gebracht wurden;
12. „Entfernung“ die manuelle, mechanische, chemische, thermische oder metallurgische Handhabung, sodass die betreffenden Teile, Bauteile oder Werkstoffe aus Altfahrzeugen einzeln als separater Outputstrom oder Teil eines Outputstroms erkennbar sind;
13. „Elektroantriebsmotor“ einen Elektromotor, der elektrische Eingangsleistung in mechanische Ausgangsleistung umwandelt, um ein Fahrzeug anzutreiben;
14. „Elektrofahrbatterie“ eine Elektrofahrzeugbatterie im Sinne von Artikel 3 Nummer 14 der Verordnung (EU) 2023/ [Batterien und Altbatterien];
15. „zugelassene Verwertungsanlage“ eine Anlage oder ein Unternehmen, die/das gemäß der Richtlinie 2008/98/EG und der vorliegenden Verordnung zur Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen zugelassen ist;
16. „Behandlung“ Tätigkeiten, die nach der Übergabe des Altfahrzeugs an eine Anlage zur Befreiung von Schadstoffen, zur Demontage, zum Verdichten, zur Grobzerkleinerung, zum Schreddern, zur Verwertung oder zur Vorbereitung der Beseitigung der Schredder-Abfälle durchgeführt werden, sowie sonstige Vorgänge im Zusammenhang mit der Verwertung oder Beseitigung von Altfahrzeugen und deren Teilen, Bauteilen und Werkstoffen;
17. „Schreddern“ einen Vorgang, der dazu dient, Altfahrzeuge zu zertrümmern oder zu zerkleinern;

18. „Reparatur- und Wartungsunternehmen“ eine natürliche oder juristische Person, die im Zusammenhang mit ihrer gewerblichen, geschäftlichen, handwerklichen oder beruflichen Tätigkeit Reparatur- oder Wartungsdienstleistungen unabhängig vom Hersteller oder vertraglich an ihn gebunden erbringt;
19. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung eines Fahrzeugs in der Union;
20. „Bereitstellung auf dem Markt“ jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Fahrzeugs für den Handel oder zur Verwendung auf dem Markt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
21. „Abfallbewirtschafter“ eine natürliche oder juristische Person, die gewerbsmäßig Altfahrzeugen sammelt oder behandelt;
22. „Hersteller“ einen Erzeuger, Importeur oder Vertreiber, der unabhängig von der Verkaufsmethode, auch im Wege von Fernabsatzverträgen im Sinne von Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie 2011/83/EU, ein Fahrzeug erstmals in einem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für den Handel oder zur Verwendung gewerblich bereitstellt;
23. „Organisation für Herstellerverantwortung“ eine Rechtsperson, die finanziell oder finanziell und operativ für die Wahrnehmung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung im Namen mehrerer Hersteller sorgt;
24. „benannter Bevollmächtigter für die erweiterte Herstellerverantwortung“ eine natürliche oder juristische Person, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen ist, in dem der Hersteller Fahrzeuge erstmals auf dem Markt bereitstellt und der sich von dem Mitgliedstaat unterscheidet, in dem der Hersteller niedergelassen ist, und die vom Hersteller gemäß Artikel 8a Absatz 5 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2008/98/EG benannt wurde, um die Verpflichtungen dieses Herstellers gemäß Kapitel IV der vorliegenden Verordnung zu erfüllen;
25. „Sekundärrohstoffe“ Werkstoffe, die durch Recyclingverfahren gewonnen wurden und Primärrohstoffe ersetzen können;
26. „Fahrzeugeigner“ eine natürliche oder juristische Person, die das Eigentumsrecht an einem Fahrzeug innehat, und, sofern nicht anders angegeben, ein etwaiger Inhaber der Zulassungsbescheinigung;
27. „Post-Schredder-Technologie“ Techniken und Technologien, die eingesetzt werden, um Werkstoffe aus Altfahrzeugen nach dem Schreddern zur weiteren Verwertung zu verarbeiten;
28. „Wiederaufarbeitung“ einen Vorgang, bei dem ein neues Teil oder Bauteil aus Teilen und Bauteilen hergestellt wird, die entweder aus Fahrzeugen oder Altfahrzeugen entfernt wurden, und bei dem an dem Teil oder Bauteil mindestens eine Änderung vorgenommen wird, die sich auf seine Sicherheit, seine Leistung, seinen Zweck oder seinen Typ auswirkt;
29. „Überholung“ Tätigkeiten zur Vorbereitung, Reinigung, Prüfung und erforderlichenfalls Reparatur eines aus Fahrzeugen oder Altfahrzeugen entfernten Teils oder Bauteils mit dem Ziel, die Leistung oder Funktionalität dieses Teils oder Bauteils, die im Rahmen des in der Produktentwicklungsphase ursprünglich vorgesehenen Verwendungszwecks und Leitungsbereichs festgelegt wurde, zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens wiederherzustellen;

30. „Verpackungsabfälle“ Verpackungsabfälle im Sinne von Artikel 3 Nummer 2 der Richtlinie 94/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁴ [Artikel 3 Nummer 20 der Verordnung (EU) [Verordnung über Verpackungen und Verpackungsabfälle]];
 31. „Elektro- und Elektronik-Altgeräte“ Elektro- und Elektronik-Altgeräte im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates³⁵;
 32. „Nicht-Inertabfälle“ Abfälle, die nicht den Bedingungen der Begriffsbestimmung für „Inertabfälle“ gemäß Artikel 2 Buchstabe e der Richtlinie 1999/31/EG des Rates³⁶ entsprechen;
 33. „Gebrauchtfahrzeug“ ein Fahrzeug, das in einem Mitgliedstaat oder einem anderen Land zugelassen wurde und kein Altfahrzeug ist;
 34. „zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug“ ein Gebrauchtfahrzeug, das in das Zollverfahren gemäß Artikel 269 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 übergeführt werden soll;
 35. „Wirtschaftsteilnehmer“ Hersteller, Sammler, Kfz-Versicherungsunternehmen, Zulieferer, Reparatur- und Wartungsunternehmen, Abfallbewirtschafter und alle anderen Akteure, die an der Konstruktion von Fahrzeugen, dem Handel mit Gebrauchtfahrzeugen oder der Entsorgung von Altfahrzeugen beteiligt sind.
- (2) Zusätzlich zu den in Absatz 1 genannten Begriffsbestimmungen gelten folgende Begriffsbestimmungen:
- a) „Abfall“, „Altöl“, „Abfallbesitzer“, „Abfallbewirtschaftung“, „Sammlung“, „Vermeidung“, „Recycling“, „Verwertung“, „Verfüllung“, „Beseitigung“ und „Regime der erweiterten Herstellerverantwortung“ gemäß Artikel 3 Nummern 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 und 21 der Richtlinie 2008/98/EG;
 - b) „Typgenehmigung“, „Mehrstufen-Typgenehmigung“, „Bauteil“, „Teile“, „Ersatzteile“, „Basisfahrzeug“, „Kleinserienfahrzeug“, „Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung“, „Marktüberwachungsbehörde“, „Genehmigungsbehörde“, „Hersteller“, „Einführer“ und „Händler“ gemäß Artikel 3 Nummern 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 und 43 der Verordnung (EU) 2018/858;
 - c) „Zulassung“, „Zulassungsbescheinigung“, „Aussetzung der Zulassung“, „Inhaber der Zulassungsbescheinigung“ und „Aufhebung der Zulassung“ gemäß Artikel 2 Buchstaben b, c, d, e und f der Richtlinie 1999/37/EG;
 - d) „Fahrzeug von historischem Interesse“, „technische Überwachung“ und „Prüfbescheinigung“ gemäß Artikel 3 Nummern 7, 9 und 12 der Richtlinie 2014/45/EU;
 - e) „besorgniserregender Stoff“ und „Datenträger“ gemäß Artikel 2 Nummern 28 und 30 der Verordnung [Ökodesign für nachhaltige Produkte].

³⁴ Richtlinie 94/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 1994 über Verpackungen und Verpackungsabfälle (ABl. L 365 vom 31.12.1994, S. 10).

³⁵ Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 über Elektro- und Elektronik-Altgeräte (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 38).

³⁶ Richtlinie 1999/31/EG des Rates vom 26. April 1999 über Abfalldeponien (ABl. L 182 vom 16.7.1999, S. 1).

KAPITEL II

ANFORDERUNGEN AN DIE KREISLAUFFÄHIGKEIT

Artikel 4

Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen

- (1) Jedes Fahrzeug eines Fahrzeugtyps, der ab dem *[Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen = erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]* gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, muss so konstruiert sein, dass er
- a) zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig ist;
 - b) zu einem Massenanteil von mindestens 95 % wiederverwendbar oder verwertbar ist.
- (2) Für jeden in Absatz 1 genannten Fahrzeugtyp treffen die Hersteller folgende Maßnahmen:
- a) Erfassung der erforderlichen Daten aus der gesamten Zulieferkette, insbesondere zur Art und zur Masse aller Werkstoffe, die bei der Fertigung der Fahrzeuge verwendet werden, um die fortgesetzte Einhaltung der Anforderungen sicherzustellen;
 - b) Aufbewahrung aller anderen geeigneten Fahrzeugdaten, die für das in Buchstabe e genannte Berechnungsverfahren erforderlich sind;
 - c) Überprüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit der von den Zulieferern erhaltenen Informationen;
 - d) Verwaltung und Dokumentation der Aufschlüsselung der Werkstoffe;
 - e) Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten für die Zwecke des Absatzes 1 gemäß der von der Kommission nach Absatz 3 festgelegten Methode oder vor der Annahme einer solchen Methode gemäß der ISO-Norm 22628:2002 in Kombination mit den in Anhang II Teil A aufgeführten Elementen;
 - f) Kennzeichnung der Teile und Bauteile der Fahrzeuge, die aus Polymeren und Elastomeren bestehen, gemäß Artikel 12 Absatz 1;
 - g) Sicherstellung, dass die in Anhang VII Teil E aufgeführten Teile und Bauteile nicht bei der Konstruktion neuer Fahrzeuge wiederverwendet werden.
- (3) Die Kommission wird bis zum *[Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]* einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung einer neuen Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten eines Fahrzeugs unter Berücksichtigung der in Anhang II aufgeführten Elemente erlassen.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 5
Anforderungen für Stoffe in Fahrzeugen

- (1) Das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Fahrzeugen sowie in ihren Teilen und Bauteilen ist so weit wie möglich zu minimieren.
- (2) Zusätzlich zu den Beschränkungen gemäß Anhang XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 und gegebenenfalls gemäß den Anhängen I und II der Verordnung (EU) 2019/1021 sowie der Verordnung (EU) 2023/[Amt für Veröffentlichungen: Batterien] darf kein Fahrzeugtyp, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten.
- (3) Abweichend von Absatz 2 dürfen Fahrzeugtypen Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom unter den Bedingungen und bis zu den Konzentrationshöchstwerten gemäß Anhang III enthalten.
- (4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um ihn an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen, indem
 - a) Konzentrationshöchstwerte festgelegt werden, bis zu denen das Vorhandensein von Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertigem Chrom in bestimmten Teilen, Bauteilen und homogenen Werkstoffen von Fahrzeugen zu tolerieren ist;
 - b) bestimmte Teile, Bauteile und homogene Werkstoffe von Fahrzeugen vom Verbot des Vorhandenseins von Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertigem Chrom gemäß Absatz 2 ausgenommen werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - i) Die Verwendung dieser Stoffe ist unvermeidbar,
 - ii) es wird nachgewiesen, dass der sozioökonomische Nutzen die Risiken überwiegt, die sich aus der Verwendung dieser Stoffe für die menschliche Gesundheit oder die Umwelt ergeben,
 - iii) es gibt keine geeigneten Alternativstoffe oder -technologien;
 - c) Teile, Bauteile und homogene Werkstoffe von Fahrzeugen aus Anhang III gestrichen werden, wenn die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertigem Chrom vermeidbar ist;
 - d) diese Teile, Bauteile und homogenen Werkstoffe von Fahrzeugen, die vor einer weiteren Behandlung entfernt werden müssen, bestimmt werden und vorgeschrieben wird, dass diese zu kennzeichnen oder auf andere geeignete Weise kenntlich zu machen sind.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, insbesondere durch Streichung bestimmter Ausnahmen für homogene Werkstoffe und Bauteile aus der Liste, falls die spezifische Ausnahme in anderen Rechtsvorschriften der Union geregelt ist.

- (5) Auf Ersuchen der Kommission erstellt die Europäische Chemikalienagentur (im Folgenden „Agentur“) innerhalb von 12 Monaten nach dem Ersuchen einen Bericht

über die technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit von Alternativen im Zusammenhang mit den in Anhang III aufgeführten bestehenden Ausnahmen und macht auf der Grundlage einer solchen Bewertung einen begründeten Vorschlag für die spezifische Änderung der Ausnahme.

- (6) Sobald das Ersuchen der Kommission bei der Agentur eingeht, veröffentlicht sie auf ihrer Website eine Bekanntmachung, dass ein Bericht über eine mögliche Änderung einer Ausnahme in Anhang III erstellt wird, und fordert alle interessierten Parteien auf, innerhalb von acht Wochen nach Veröffentlichung der Bekanntmachung Stellung zu nehmen. Die Agentur veröffentlicht auf ihrer Website alle von den interessierten Kreisen eingegangenen Stellungnahmen.
- (7) Spätestens neun Monate nach Vorlage des in Absatz 5 genannten Berichts bei der Kommission gibt der gemäß Artikel 76 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 eingesetzte Ausschuss für sozioökonomische Analyse der Agentur eine Stellungnahme zu dem Bericht und den vorgeschlagenen spezifischen Änderungen ab. Die Agentur übermittelt diese Stellungnahme unverzüglich der Kommission.
- (8) Die Kommission erlässt die in Absatz 4 genannten delegierten Rechtsakte und berücksichtigt die sozioökonomischen Auswirkungen der Einführung, Änderung oder Streichung einer Ausnahme von der Beschränkung der Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertigem Chrom in Fahrzeugtypen, einschließlich der Verfügbarkeit von Alternativen und der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt während des gesamten Lebenszyklus von Fahrzeugen.

Artikel 6

Mindestrezyklatanteil in Fahrzeugen

- (1) Der in jedem Fahrzeug eines ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen = erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigten Fahrzeugtyps enthaltene Kunststoff muss mindestens 25 Gewichtsprozent recycelten Kunststoff aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten.

Mindestens 25 % des in Unterabsatz 1 vorgegebenen Zielwerts müssen erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden.

- (2) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte das Datum einfügen – letzter Tag des Monats 23 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] erlässt die Kommission gemäß Artikel 51 Absatz 2 einen Durchführungsrechtsakt zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung – für die Zwecke von Absatz 1 dieses Artikels – des Anteils von Kunststoffen, der aus Verbraucherabfällen bzw. aus Altfahrzeugen zurückgewonnen und in dem Fahrzeugtyp enthalten ist und verbaut wird.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung eines Mindestanteils an recyceltem Stahl aus Verbraucherabfällen zu erlassen, der in Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt werden müssen.

Der Mindestanteil an recyceltem Stahl gemäß Unterabsatz 1 beruht auf einer von der Kommission durchgeführten Machbarkeitsstudie. Die Studie muss bis zum [Amt für

Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 23 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] abgeschlossen werden und insbesondere die folgenden Aspekte betrachten:

- a) aktuelle und prognostizierte Verfügbarkeit von aus Verbraucherabfall-Quellen recyceltem Stahl;
- b) derzeitiger Anteil von Verbraucherabfällen in verschiedenem Stahlhalbzeug und entsprechenden Zwischenprodukten, die in Fahrzeugen verwendet werden;
- c) mögliche Nutzung von recyceltem Stahl aus Verbraucherabfällen durch die Hersteller in Fahrzeugen, die in Zukunft typgenehmigt werden sollen;
- d) relative Nachfrage der Automobilindustrie im Vergleich zur Nachfrage nach Stahl aus Verbraucherabfällen in anderen Sektoren;
- e) wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie technischer und wissenschaftlicher Fortschritt, einschließlich Änderungen bei der Verfügbarkeit von Recyclingtechnologien in Bezug auf die Stahlrecyclingquoten;
- f) Beitrag eines Mindestzyklanteils von Stahl in Fahrzeugen zu den offenen strategischen Autonomie-, Klima- und Umweltzielen der Union;
- g) Notwendigkeit, unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen zu vermeiden;
- h) Einfluss auf die Gesamtkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie.

Die Kommission kann einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von recyceltem Stahl aus Verbraucherabfällen, der in Fahrzeugtypen enthalten ist und verbaut wird, erlassen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (4) Bis zum [*Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]* bewertet die Kommission, ob es machbar ist, eine Anforderung an den Mindestanteil für die folgenden Werkstoffe festzulegen:

- a) Aluminium und seine Legierungen sowie Magnesium und seine Legierungen, die aus Verbraucherabfällen recycelt und in Fahrzeugtypen verbaut werden;
- b) Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor, die aus Verbraucherabfällen recycelt und in Dauermagneten in Elektroantriebsmotoren verbaut werden.

Nach Abschluss der Bewertung gemäß Unterabsatz 1 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, Magnesium und seinen Legierungen, Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium oder Bor zu erlassen, der in Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt werden müssen.

Der Mindestzyklatanteil der in Unterabsatz 2 genannten Werkstoffe beruht auf der in Unterabsatz 1 genannten Machbarkeitsstudie, in der Folgendes berücksichtigt wird:

- a) aktuelle und prognostizierte Verfügbarkeit der in Unterabsatz 2 aufgeführten aus Verbraucherabfällen recycelten Werkstoffe;
- b) aktuelle Anteile von Rezyklat aus Verbraucherabfällen an den in Unterabsatz 2 genannten Werkstoffen in in Verkehr gebrachten Fahrzeugen;
- c) wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie technischer und wissenschaftlicher Fortschritt, einschließlich Änderungen bei der Verfügbarkeit von Recyclingtechnologien in Bezug auf diese Art von recycelten Werkstoffen und ihre Recyclingquoten;
- d) Beitrag eines Mindestzyklatanteils der in Unterabsatz 2 aufgeführten Werkstoffe in Fahrzeugen zu den strategischen Autonomie-, Klima- und Umweltzielen der Union;
- e) mögliche Auswirkungen auf die Funktionsweise von Fahrzeugen, wenn die in Unterabsatz 2 aufgeführten Werkstoffe in Fahrzeugteilen und -bauteilen verbaut werden;
- f) Notwendigkeit, unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen zu vermeiden, die die in Unterabsatz 2 aufgeführten Werkstoffe enthalten;
- g) Einfluss auf die Gesamtkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie.

Die Kommission kann einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von recycelten Werkstoffen aus Verbraucherabfällen in Fahrzeugtypen erlassen.

Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 7

Konzipierung zur leichten Entfernung und Ersetzung bestimmter Teile und Bauteile in Fahrzeugen

- (1) Jedes Fahrzeug eines Fahrzeugtyps, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] typgenehmigt wird, ist so zu konstruieren, dass die Entfernung der in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile aus dem betreffenden Fahrzeug während seiner Abfallphase durch zugelassene Verwertungsanlagen nicht behindert wird.
- (2) Jedes Fahrzeug eines Fahrzeugtyps, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, ist in Bezug auf Verbindungs-, Befestigungs- und Dichtungselemente so zu konzipieren, dass Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren in der Nutzungsphase und in der Abfallphase des Fahrzeugs durch zugelassene Verwertungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen einfach und zerstörungsfrei aus dem Fahrzeug entfernt und ersetzt werden können.

- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Absatz 2 zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für die Entfernung aus und Ersetzung in Fahrzeugen zu konzipieren sind, überarbeitet wird, um unter Berücksichtigung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts in diesen Absatz zusätzliche in Anhang VII Teil C aufgeführte Teile und Bauteile aufzunehmen.
- (4) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen erforderlichenfalls die Bedingungen für die Konzipierung zur leichten Entfernung und Ersetzung von Teilen und Bauteilen gemäß Absatz 2 festgelegt werden, um eine einheitliche Umsetzung der Verpflichtung nach Absatz 2 sicherzustellen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL III

PFLICHTEN DER HERSTELLER

Artikel 8 *Allgemeine Pflichten*

- (1) Die Hersteller weisen nach, dass von ihnen hergestellte und in Verkehr gebrachte Neufahrzeuge gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/858 und der vorliegenden Verordnung typgenehmigt sind.
- (2) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen der Artikel 4, 5, 6 oder 7 gelten, legt der Hersteller die Dokumentation vor, aus der die Einhaltung dieser Anforderungen hervorgeht, und
- a) nimmt diese in die Beschreibungsmappe gemäß Artikel 24 der Verordnung (EU) 2018/858 auf;
 - b) übermittelt diese gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2018/858 der Typgenehmigungsbehörde.
- (3) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderung des Artikels 9 gilt, legt der Hersteller der Typgenehmigungsbehörde die Kreislauffähigkeitsstrategie zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2018/858 vor.
- (4) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen des Artikels 10 gelten, stellt der Hersteller die in Artikel 10 Absatz 1 genannten Informationen zusammen und reicht sie gemäß Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858 zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 23 der genannten Verordnung bei der Typgenehmigungsbehörde ein.
- (5) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen des Artikels 11 gelten, reicht der Hersteller eine Erklärung zur Bestätigung der Einhaltung der Anforderungen des Artikels 11 Absatz 1 gemäß Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858 zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung gemäß Artikel 23 der genannten Verordnung bei der Typgenehmigungsbehörde ein.

Artikel 9

Kreislauffähigkeitsstrategie

- (1) Für jeden Fahrzeugtyp, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, erstellt der Hersteller eine Kreislauffähigkeitsstrategie.
- (2) In der Kreislauffähigkeitsstrategie wird beschrieben, welche Maßnahmen die Hersteller ergreifen werden, um ihren Pflichten nachzukommen und sicherzustellen, dass die in den Typgenehmigungsverfahren überprüften und für den betreffenden Fahrzeugtyp geltenden Anforderungen an die Kreislauffähigkeit in Kapitel II erfüllt werden.
- (3) Die Kreislauffähigkeitsstrategie enthält die in Anhang IV Teil A festgelegten Elemente.
- (4) Der Hersteller übermittelt der Kommission innerhalb von 30 Tagen nach Erteilung der Typgenehmigung für den betreffenden Fahrzeugtyp eine Kopie der Kreislauffähigkeitsstrategie.
- (5) Der Hersteller überwacht und verfolgt die in der Kreislauffähigkeitsstrategie enthaltenen Maßnahmen und aktualisiert die Strategie alle fünf Jahre gemäß Anhang IV Teil B. Die aktualisierte Kreislauffähigkeitsstrategie ist der Typgenehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung für den Fahrzeugtyp erteilt hat, und der Kommission vorzulegen.
- (6) Die Kommission macht die Strategien für die Kreislauffähigkeit und etwaige Aktualisierungen dieser Strategien mit Ausnahme von vertraulichen Informationen öffentlich zugänglich.
- (7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang IV Teil B zu erlassen, um die Anforderungen an den Inhalt der Kreislauffähigkeitsstrategie und deren Aktualisierungen an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt bei der Fahrzeugherstellung und der Entsorgung von Altfahrzeugen, an Marktentwicklungen in der Automobilindustrie und an regulatorische Änderungen anzupassen.
- (8) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 83 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] und danach alle sechs Jahre erstellt und veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie. Der Bericht stützt sich insbesondere auf Strategien für die Kreislauffähigkeit und deren Aktualisierungen.

Artikel 10

Erklärung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen

- (1) Die Hersteller melden für jeden Fahrzeugtyp, der ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen = erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, den jeweiligen Rezyklatanteil von
 - a) Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium und Bor in Dauermagneten in Elektroantriebsmotoren;
 - b) Aluminium und seinen Legierungen;

- c) Magnesium und seinen Legierungen;
- d) Stahl.

Die Erklärung bezieht sich auf den Rezyklatanteil dieser im Fahrzeugtyp enthaltenen Werkstoffe und gibt für jeden Werkstoffanteil an, ob der Werkstoff aus Produktions- oder Verbraucherabfällen recycelt wurde.

- (2) Die Typgenehmigungsbehörden überprüfen, ob die erforderliche Dokumentation von den Herstellern vorgelegt wurde und die in Absatz 1 genannten Informationen enthalten.
- (3) Abweichend von Absatz 1 gilt die Anforderung, den Rezyklatanteil eines bestimmten Werkstoffs anzugeben, nicht, wenn für diesen Werkstoff ein Zielwert gemäß Artikel 6 Absatz 3 oder 4 festgelegt wurde.

Artikel 11

Informationen über das Entfernen und die Ersetzung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen

- (1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen = erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gewähren die Hersteller Abfallbewirtschaftern sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen uneingeschränkten, standardisierten und nicht diskriminierenden Zugriff auf die in Anhang V aufgeführten Informationen, die den Zugang zu sowie die sichere Entfernung und Ersetzung von Folgendem ermöglichen:
 - a) im Fahrzeug verbaute Elektrofahrzeugbatterien;
 - b) im Fahrzeug verbaute Elektroantriebsmotoren;
 - c) Teile, Bauteile und Werkstoffe, die die in Anhang VII Teil B aufgeführten Fluide und Flüssigkeiten enthalten und die in Fahrzeugen enthalten sind;
 - d) in Anhang VII Teil C aufgeführte Teile und Bauteile, die in Fahrzeugen enthalten sind;
 - e) Teile und Bauteile, die zum Zeitpunkt der Typgenehmigung des Fahrzeugs die kritischen Rohstoffe gemäß Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) [Verordnung zu kritischen Rohstoffen] enthalten;
 - f) digital kodierte Bauteile und Teile eines Fahrzeugs, wenn eine solche Codierung deren Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert.
- (2) Die Hersteller sorgen für die Zusammenarbeit mit den zugelassenen Verwertungs- sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen, indem sie die erforderlichen Kommunikationsplattformen einrichten, um die in Absatz 1 genannten und die in Anhang V aufgeführten Informationen bereitzustellen und auf dem neuesten Stand zu halten.

Die Hersteller stellen die in Unterabsatz 1 genannten Informationen kostenlos zur Verfügung. Die Hersteller können von Abfallbewirtschaftern sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen Gebühren in Höhe des Betrags erheben, der zur Deckung der Verwaltungskosten für die Bereitstellung der erforderlichen Informationen über Kommunikationsplattformen erforderlich ist.

- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs V zu erlassen, um die Liste der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Fahrzeugen und den Umfang der von den Herstellern bereitzustellenden Informationen zu überarbeiten.

Artikel 12

Kennzeichnung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen

- (1) Die Hersteller und ihre Zulieferer verwenden für die Kennzeichnung und Identifizierung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen von Fahrzeugen die Nomenklatur der in Anhang VI Nummern 1 bis 3 aufgeführten Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe.
- (2) Die Hersteller stellen sicher, dass Elektroantriebsmotoren, die Dauermagnete enthalten, ein gut sichtbares, gut lesbares und unverwischbares Etikett mit den in Anhang VI Nummer 4 aufgeführten Informationen tragen.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VI zu erlassen, um ihn an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen.

Artikel 13

Kreislaufpass für Fahrzeuge

- (1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 84 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung] verfügt jedes in Verkehr gebrachte Fahrzeug über einen Kreislaufpass, der an andere fahrzeugbezogene Umweltpässe nach Unionsrecht angepasst und nach Möglichkeit in diese integriert ist.
- (2) Der Kreislaufpass enthält die in Artikel 11 dieser Verordnung genannten Informationen in digitaler Form und ist kostenlos zugänglich.
- (3) Der Hersteller, der das Fahrzeug in Verkehr bringt, stellt sicher, dass die Angaben im Kreislaufpass richtig, vollständig und auf dem neuesten Stand sind.
- (4) Alle im Kreislaufpass enthaltenen Informationen müssen den von der Kommission gemäß Absatz 6 festgelegten Vorschriften entsprechen und
- a) auf offenen Standards basieren;
 - b) in einem interoperablen Format entwickelt werden;
 - c) über ein offenes interoperables Datenaustauschnetz ohne Anbieterbindung übertragbar sein;
 - d) maschinenlesbar, strukturiert und durchsuchbar sein.
- (5) Der Kreislaufpass eines Fahrzeugs, das zum Altfahrzeug geworden ist, wird frühestens sechs Monate nach Ausstellung des Verwertungsnachweises dieses Altfahrzeugs gelöscht.
- (6) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften zu Folgendem:
- a) Art und technische Spezifikation der Lösung, die für den Zugang zum Kreislaufpass zu verwenden ist;
 - b) technische Anforderungen an die Konzipierung und den Einsatz des Kreislaufpasses, einschließlich Vorschriften über

- i) die Interoperabilität des Kreislaufpasses mit anderen nach dem Unionsrecht vorgeschriebenen Pässen;
- ii) die Speicherung und Verarbeitung von Informationen, die im Kreislaufpass enthalten sind;
- iii) die Verfügbarkeit des Kreislaufpasses, nachdem der Hersteller, der für die Erfüllung der in Absatz 3 genannten Pflichten verantwortlich ist, in der Union nicht mehr besteht oder seine Tätigkeit einstellt;
- c) Eingabe, Änderung und Aktualisierung von Informationen im Kreislaufpass durch andere Dritte als den Hersteller;
- d) Standort des Datenträgers oder eine andere Kennung, die den Zugang zum Kreislaufpass des Fahrzeugs ermöglicht.

Bei der Festlegung der in Unterabsatz 1 genannten Vorschriften trägt die Kommission der Notwendigkeit Rechnung, ein hohes Maß an Sicherheit und Privatsphäre zu gewährleisten.

Die in Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL IV

ENTSORGUNG VON ALTFahrZEUGEN

ABSCHNITT 1

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 14

Zuständige Behörde

- (1) Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, die für die Verpflichtungen nach diesem Kapitel zuständig sind, insbesondere für die Überwachung und Überprüfung der Einhaltung der Pflichten gemäß den Artikeln 15 bis 36 durch die Hersteller und die Organisationen für Herstellerverantwortung.
- (2) Jeder Mitgliedstaat kann unter den in Absatz 1 genannten zuständigen Behörden eine Kontaktstelle für die Kommunikation mit der Kommission benennen.
- (3) Die Mitgliedstaaten legen die Einzelheiten der Organisation und Arbeitsweise der zuständigen Behörden fest, einschließlich der Verwaltungs- und Verfahrensvorschriften für
 - a) die Registrierung von Herstellern gemäß Artikel 17;
 - b) die Zulassung von Herstellern und Organisationen für Herstellerverantwortung gemäß Artikel 19;
 - c) die Aufsicht über die Wahrnehmung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung gemäß den Artikel 16 und 20;
 - d) die Sammlung von Daten zu Fahrzeugen und Altfahrzeugen gemäß Artikel 17 Absatz 12 und Artikel 49 Absatz 6;
 - e) die Bereitstellung von Informationen gemäß Artikel 49.

- (4) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 3 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission die Namen und Anschriften der gemäß Absatz 1 benannten zuständigen Behörden. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über etwaige Änderungen bei den Namen oder Anschriften dieser zuständigen Behörden.

Artikel 15

Zugelassene Verwertungsanlagen

- (1) Unbeschadet der Richtlinie 2010/75/EU muss jede Anlage oder jedes Unternehmen, die bzw. das die Behandlung von Altfahrzeugen beabsichtigt, bei der zuständigen Behörde gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2008/98/EG eine Genehmigung einholen und die in dieser Genehmigung festgelegten Bedingungen erfüllen.
- (2) Um eine Genehmigung gemäß Absatz 1 zu erteilen, überprüft die zuständige Behörde, ob die Anlage oder das Unternehmen über die technischen, finanziellen und organisatorischen Kapazitäten verfügt, die erforderlich sind, um den Pflichten gemäß Artikel 27 nachzukommen.
- (3) In den Genehmigungen nach Absatz 1 ist anzugeben, dass die Verwertungsanlagen für die Ausstellung eines Verwertungsnachweises gemäß Artikel 25 zuständig sind.
- (4) Die zuständige Behörde stellt sicher, dass die Bedingungen und Verfahren für die Erteilung der Genehmigung umfassend koordiniert werden, wenn an diesen Genehmigungsverfahren mehr als eine zuständige Behörde bzw. mehr als eine Anlage oder ein Unternehmen beteiligt sind, die die Behandlung von Altfahrzeugen beabsichtigen.

ABSCHNITT 2

ERWEITERTE HERSTELLERVERANTWORTUNG

Artikel 16

Erweiterte Herstellerverantwortung

Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] haben die Hersteller eine erweiterte Herstellerverantwortung für Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellen. Das von den Herstellern zur Wahrnehmung dieser Verantwortung eingerichtete System muss mit den Artikeln 8 und 8a der Richtlinie 2008/98/EG in Einklang stehen und die Anforderungen dieses Kapitels erfüllen.

Die erweiterte Herstellerverantwortung umfasst die Verpflichtung der Hersteller, sicherzustellen, dass

- a) Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt haben und die zu Altfahrzeugen geworden sind,
- i) gemäß Artikel 23 gesammelt werden,
 - ii) gemäß Artikel 27 behandelt werden;
- b) die Abfallbewirtschafter, die Altfahrzeuge gemäß Buchstabe a behandeln, die Zielvorgaben gemäß Artikel 34 erfüllen.

Artikel 17
Herstellerregister

- (1) Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] richten die Mitgliedstaaten ein Herstellerregister ein, das dazu dient, die Einhaltung der Anforderungen dieses Kapitels durch die Hersteller zu überwachen.

Das Register enthält Links zu Websites anderer nationaler Herstellerregister, um die Registrierung von Herstellern oder benannten Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung in allen Mitgliedstaaten zu erleichtern.

- (2) Die Hersteller melden sich im in Absatz 1 genannten Register an. Zu diesem Zweck stellen sie in jedem Mitgliedstaat, in dem sie Fahrzeuge erstmals auf dem Markt bereitstellen, einen Antrag auf Registrierung.

Die Hersteller reichen den Antrag auf Registrierung über ein elektronisches Datenverarbeitungssystem gemäß Absatz 8 Buchstabe a ein.

Die Hersteller stellen Fahrzeuge auf dem Markt eines Mitgliedstaats nur bereit, wenn sie oder – im Falle einer Vollmacht – die von ihnen benannten Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung in diesem Mitgliedstaat registriert sind.

- (3) Der Registrierungsantrag enthält die in Anhang VIII aufgeführten Informationen. Die Mitgliedstaaten können erforderlichenfalls zusätzliche Informationen oder Unterlagen anfordern, um das Herstellerregister effizient zu nutzen.

- (4) Abweichend von Absatz 3 werden die in Anhang VIII Nummer 1 Buchstabe d genannten Informationen entweder im Registrierungsantrag gemäß Absatz 3 oder im Antrag auf Zulassung gemäß Artikel 19 bereitgestellt.

- (5) Hat ein Hersteller eine Organisation für Herstellerverantwortung gemäß Artikel 18 benannt, so erfüllt diese Organisation die sich aus diesem Artikel ergebenden Pflichten entsprechend, sofern der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug erstmals auf dem Markt bereitgestellt wurde, nichts anderes bestimmt.

- (6) Die Pflichten gemäß diesem Artikel können im Namen des Herstellers von einem benannten Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung wahrgenommen werden.

- (7) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass das Registrierungsverfahren gemäß diesem Artikel und das Zulassungsverfahren gemäß Artikel 19 ein einheitliches Verfahren darstellen, sofern der Zulassungsantrag die Anforderungen der Absätze 3 bis 6 des vorliegenden Artikels erfüllt.

- (8) Die zuständige Behörde muss

- a) auf ihrer Website Informationen über den Antragsvorgang über ein elektronisches Datenverarbeitungssystem bereitstellen;
- b) Registrierungsanträgen innerhalb von höchstens zwölf Wochen ab dem Zeitpunkt, an dem alle gemäß den Absätzen 2 und 3 erforderlichen Informationen vorgelegt worden sind, stattgeben und eine Registrierungsnummer erteilen.

- (9) Die zuständige Behörde kann
- a) die Modalitäten bezüglich der Anforderungen und des Verfahrens der Registrierung festlegen, ohne den in den Absätzen 2 und 3 festgelegten Anforderungen wesentliche Anforderungen hinzuzufügen;
 - b) von den Herstellern für die Bearbeitung der in Absatz 2 genannten Anträge kostenbasierte und verhältnismäßige Gebühren verlangen.
- (10) Die zuständige Behörde kann die Registrierung eines Herstellers verweigern oder diese zurückziehen, wenn die in Absatz 3 genannten Informationen und die damit zusammenhängenden Unterlagen nicht vorgelegt werden oder nicht ausreichen oder wenn der Hersteller die Anforderungen gemäß Anhang VIII Nummer 1 Buchstabe d nicht mehr erfüllt.
- Die zuständige Behörde zieht die Registrierung des Herstellers zurück, wenn dieser nicht mehr besteht.
- (11) Der Hersteller oder gegebenenfalls der vom Hersteller benannte Bevollmächtigte für die erweiterte Herstellerverantwortung oder die im Namen der durch sie vertretenen Hersteller benannte Organisation für Herstellerverantwortung meldet der zuständigen Behörde unverzüglich alle Änderungen der in der Registrierung enthaltenen Informationen und die endgültige Einstellung der Bereitstellung der in der Registrierung genannten Fahrzeuge auf dem Markt im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats.
- (12) Der Hersteller oder gegebenenfalls der vom Hersteller benannte Bevollmächtigte für die erweiterte Herstellerverantwortung oder die Organisation für Herstellerverantwortung meldet der für das Register zuständigen Behörde die Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung.

Artikel 18

Organisation für Herstellerverantwortung

- (1) Die Hersteller können ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung entweder einzeln erfüllen oder eine gemäß Artikel 19 ermächtigte Organisation für Herstellerverantwortung damit beauftragen, die Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung in ihrem Namen zu erfüllen.
- (2) Organisationen für Herstellerverantwortung gewährleisten die Vertraulichkeit der in ihrem Besitz befindlichen Daten in Bezug auf proprietäre Informationen oder Informationen, die einzelnen Herstellern oder ihren benannten Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung unmittelbar zuzuordnen sind.
- (3) Zusätzlich zu den in Artikel 8a Absatz 3 Buchstabe e der Richtlinie 2008/98/EG genannten Informationen veröffentlichen Organisationen für Herstellerverantwortung mindestens einmal jährlich auf ihren Websites unter Wahrung der Vertraulichkeit von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen die Informationen über die Sammlung von Altfahrzeugen und die Erreichung der Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling, die Wiederverwendung und die Verwertung sowie das Recycling von Kunststoffen durch die Hersteller, die eine Organisation für Herstellerverantwortung beauftragt haben.
- (4) Die Organisationen für Herstellerverantwortung stellen sicher, dass Hersteller und Abfallbewirtschafter in ihren Leitungsgremien angemessen vertreten sind.

Artikel 19

Zulassung zur Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung

- (1) Im Falle der individuellen Erfüllung der Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung beantragt ein Hersteller eine Zulassung bei der zuständigen Behörde; im Falle der kollektiven Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung obliegt dies den Organisationen, denen die Herstellerverantwortung übertragen wurde.
- (2) Die Zulassung wird nur erteilt, wenn nachgewiesen wird, dass die Anforderungen gemäß Artikel 8a Absatz 3 Buchstaben a bis d der Richtlinie 2008/98/EG erfüllt sind und die von dem Hersteller oder der Organisation für Herstellerverantwortung ergriffenen Maßnahmen ausreichen, um die in diesem Kapitel festgelegten Verpflichtungen in Bezug auf die Zahl der Fahrzeuge zu erfüllen, die von dem oder den Herstellern, in deren Namen die Organisation für Herstellerverantwortung handelt, erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt werden.
- (3) Die Mitgliedstaaten nehmen in ihren Maßnahmen zur Festlegung von Verwaltungs- und Verfahrensvorschriften gemäß Artikel 14 Absatz 3 Buchstabe b die Einzelheiten des Zulassungsverfahrens, das je nachdem, ob es sich auf die individuelle oder kollektive Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung bezieht, variieren kann, sowie die Modalitäten für die Überprüfung der Einhaltung der Pflichten der Hersteller oder der Organisationen für Herstellerverantwortung auf, einschließlich der von den Herstellern oder den Organisationen für Herstellerverantwortung zu diesem Zweck bereitzustellenden Informationen.
- (4) Die Hersteller oder die Organisationen für Herstellerverantwortung melden der zuständigen Behörde unverzüglich alle Änderungen der in der Zulassung enthaltenen Informationen, alle Änderungen, die die Zulassungsbedingungen betreffen, oder die endgültige Einstellung ihrer Tätigkeit.
- (5) Der Eigenkontrollmechanismus gemäß Artikel 8a Absatz 3 Buchstabe d der Richtlinie 2008/98/EG wird regelmäßig, mindestens jedoch alle drei Jahre, sowie auf Ersuchen der zuständigen Behörde durchgeführt, um zu überprüfen, ob die Bestimmungen dieses Buchstabens eingehalten werden und die Bedingungen für die Zulassung gemäß Absatz 2 weiterhin erfüllt sind. Der Hersteller oder die Organisation für Herstellerverantwortung legt der zuständigen Behörde auf Verlangen einen Bericht über die Eigenkontrolle und erforderlichenfalls den Entwurf eines Korrekturmaßnahmenplans vor. Unbeschadet der Zuständigkeiten nach Absatz 6 kann die zuständige Behörde Anmerkungen zum Eigenkontrollbericht und zum Entwurf des Korrekturmaßnahmenplans machen und teilt diese dem Hersteller oder der Organisation für Herstellerverantwortung mit. Der Hersteller oder die Organisation für Herstellerverantwortung erstellt und setzt den Korrekturmaßnahmenplan auf der Grundlage dieser Anmerkungen um.
- (6) Die zuständige Behörde kann entscheiden, die Zulassung zu widerrufen, wenn der Hersteller oder die Organisation für Herstellerverantwortung die Anforderungen in Bezug auf die Organisation der Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen nicht mehr erfüllt oder es versäumt, der zuständigen Behörde Bericht zu erstatten oder Änderungen zu melden, die die Zulassungsbedingungen betreffen, oder die Tätigkeit eingestellt hat.

Artikel 20
Finanzielle Verantwortung der Hersteller

- (1) Die vom Hersteller gezahlten Finanzbeiträge decken die folgenden Kosten im Zusammenhang mit den Fahrzeugen, die der Hersteller auf dem Markt bereitstellt:
 - a) die Kosten der Sammlung von Altfahrzeugen, die zur Erfüllung der Anforderungen der Artikel 23 bis 26 erforderlich ist, und die Kosten der Behandlung von Altfahrzeugen, die zur Erfüllung der Anforderungen der Artikel 27 bis 30, 34 und 35 erforderlich ist, sofern sie nicht durch Einnahmen der Abfallbewirtschafter im Zusammenhang mit dem Verkauf von gebrauchten Ersatzteilen und gebrauchten Ersatzbauteilen, von von Schadstoffen befreiten Altfahrzeugen oder von Sekundärrohstoffen, die aus Altfahrzeugen recycelt wurden, gedeckt sind;
 - b) die Kosten der Durchführung von Sensibilisierungskampagnen zur Verbesserung der Sammlung von Altfahrzeugen;
 - c) die Kosten der Einrichtung eines Meldesystems gemäß Artikel 25;
 - d) die Kosten der Datenerhebung und der Berichterstattung an die zuständigen Behörden.
- (2) Die zuständige Behörde überwacht in enger Zusammenarbeit mit den Herstellern, den Organisationen für Herstellerverantwortung und den Abfallbewirtschaftern
 - a) die durchschnittlichen Kosten der Sammlung, des Recyclings und der Behandlung sowie die Einnahmen der Abfallbewirtschafter;
 - b) die Höhe der Finanzbeiträge, die die Hersteller an die Organisationen für Herstellerverantwortung zu zahlen haben, die im Falle der kollektiven Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung benannt wurden, sodass die Kosten gerecht auf alle interessierten Wirtschaftsteilnehmer verteilt werden.
- (3) Die Finanzbeiträge der Hersteller, die Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung auf dem Markt bereitstellen, decken nur die Kosten gemäß Absatz 1 Buchstabe a, die die Sammlung solcher Fahrzeuge und deren Befreiung von Schadstoffen betreffen.
- (4) Im Falle der individuellen Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung stellen die Hersteller eine Garantie für Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellen. Diese Garantie stellt sicher, dass die Tätigkeiten nach Absatz 1 in Bezug auf diese Fahrzeuge finanziert werden.

Die Höhe der Garantie wird von den Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug erstmals auf dem Markt bereitgestellt wird, unter Berücksichtigung der in Artikel 21 festgelegten Kriterien bestimmt.

Die Garantie kann in Form einer Teilnahme des Herstellers an geeigneten Systemen für die Finanzierung der Entsorgung von Altfahrzeugen, einer Recycling-Versicherung oder eines gesperrten Bankkontos gestellt werden.

Artikel 21 *Gebührenanpassung*

- (1) Im Falle einer kollektiven Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung stellen die Organisationen für Herstellerverantwortung sicher, dass die von den Herstellern an sie gezahlten Finanzbeiträge unter Berücksichtigung der folgenden Elemente angepasst werden:
- a) Gewicht des Fahrzeugs;
 - b) Art des Antriebs;
 - c) Recyclingfähigkeit und Wiederverwendbarkeit des Fahrzeugtyps, zu dem das Fahrzeug gehört, auf der Grundlage der Informationen gemäß Artikel 4, die der Typgenehmigungsbehörde übermittelt wurden;
 - d) Zeit, die zur Demontage des Fahrzeugs in einer zugelassenen Verwertungsanlage erforderlich ist, insbesondere für Teile und Bauteile, die vor dem Schreddern gemäß Artikel 30 entfernt werden müssen;
 - e) Anteil der Werkstoffe und Stoffe, die ein hochwertiges Recyclingverfahren verhindern, wie Klebstoffe, Verbundkunststoffe oder carbonverstärkte Werkstoffe;
 - f) Prozentsatz des Rezyklatanteils der in den Artikeln 6 und 10 aufgeführten Werkstoffe, die in dem Fahrzeug verwendet wurden;
 - g) Vorhandensein und Menge von Stoffen gemäß Artikel 5 Absatz 2.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der in Absatz 1 vorgesehenen Kriterien zu erlassen.

Artikel 22 *Kostenzuweisungsmechanismus für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden*

- (1) Wird ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet das Fahrzeug erstmals auf dem Markt bereitgestellt wurde, zum Altfahrzeug, so stellt der Hersteller dieses Fahrzeugs oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisation für Herstellerverantwortung sicher, dass die Nettokosten der Abfallbewirtschaftungsvorgänge gemäß Artikel 20, die Abfallbewirtschaftern in anderen Mitgliedstaaten entstehen, gedeckt werden.
- (2) Ein Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – eine Organisation für Herstellerverantwortung
- a) benennt durch einen schriftlichen Auftrag einen Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung in jedem Mitgliedstaat;
 - b) richtet Mechanismen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den Abfallbewirtschaftern ein, die Abfallbewirtschaftungsvorgänge gemäß Artikel 20 durchführen.
- (3) Der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug das Ende seiner Lebensdauer erreichte, überwacht die Einhaltung der Absätze 1 und 2 durch die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung. Die

Überwachung stützt sich auf die Informationen über die Umsetzung der Absätze 1 und 2 und insbesondere die Berechnung und Zuweisung der Kosten für die Entsorgung von Altfahrzeugen gemäß Absatz 1, die die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung den zuständigen Behörden unter gebührender Berücksichtigung des Geschäftsgeheimnisses und anderer Bedenken hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit gemeldet haben und von diesen überprüft wurden.

- (4) Soweit dies erforderlich ist, um die Einhaltung dieses Artikels sicherzustellen und Verzerrungen des Binnenmarkts zu vermeiden, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen detaillierte Vorschriften über die Pflichten der Hersteller, der Mitgliedstaaten und der Abfallbewirtschafter sowie über die Merkmale der in Absatz 1 genannten Mechanismen festgelegt werden.

ABSCHNITT 3

SAMMLUNG VON ALTFahrZEUGEN

Artikel 23

Sammlung von Altfahrzeugen

- (1) Die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung richten für alle Altfahrzeuge, die zu den Fahrzeugklassen gehören, die sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erstmals auf dem Markt bereitgestellt haben, Sammelsysteme, einschließlich Sammelstellen, ein oder beteiligen sich an deren Einrichtung.

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung Sammelsysteme für alle Altfahrzeuge einrichten.

- (2) Die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannten Sammelsysteme
- a) das gesamte Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats abdecken;
 - b) eine angemessene Verfügbarkeit zugelassener Verwertungsanlagen unter Berücksichtigung der Bevölkerungsgröße und -dichte und der erwarteten Menge von Altfahrzeugen gewährleisten, sodass sie nicht auf Gebiete beschränkt sind, in denen die Sammlung und die anschließende Bewirtschaftung am rentabelsten sind;
 - c) die Sammlung von Abfallteilen aus Reparaturen von Fahrzeugen sicherstellen;
 - d) die Sammlung von Altfahrzeugen aller Marken unabhängig von ihrer Herkunft gewährleisten;
 - e) die kostenlose Übergabe aller Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen gemäß Artikel 24 Absatz 2 ermöglichen.
- (3) Die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 18 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung führen Aufklärungskampagnen durch, mit denen das Sammelsystem für Altfahrzeuge beworben und über die Umweltauswirkungen einer unsachgemäßen Sammlung und Handhabung von Altfahrzeugen informiert wird.

- (4) Die Mitgliedstaaten können anderen Abfallbewirtschaftern als zugelassenen Verwertungsanlagen gestatten, Sammelstellen für Altfahrzeuge einzurichten.

Der Abfallbewirtschafter, der die Sammelstelle betreibt,

- a) stellt sicher, dass die Sammelstelle die Bedingungen für die Lagerung von Altfahrzeugen gemäß Anhang VII Teil A erfüllt;
 - b) ist von den in Artikel 14 genannten zuständigen Behörden zur Sammlung von Altfahrzeugen zugelassen und in das jeweilige Register eingetragen;
 - c) gewährleistet, dass alle gesammelten Altfahrzeuge innerhalb eines Jahres nach Erhalt des Altfahrzeugs in eine zugelassene Verwertungsanlage verbracht werden; und
 - d) erfüllt alle anderen im nationalen Recht festgelegten Bedingungen für die Lagerung von Abfällen.
- (5) Die Abfallbewirtschafter, einschließlich zugelassener Verwertungsanlagen, stellen dem Fahrzeugeigner ein Dokument in elektronischer Form aus, mit dem der Erhalt eines Altfahrzeugs bestätigt wird, und übermitteln es den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, einschließlich der gemäß Artikel 14 benannten zuständigen Behörden, im Wege eines gemäß Artikel 25 Absatz 2 festgelegten elektronischen Meldeverfahrens.

Artikel 24

Übergabe von Altfahrzeugen an zugelassene Verwertungsanlagen

- (1) Alle Altfahrzeuge werden zur Verwertung an zugelassene Verwertungsanlagen übergeben.
- (2) Die Übergabe eines Altfahrzeugs an eine zugelassene Verwertungsanlage ist für den letzten Eigner eines Fahrzeugs kostenlos, es sei denn, dem Altfahrzeug fehlen wesentliche Fahrzeugteile oder -bauteile, mit Ausnahme der Elektrofahrzeugbatterie, oder es enthält Abfälle, die dem Altfahrzeug hinzugefügt wurden.

Artikel 25

Verwertungsnachweis

- (1) Zugelassene Verwertungsanlagen stellen dem letzten Eigner des Altfahrzeugs für jedes behandelte Altfahrzeug einen Verwertungsnachweis aus. Der Verwertungsnachweis enthält die in Anhang IX aufgeführten Informationen.
- (2) Der Verwertungsnachweis wird in elektronischer Form ausgestellt und den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, einschließlich der nach Artikel 14 benannten zuständigen Behörden, über ein elektronisches Meldeverfahren übermittelt.
- (3) Ist das Altfahrzeug, für das in einem Mitgliedstaat ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde, in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, so teilen die Fahrzeugzulassungsbehörden des Mitgliedstaats, in dem der Verwertungsnachweis ausgestellt wurde, den zuständigen Fahrzeugzulassungsbehörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, mit, dass für das betreffende Fahrzeug ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde.

- (4) Die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats heben die Zulassung eines Altfahrzeugs erst auf, nachdem sie den Verwertungsnachweis für dieses Fahrzeug erhalten haben.
- (5) Die in einem Mitgliedstaat ausgestellten Verwertungsnachweise werden von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Artikel 26
Pflichten des Fahrzeugeigners

Der Eigner eines Fahrzeugs, das zum Altfahrzeug wird, muss

- a) das Altfahrzeug unverzüglich an eine zugelassene Verwertungsanlage oder – in den in Artikel 23 Absatz 4 genannten Fällen – an eine Sammelstelle übergeben, nachdem ihm mitgeteilt wurde, dass das Fahrzeug eines der in Anhang I Teil A Nummern 1 und 2 festgelegten Kriterien für die Irreparabilität erfüllt;
- b) der zuständigen Zulassungsbehörde einen Verwertungsnachweis vorlegen.

ABSCHNITT 4
BEHANDLUNG VON ALTFAHRZEUGEN

Artikel 27
Pflichten zugelassener Verwertungsanlagen

- (1) Zugelassene Verwertungsanlagen stellen sicher, dass alle Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe sowie Abfallteile aus Reparaturen von Fahrzeugen gemäß den in ihren Genehmigungen festgelegten Bedingungen sowie im Einklang mit dieser Verordnung angenommen und behandelt werden.
- (2) Zugelassene Verwertungsanlagen stellen sicher, dass jede Behandlung von Altfahrzeugen mindestens den Artikeln 28, 29, 30, 31, 34 und 35 sowie Anhang VII dieser Verordnung entspricht, und wenden die besten verfügbaren Techniken im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Richtlinie 2010/75/EU an.
- (3) Zugelassene Verwertungsanlagen
 - a) lagern alle Altfahrzeuge und deren Teile, Bauteile und Werkstoffe – auch vorübergehend – entsprechend den Mindestanforderungen gemäß Anhang VII Teil A;
 - b) befreien alle Altfahrzeuge gemäß Artikel 29 und den in Anhang VII Teil B festgelegten Mindestanforderungen von Schadstoffen;
 - c) entfernen die in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile, die Wiederverwendungs-, Wiederaufarbeitungs- und Überholungspotenzial aufweisen, vor dem Schreddern oder der Verdichtung durch manuelle Demontage oder (halb-)automatische Zerlegung zerstörungsfrei aus dem Altfahrzeug;
 - d) behandeln alle Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe im Einklang mit der Abfallhierarchie und den allgemeinen Anforderungen des Artikels 4 der Richtlinie 2008/98/EG sowie der Artikel 32, 34, 35 und 36 dieser Verordnung.

Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/98/EG speichern die zugelassenen Verwertungsanlagen die Aufzeichnungen über die zur Behandlung der Altfahrzeuge durchgeführten Vorgänge drei Jahre lang elektronisch und können diese Informationen auf Verlangen der einschlägigen nationalen Behörden vorlegen.

- (4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VII zu erlassen, um die Mindestanforderungen an die Verwertung von Altfahrzeugen an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen.
- (5) Die Mitgliedstaaten regen zugelassene Verwertungsanlagen dazu an, zertifizierte Umweltmanagementsysteme gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 einzuführen.

Artikel 28

Allgemeine Anforderungen an das Schreddern

- (1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] verlangen zugelassene Verwertungsanlagen und andere Abfallbewirtschafter, dass den ihnen zum Schreddern übergebenen Altfahrzeugen Folgendes beigelegt wird:
 - a) Dokumentation, die die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) für das betreffende Altfahrzeug enthält;
 - b) eine Kopie des Verwertungsnachweises, der für das betreffende Altfahrzeug ausgestellt wurde.
- (2) Zugelassene Verwertungsanlagen und Abfallbewirtschafter, die Altfahrzeuge erhalten, die nicht den Anforderungen gemäß Absatz 1 entsprechen,
 - a) melden den Verstoß an die zuständige Behörde;
 - b) sehen davon ab, diese Altfahrzeuge zu schreddern, es sei denn, die zuständige Behörde genehmigt diese Vorgänge.
- (3) Abfallbewirtschafter, die Altfahrzeuge schreddern, dürfen Altfahrzeuge, ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe nicht mit Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten vermischen.

Artikel 29

Befreiung eines Altfahrzeugs von Schadstoffen

- (1) So bald wie möglich nach der Übergabe eines Altfahrzeugs an die zugelassene Verwertungsanlage befreit diese die Fahrzeuge, bevor sie weiterbehandelt werden, von Schadstoffen, wobei die Mindestanforderungen gemäß Anhang VII Teil B einzuhalten sind.
- (2) Die in Anhang VII Teil B aufgeführten Fluide und Flüssigkeiten werden gemäß den Anforderungen in Anhang VII Teil A getrennt gesammelt und gelagert. Altöl wird getrennt von anderen Fluiden und Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und gemäß Artikel 21 der Richtlinie 2008/98/EG behandelt.
- (3) Teile, Bauteile und Werkstoffe, die in Artikel 5 Absatz 2 genannte Stoffe enthalten, werden aus Altfahrzeugen entfernt und gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2008/98/EG behandelt.

- (4) Die Batterien werden gemäß Artikel 70 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/[Amt für Veröffentlichungen: Batterie-Verordnung] getrennt aus Altfahrzeugen entfernt und für die Weiterbehandlung in einem eigens dafür eingerichteten Bereich gelagert.
- (5) Die Teile, Bauteile und Werkstoffe, die von Schadstoffen befreit wurden, werden gemäß den Artikeln 18 und 19 der Richtlinie 2008/98/EG behandelt und gekennzeichnet.
- (6) Die zugelassene Verwertungsanlage dokumentiert die Befreiung von Altfahrzeugen von Schadstoffen, indem sie die in Anhang VII Teil B Nummer 3 aufgeführten Informationen erfasst.

Artikel 30

Obligatorische Entfernung von Teilen und Bauteilen zur Wiederverwendung und zum Recycling vor dem Schreddern

- (1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] stellen die zugelassenen Verwertungsanlagen sicher, dass die in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile vor dem Schreddern aus einem Altfahrzeug entfernt werden, nachdem die in Artikel 29 genannten Maßnahmen zur Befreiung des Fahrzeugs von Schadstoffen abgeschlossen sind.
- (2) Absatz 1 gilt nicht, wenn eine zugelassene Verwertungsanlage nachweist, dass die Post-Schredder-Technologie Werkstoffe von den in Anhang VII Teil C Nummern 13 bis 19 aufgeführten Teilen und Bauteilen ebenso effizient trennt wie manuelle Demontage- oder halbautomatische Zerlegungsverfahren.
Für die Zwecke von Unterabsatz 1 stellt die zugelassene Verwertungsanlage die in Anhang VII Teil G aufgeführten Informationen bereit.
- (3) Zusätzlich zu den Verpflichtungen gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/98/EG führen die zugelassenen Verwertungsanlagen Aufzeichnungen über die Altfahrzeuge, die ohne vorherige Entfernung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen gemäß Absatz 2 verarbeitet werden, einschließlich des Namens und der Anschrift der Verwertungsanlagen und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) der betreffenden Altfahrzeuge.

Die zugelassenen Verwertungsanlagen übermitteln der zuständigen Behörde die Informationen aus den in Unterabsatz 1 genannten Aufzeichnungen gemäß Artikel 49 Absatz 6.

Artikel 31

Anforderungen an entfernte Teile und Bauteile

- (1) Alle Teile und Bauteile, die gemäß Artikel 30 Absatz 1 aus einem Altfahrzeug entfernt wurden, werden bewertet, um festzustellen, ob sie geeignet sind für
 - a) Wiederverwendung gemäß Anhang VII Teil D Nummer 1 Buchstabe a,
 - b) Wiederaufarbeitung oder Überholung gemäß Anhang VII Teil D Nummer 1 Buchstabe b,
 - c) Recycling oder
 - d) sonstige Behandlungsvorgänge unter Berücksichtigung der spezifischen Behandlungsanforderungen in Anhang VII Teil F.

Die Teile und Bauteile, die zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, gelten nicht als Abfall.

Bei der Bewertung werden insbesondere die technische Machbarkeit der in Unterabsatz 1 genannten Verfahren und die Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit berücksichtigt.

Die Dokumentation zur Bestätigung der durchgeführten Bewertung wird den einschlägigen nationalen Behörden auf Anfrage zur Verfügung gestellt, auch wenn die Teile und Bauteile zum Zweck der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung transportiert werden.

- (2) Die entfernten Teile und Bauteile, die zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, werden
 - e) im Einklang mit Anhang VII Teil D Nummer 2 gekennzeichnet;
 - f) mit einer Garantie versehen, wenn die Teile und Bauteile auf eine andere Person übertragen oder von dieser verwendet werden.
- (3) Die in Anhang VII Teil E aufgeführten Teile und Bauteile werden nicht wiederverwendet.

Artikel 32

Handel mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teilen und Bauteilen

Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] muss jede Person, die mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Ersatzteilen und -bauteilen handelt, an der Verkaufsstelle

- a) sicherstellen, dass die Teile und Bauteile gemäß Anhang VII Teil D Nummer 2 gekennzeichnet sind;
- b) für die gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teile und Bauteile eine Garantie einräumen.

Artikel 33

Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen

- (1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gewähren die Mitgliedstaaten die erforderlichen Anreize, um die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen zu fördern, unabhängig davon, ob sie während der Nutzungsphase oder am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs entfernt wurden.

Die Anreize nach Unterabsatz 1 können Folgendes umfassen:

- a) eine Anforderung an Wartungs- und Reparaturunternehmen, Kunden die Reparatur eines Fahrzeugs mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Ersatzteilen und -bauteilen ebenso wie die Reparatur des Fahrzeugs mit neuen Teilen und Bauteilen anzubieten, sofern eine solche Anforderung so formuliert ist, dass Kleinst- und Kleinunternehmen keine übermäßigen Kosten oder Verwaltungslasten entstehen;

- b) die Nutzung wirtschaftlicher Anreize, einschließlich der Einführung eines ermäßigten Mehrwertsteuersatzes für gebrauchte, wiederaufgearbeitete oder überholte Ersatzteile und -bauteile.

Die Kommission erleichtert den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf solche Anreize.

- (2) Die Kommission überwacht die Wirksamkeit der von den Mitgliedstaaten gewährten Anreize.

Artikel 34

Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung

- (1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Kalenderjahres 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung] stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Abfallbewirtschafter die folgenden Zielvorgaben einhalten:
 - a) Zusammen berechnet werden mindestens 95 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr (ohne Batterien) wiederverwendet und verwertet;
 - b) zusammen berechnet werden mindestens 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr (ohne Batterien) wiederverwendet und recycelt.
- (2) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Kalenderjahres 60 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung] stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Abfallbewirtschafter eine jährliche Zielvorgabe für das Recycling von Kunststoffen von mindestens 30 % des Gesamtgewichts der in den an die Abfallbewirtschafter übergebenen Fahrzeuge enthaltenen Kunststoffe erreichen.

Artikel 35

Verbot der Deponierung von Nicht-Inertabfällen

Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] dürfen Fraktionen von Altfahrzeugen, die Nicht-Inertabfälle enthalten, die von der Post-Schredder-Technologie nicht verarbeitet werden, in einer Deponie nicht angenommen werden.

Artikel 36

Verbringung von Altfahrzeugen

- (1) Die Behandlung von Altfahrzeugen kann außerhalb der Union erfolgen, sofern die Verbringung von Altfahrzeugen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 erfolgt.
- (2) Die Verbringungen von Altfahrzeugen aus der Union in ein Drittland gemäß Absatz 1 werden nur dann auf die Erfüllung der Pflichten und Zielvorgaben gemäß Artikel 34 angerechnet, wenn der Exporteur der Altfahrzeuge von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort genehmigte Unterlagen vorlegt, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt ist, die den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt weitgehend gleichwertig sind.

KAPITEL V

GEBRAUCHTFAHRZEUGE UND DEREN AUSFUHR

ABSCHNITT 1

STATUS VON GEBRAUCHTFAHRZEUGEN

Artikel 37

Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen

Für die Zwecke der Übertragung des Eigentums an einem Gebrauchtfahrzeug muss der Fahrzeugeigner gegenüber jeder natürlichen oder juristischen Person, die am Erwerb des Eigentums an dem betreffenden Fahrzeug interessiert ist, oder gegenüber den zuständigen Behörden nachweisen können, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Bei der Bewertung des Status eines Gebrauchtfahrzeugs überprüfen der Fahrzeugeigner, andere Wirtschaftsteilnehmer und die zuständigen Behörden, ob die Kriterien des Anhangs I erfüllt sind, um festzustellen, ob es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt.

ABSCHNITT 2

AUSFUHR VON GEBRAUCHTFAHRZEUGEN

Artikel 38

Kontrollen und Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen

- (1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] unterliegen zur Ausfuhr bestimmte Gebrauchtfahrzeuge den Kontrollen und Anforderungen gemäß diesem Abschnitt.
- (2) Dieser Abschnitt lässt andere Bestimmungen dieser Verordnung sowie andere Rechtsakte der Union über die Überlassung von Waren zur Ausfuhr, insbesondere die Verordnung (EU) Nr. 952/2013 und ihre Artikel 46, 47, 267 und 269, unberührt.
- (3) Gebrauchtfahrzeuge dürfen nur ausgeführt werden, wenn sie
 - a) keine Altfahrzeuge auf der Grundlage der in Anhang I aufgeführten Kriterien sind;
 - b) gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben a und b und Artikel 8 der Richtlinie 2014/45/EU in dem Mitgliedstaat, in dem die Fahrzeuge zuletzt zugelassen waren, als verkehrssicher gelten.
- (4) Die folgenden Informationen werden den Zollbehörden für jedes Gebrauchtfahrzeug, das ausgeführt werden soll, bereitgestellt oder zugänglich gemacht:
 - a) Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) des Gebrauchtfahrzeugs und eindeutige Nummer des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zuletzt zugelassen war;
 - b) Erklärung, in der bestätigt wird, dass das Gebrauchtfahrzeug die Anforderungen des Absatzes 3 erfüllt.

- (5) Zur Überprüfung der Einhaltung dieses Abschnitts über die Freigabe eines Gebrauchtfahrzeugs für die Ausfuhr
- a) tauschen die Zollbehörden, bis die Verbindung nach Artikel 45 Absatz 4 einsatzbereit ist, Informationen aus und arbeiten mit den zuständigen Behörden gemäß Artikel 44 zusammen und berücksichtigen erforderlichenfalls diesen Informationsaustausch und die Zusammenarbeit, damit ein Gebrauchtfahrzeug zur Ausfuhr überlassen werden kann;
 - b) finden Artikel 39, Artikel 40 Absätze 2 und 3 sowie Artikel 42 Absatz 3 Anwendung und erfolgen Meldungen und ein sonstiger Austausch gemäß den Artikeln 41 bis 43 über diese elektronischen Systeme, sobald die Verbindung gemäß Artikel 45 Absatz 4 einsatzbereit ist.
- (6) Ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug wird nicht
- a) in ein Zollverfahren auf der Grundlage einer vereinfachten Zollanmeldung gemäß Artikel 166 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 übergeführt;
 - b) Gegenstand einer Anschreibung in der Buchführung des Anmelders gemäß Artikel 182 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013;
 - c) Gegenstand einer Eigenkontrolle gemäß Artikel 185 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.
- (7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung der in Anhang I aufgeführten Kriterien zu erlassen, anhand derer bestimmt wird, ob ein Gebrauchtfahrzeug ein Altfahrzeug ist.

Artikel 39

Automatisierte Überprüfung der Informationen über den Fahrzeugstatus

- (1) Vor der Überlassung von Gebrauchtfahrzeugen zur Ausfuhr überprüfen die Zollbehörden elektronisch und automatisch über die in Artikel 45 genannten elektronischen Systeme, ob das Fahrzeug auf der Grundlage der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und der Angaben zum Mitgliedstaat der letzten Zulassung gemäß Artikel 38 Absatz 3 Buchstabe b als verkehrssicher gilt.
- (2) Entsprechen die den Zollbehörden übermittelten oder zur Verfügung gestellten Informationen nicht den Angaben in den nationalen Fahrzeugregistern und den nationalen elektronischen Systemen für die technische Überwachung gemäß Absatz 1, so überlassen die Zollbehörden das Fahrzeug nicht zur Ausfuhr und setzen den betroffenen Wirtschaftsteilnehmer über diese Systeme davon in Kenntnis.

Artikel 40

Risikomanagement und Zollkontrollen

- (1) Zur Durchsetzung der Bestimmungen des Artikels 38 führen die Zollbehörden Kontrollen von zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeugen gemäß den Artikeln 46 und 47 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 durch. Unbeschadet des Artikels 39 stützen sich diese Kontrollen in erster Linie auf eine Risikoanalyse gemäß Artikel 46 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.
- (2) Sobald die Verbindung nach Artikel 45 einsatzbereit ist, verwenden die Zollbehörden zusätzlich zu dem in Absatz 1 genannten Risikomanagement die in Artikel 45 Absatz 1 genannten elektronischen Systeme, um festzustellen, ob ein zur Ausfuhr

bestimmtes Gebrauchtfahrzeug bestimmte Bedingungen im Zusammenhang mit dem Schutz der Umwelt oder der Straßenverkehrssicherheit gemäß Absatz 3 dieses Artikels erfüllt.

- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch Festlegung der in Absatz 2 genannten Konformitätsbedingungen zu ergänzen, einschließlich spezifischer Bedingungen für die Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durch das Einfuhrdrittland im Zusammenhang mit dem Schutz der Umwelt und der Straßenverkehrssicherheit, wenn das betreffende Drittland der Kommission solche Bedingungen mitgeteilt hat. Diese Bedingungen müssen anhand der in den elektronischen Systemen gemäß Artikel 45 Absatz 1 verfügbaren Informationen überprüfbar sein.

Artikel 41

Aussetzung

- (1) Besteht Grund zu der Annahme, dass ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Anforderungen dieses Abschnitts möglicherweise nicht erfüllt, setzen die Zollbehörden die Überlassung dieses Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr aus. Sie unterrichten ferner unverzüglich die zuständigen Behörden über die Aussetzung und übermitteln alle einschlägigen Informationen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob das Gebrauchtfahrzeug den Anforderungen dieser Verordnung entspricht und zur Ausfuhr überlassen werden kann.
- (2) Um festzustellen, ob ein Gebrauchtfahrzeug, das einer Aussetzung nach Absatz 1 unterliegt, dieser Verordnung entspricht, können die zuständigen Behörden von jeder Person, die an der Ausfuhr dieses Gebrauchtfahrzeugs beteiligt ist, zusätzliche Informationen anfordern, einschließlich Informationen über den Verkauf oder die Übertragung des Fahrzeugeigentums, wie z. B. einer Kopie der Rechnung oder des Vertrags, sowie Belegen dafür, dass das Gebrauchtfahrzeug zur Weiterverwendung bestimmt ist.

Artikel 42

Überlassung zur Ausfuhr

- (1) Wurde die Überlassung eines Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr gemäß Artikel 41 ausgesetzt, so ist dieses Gebrauchtfahrzeug zur Ausfuhr zu überlassen, wenn alle übrigen Anforderungen und Förmlichkeiten für diese Überlassung sowie eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:
 - a) Die zuständigen Behörden haben die Zollbehörden nicht innerhalb von vier Arbeitstagen nach Beginn der Aussetzung gebeten, die Aussetzung aufrechtzuerhalten, oder
 - b) die zuständigen Behörden haben die Zollbehörden über ihre Zustimmung zur Überlassung zur Ausfuhr gemäß diesem Abschnitt unterrichtet.
- (2) Die Überlassung zur Ausfuhr gilt nicht als Nachweis für die Einhaltung des Unionsrechts und insbesondere der vorliegenden Verordnung oder der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.
- (3) Nach jeder Überlassung eines Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr melden die Zollbehörden die Überlassung zur Ausfuhr der zuständigen Behörde des

Mitgliedstaats, in dem das betreffende Fahrzeug zum Zeitpunkt der Ausfuhr zugelassen war.

Artikel 43
Ablehnung der Überlassung zur Ausfuhr

- (1) Gelangt die zuständige Behörde zu dem Schluss, dass ein Gebrauchtfahrzeug, dessen Aussetzung gemäß Artikel 41 gemeldet wurde, die Anforderungen dieses Abschnitts nicht erfüllt, so bittet sie die Zollbehörden unverzüglich, es nicht zur Ausfuhr zu überlassen, und setzt sie davon in Kenntnis.
- (2) Nach der Meldung von der zuständigen Behörde gemäß Absatz 1 überlassen die Zollbehörden das Gebrauchtfahrzeug nicht zur Ausfuhr.

Artikel 44
Zusammenarbeit der Behörden und Austausch von Informationen

- (1) Die Mitgliedstaaten unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung dieses Abschnitts durch einen Informationsaustausch auf bilateraler Ebene, insbesondere zum Zweck der Überprüfung des Fahrzeugstatus, einschließlich der Überprüfung seines Zulassungsstatus in dem Mitgliedstaat, in dem es zuvor zugelassen war.
- (2) Gegebenenfalls arbeiten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auch mit Verwaltungsbehörden aus Drittländern zusammen. Diese Zusammenarbeit kann den Austausch einschlägiger Informationen, die Durchführung gemeinsamer Inspektionen und andere Formen der Amtshilfe umfassen, die als notwendig erachtet werden, um die Einhaltung der für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften sicherzustellen.
- (3) Die Zollbehörden und die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten im Einklang mit Artikel 47 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zusammen und tauschen Informationen aus, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Verordnung erforderlich sind, auch auf elektronischem Wege. Die Zollbehörden dürfen im Einklang mit Artikel 12 Absatz 1 und Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 vertrauliche Informationen, die sie im Zuge der Wahrnehmung ihrer Aufgaben erheben oder die ihnen auf vertraulicher Basis übermittelt werden, an die zuständige Behörde des Mitgliedstaats übermitteln, in dem der Wirtschaftsteilnehmer oder der Händler niedergelassen ist.
- (4) Haben die zuständigen Behörden Informationen gemäß den Absätzen 1 bis 3 dieses Artikels erhalten, so können diese zuständigen Behörden diese Informationen an die zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten weiterleiten.
- (5) Risikobezogene Informationen werden wie folgt ausgetauscht:
 - a) zwischen den Zollbehörden gemäß Artikel 46 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013;
 - b) zwischen den Zollbehörden und der Kommission gemäß Artikel 47 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013;
 - c) zwischen den Zollbehörden und zuständigen Behörden, einschließlich zuständiger Behörden anderer Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 47 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.

Artikel 45
Elektronische Systeme

- (1) Das von der Kommission entwickelte elektronische System MOVE-HUB wird für den Austausch der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und von Informationen über die Fahrzeugzulassung und den Stand der technischen Überwachung zwischen den nationalen Fahrzeugregistern und den elektronischen Systemen der Mitgliedstaaten für die technische Überwachung sowie für die Zusammenschaltung mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll verwendet, sofern dies für die in diesem Abschnitt festgelegten Kontrollen und Anforderungen erforderlich ist.
- (2) Das in Absatz 1 genannte elektronische System MOVE-HUB bietet mindestens die folgenden Funktionen:
 - a) Austausch der Daten mit den nationalen Fahrzeugregistern und den mit ihnen verbundenen nationalen elektronischen Systemen der Mitgliedstaaten für die technische Überwachung in Echtzeit;
 - b) Ermöglichung einer automatisierten elektronischen Überprüfung der Daten in einer Prüfbescheinigung gemäß Anhang II der Richtlinie 2014/45/EU vom Tag der Erstzulassung eines Fahrzeugs sowie gemäß der Richtlinie 1999/37/EG vom Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zuletzt zugelassen war, um festzustellen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Anforderungen von Artikel 38, Artikel 39 Absatz 1 und Artikel 40 erfüllt;
 - c) Verbindung mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll gemäß der Verordnung (EU) 2022/2399 zum Zwecke des Datenaustauschs und zur Unterstützung des Informationsaustauschs gemäß Artikel 39 Absatz 1 und Artikel 40 Absatz 2 sowie zur Unterstützung der Meldungen gemäß den Artikeln 41 bis 43;
 - d) Ermöglichung des elektronischen Informationsaustauschs für die Zwecke der Zusammenarbeit mit Drittländern gemäß Artikel 44 Absatz 2 mit den zuständigen Behörden von Drittländern, die der Kommission gemäß Artikel 40 Absatz 2 die geltenden besonderen Bedingungen für die Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen mitgeteilt haben.
- (3) Die Mitgliedstaaten verbinden ihre nationalen Fahrzeugregister und nationalen elektronischen Systeme für die technische Überwachung mit dem in Absatz 1 genannten elektronischen System MOVE-HUB. Diese Verbindung ist innerhalb von zwei Jahren nach dem Datum der Annahme des Durchführungsrechtsakts gemäß Absatz 5 einsatzbereit.
- (4) Die Kommission verbindet das in Absatz 1 genannte MOVE-HUB-System mit dem mit Artikel 4 der Verordnung (EU) 2022/2399 eingerichteten Single-Window-System der EU für den Austausch von Bescheinigungen im Zollbereich, damit die automatisierten Kontrollen gemäß Artikel 39 und Artikel 40 Absatz 2 sowie die Meldungen gemäß den Artikeln 41, 42 und 43 durchgeführt werden können. Diese Verbindung ist innerhalb von vier Jahren nach dem Datum der Annahme des Durchführungsrechtsakts gemäß Absatz 5 einsatzbereit.
- (5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorkehrungen für die Umsetzung der in Absatz 2 genannten Funktionen von MOVE-HUB, einschließlich der technischen Aspekte, die für die Verbindung der nationalen elektronischen Systeme mit MOVE-HUB erforderlich sind, der Bedingungen für die Anbindung an MOVE-HUB, der von den nationalen Systemen zu übermittelnden

Daten und des Formats für die Übermittlung dieser Daten über die miteinander verbundenen nationalen Systeme.

Die Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL VI DURCHSETZUNG

Artikel 46 Inspektionen

- (1) Zur Durchsetzung dieser Verordnung inspizieren die Mitgliedstaaten
 - a) zugelassene Verwertungsanlagen,
 - b) Reparatur- und Wartungsunternehmen,
 - c) sonstige Anlagen und Wirtschaftsteilnehmer, die Altfahrzeuge behandeln.
- (2) Die Inspektionen erstrecken sich in jedem Kalenderjahr auf mindestens 10 % der in Absatz 1 Buchstaben a und c genannten Unternehmen.
- (3) Die Mitgliedstaaten führen auch Inspektionen im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durch, um die Einhaltung von Artikel 38 zu überprüfen.

Artikel 47 Zusammenarbeit bei der Durchsetzung auf nationaler Ebene und zwischen den Mitgliedstaaten

- (1) Die Mitgliedstaaten richten für alle einschlägigen, an der Durchsetzung dieser Verordnung beteiligten zuständigen Behörden wirksame Mechanismen ein, die ihnen im Inland die Zusammenarbeit und Koordinierung bei der Entwicklung und Umsetzung von Durchsetzungsmaßnahmen und Tätigkeiten zur Überwachung der Zulassung und Abmeldung von Fahrzeugen, der Aussetzung und Aufhebung der Zulassung sowie zur Verhinderung der illegalen Behandlung von Altfahrzeugen ermöglichen.
- (2) Die Mitgliedstaaten erleichtern die Verhinderung und Erkennung der illegalen Behandlung von Altfahrzeugen durch bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit. Sie tauschen über das in Artikel 45 genannte elektronische Austauschsystem einschlägige Informationen über die Zulassung und Abmeldung von Fahrzeugen sowie die Aussetzung und Aufhebung der Zulassung aus. Ferner tauschen sie einschlägige Informationen über zugelassene Verwertungsanlagen, über Reparatur- und Wartungsunternehmen, die nicht als zugelassene Verwertungsanlagen zugelassen sind, sowie über andere Anlagen und Wirtschaftsteilnehmer, die möglicherweise Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Behandlung von Altfahrzeugen durchführen. Sie tauschen Erfahrungen und Wissen über Durchsetzungsmaßnahmen innerhalb bestehender Strukturen aus.

Der Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten umfasst den Zugang zu und den Austausch von Daten über die Leistung, die Art und die Ergebnisse der durchgeführten Kontrollen mit den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten, um die Durchsetzung dieser Verordnung zu erleichtern.

- (3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, welche in ihren Dienststellen festangestellten Personen für die in Absatz 2 dieses Artikels sowie in Artikel 44 genannte Zusammenarbeit verantwortlich sind.

Artikel 48 *Sanktionen*

Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] erlassen die Mitgliedstaaten Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen Artikel 15 Absatz 1, Artikel 16, Artikel 19 Absatz 1, Artikel 22 Absätze 1 und 2, Artikel 23 und 24, Artikel 25 Absätze 1 und 2, Artikel 26 bis 32 sowie Artikel 34, 35, 37 und 38 dieser Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen unverzüglich mit und melden ihr unverzüglich alle diesbezüglichen Änderungen.

Artikel 49 *Berichterstattung an die Kommission*

- (1) Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] veröffentlichen die Mitgliedstaaten für jedes Kalenderjahr und in dem von der Kommission gemäß Absatz 5 festgelegten Format in aggregierter Form die folgenden Daten, die auf Informationen und Daten von Herstellern, Organisationen für Herstellerverantwortung und Abfallbewirtschaftern beruhen:
- a) Anzahl der in dem Mitgliedstaat registrierten Fahrzeuge;
 - b) Anzahl der Fahrzeuge, die erstmals im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt werden;
 - c) Anzahl und Gewicht der in dem Mitgliedstaat gesammelten und von Schadstoffen befreiten Altfahrzeuge;
 - d) Anzahl und Gewicht der im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats recycelten Altfahrzeuge;
 - e) Anzahl und Gewicht der zur Weiterbehandlung in einen anderen Mitgliedstaat oder in ein Drittland ausgeführten oder verbrachten Altfahrzeuge;
 - f) Anzahl der ausgestellten Verwertungsnachweise;
 - g) Gesamtmenge und -gewicht der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die aus Altfahrzeugen für folgende Zwecke entfernt wurden:
 - i) Wiederverwendung,
 - ii) Wiederaufarbeitung oder Überholung,
 - iii) Recycling,
 - iv) Verwertung, einschließlich energetische Verwertung,
 - v) Beseitigung;
 - h) Menge und Gewicht der Altfahrzeuge, die anders behandelt wurden als unter Buchstabe d angegeben;

- i) Menge und Gewicht der Altfahrzeuge, die zur Verfüllung verwendet werden;
- j) Quoten der Zielvorgaben gemäß Artikel 34, die von allen Abfallbewirtschaftern, die in dem Mitgliedstaat tätig sind, erreicht werden;
- k) Inanspruchnahme der Ausnahme gemäß Artikel 30 Absatz 2 und die Art und Weise, wie sie vom Bericht erstattenden Mitgliedstaat überwacht wurde;
- l) Daten zu den Organisationen für Herstellerverantwortung, einschließlich der Namen der von ihnen vertretenen juristischen Personen;
- m) Daten in Bezug auf die Umsetzung des Artikels 21.

Die Mitgliedstaaten machen die in Absatz 1 genannten Daten innerhalb von 18 Monaten nach Ablauf des Berichtszeitraums, für den sie erhoben werden, öffentlich zugänglich. Die Daten müssen maschinenlesbar, sortierbar und durchsuchbar sein und offenen Standards für die Nutzung durch Dritte genügen. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission mit, wann die in Unterabsatz 1 genannten Daten zugänglich gemacht werden.

Der erste Berichtszeitraum erstreckt sich auf das erste Kalenderjahr nach dem Datum der Annahme des Durchführungsrechtsakts gemäß Absatz 5.

- (2) Den von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 1 bereitgestellten Daten wird ein Qualitätskontrollbericht beigelegt. Diese Informationen werden in dem gemäß Absatz 5 von der Kommission festgelegten Format übermittelt.
- (3) Die Mitgliedstaaten erstellen alle fünf Jahre einen Bericht, in dem Folgendes zusammengefasst wird:
 - n) Anreize zur Förderung der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen gemäß Artikel 33;
 - a) Anwendung von gemäß Artikel 48 erlassenen Sanktionen und anderen Strafen, die in ihrem nationalen Recht für Verstöße gegen diese Verordnung vorgesehen sind, einschließlich einer Liste der gemeldeten Verstöße und der Art der ergriffenen Maßnahmen;
 - b) Ergebnisse der gemäß Artikel 46 durchgeführten Inspektionen;
 - c) Art und Weise der Anwendung der Definitionen der Begriffe „Altfahrzeug“ und „Gebrauchtfahrzeug“, einschließlich der in diesem Zusammenhang in der Praxis aufgetretenen Schwierigkeiten.

Die Mitgliedstaaten legen der Kommission den Bericht innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Fünfjahreszeitraums vor, den er abdeckt. Der erste Bericht wird der Kommission bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 6 Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übermittelt.

Die Kommission überprüft die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Berichte und erstellt gegebenenfalls Berichte über die erhaltenen Informationen, um den Austausch von Informationen über die in den Mitgliedstaaten angewandten bewährten Verfahren zu erleichtern.

- (4) Zur Überwachung der Durchführung dieser Verordnung erhebt und überprüft die Kommission die gemäß diesem Artikel zur Verfügung gestellten Informationen.

- (5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen Folgendes festgelegt wird:
- a) die Methode und die Vorschriften für die Berechnung, Überprüfung und Übermittlung von Daten gemäß Absatz 1, einschließlich
 - i) der Methode zur Bestimmung der Menge und des Gewichts der Teile, Bauteile und Werkstoffe, die für die in Absatz 1 Buchstaben g, h und i genannten Zwecke entfernt wurden,
 - ii) die Methode zur Bestimmung des Gewichts recycelter Abfälle, einschließlich der Bestimmung von Berechnungs- und Messpunkten, und erforderlichenfalls die Möglichkeit, durchschnittliche Verlustquoten anzuwenden,
 - iii) die Methode für die Berechnung und Überprüfung des Erreichens der Zielvorgaben für Wiederverwendung, Recycling und Verwertung gemäß Artikel 34.
 - b) das Format der Berichterstattung an die Kommission gemäß Absatz 1 sowie das Format des Qualitätskontrollberichts.
- Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (6) Die Hersteller, Organisationen für Herstellerverantwortung, Abfallbewirtschafter und sonstige einschlägige Wirtschaftsteilnehmer übermitteln den zuständigen Behörden genaue und zuverlässige Daten, die es den Mitgliedstaaten ermöglichen, ihren Berichterstattungspflichten nach diesem Artikel nachzukommen.

KAPITEL VII

BEFUGNISÜBERTRAGUNG UND AUSSCHUSSVERFAHREN

Artikel 50 *Ausübung der Befugnisübertragung*

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absätze 3 und 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4, Artikel 38 Absatz 7 und Artikel 40 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [*Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung*] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die in Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absätze 3 und 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4, Artikel 38 Absatz 7 und Artikel 40 Absatz 3 genannte

Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absätze 3 und 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4, Artikel 38 Absatz 7 und Artikel 40 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben hat oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 51 *Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 39 der Richtlinie 2008/98/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

KAPITEL VIII **ÄNDERUNGEN**

Artikel 53 *Änderungen der Verordnung (EU) 2019/1020*

In Anhang II der Verordnung (EU) 2019/1020 werden die Nummern 10 und 11 gestrichen.

Artikel 54 *Änderungen der Verordnung (EU) 2018/858*

Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 wird gemäß Anhang X dieser Verordnung geändert.

KAPITEL IX

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 55

Überprüfung

- (1) Bis zum 31. Dezember 203* [*Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Jahres 95 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung*] überprüft die Kommission die Anwendung dieser Verordnung und ihre Auswirkungen auf die Umwelt, die menschliche Gesundheit und das Funktionieren des Binnenmarkts und erstellt einen Bericht darüber, den sie dem Europäischen Parlament und dem Rat vorlegt.
- (2) Unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts und der in den Mitgliedstaaten gewonnenen praktischen Erfahrungen sowie einer etwaigen Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 nimmt die Kommission in ihren Bericht eine Bewertung folgender Aspekte dieser Verordnung auf:
 - a) Notwendigkeit, den Anwendungsbereich dieser Verordnung, insbesondere der Bestimmungen der Kapitel II und III sowie des Kapitels IV Abschnitt II, auf Fahrzeuge der Klassen L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} und L_{7e} gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben c bis g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und auf Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃ und O gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 auszuweiten;
 - b) Maßnahmen in Bezug auf die Bereitstellung von Informationen über besorgniserregende Stoffe in Fahrzeugen und Notwendigkeit, weitere Bestimmungen für besorgniserregende Stoffe einzuführen, die ein hochwertiges Recycling von Fahrzeugen am Ende ihrer Lebensdauer beeinträchtigen können;
 - c) Maßnahmen für die Entsorgung von Altfahrzeugen gemäß Kapitel IV, einschließlich der Höhe der Zielvorgaben gemäß Artikel 34 und der Notwendigkeit ihrer Überarbeitung;
 - d) Verstöße und Wirksamkeit, Verhältnismäßigkeit und abschreckende Wirkung von Sanktionen gemäß Artikel 48;
 - e) Notwendigkeit, Artikel 5 dieser Verordnung zu ändern.

Artikel 56

Aufhebung und Übergangsbestimmungen

- (1) Die Richtlinie 2000/53/EG wird mit Wirkung vom [*Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 12 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung*] aufgehoben.

Die folgenden Bestimmungen der Richtlinie 2000/53/EG gelten jedoch weiterhin:

- a) Artikel 4 Absatz 2 bis zum [*Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 71 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung*];

- b) Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 2, Artikel 7 Absatz 1, Artikel 8 Absätze 3 und 4 bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung];
 - c) Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b bis zum 31. Dezember 20** [Amt für Veröffentlichungen: bitte Jahr einfügen – letzter Tag des Jahres 35 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung];
 - d) Artikel 9 Absatz 1a Unterabsätze 1 und 3 sowie Artikel 9 Absätze 1b und 1d bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung];
 - e) Artikel 9 Absatz 1a bis zum [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 59 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung];
- (2) Die Richtlinie 2005/64/EG wird mit Wirkung vom [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 71 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] aufgehoben.
- Artikel 6 Absatz 3 der genannten Richtlinie wird jedoch mit Wirkung vom [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 35 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] aufgehoben.
- (3) Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabellen in Anhang XI zu lesen.

Artikel 57 *Inkrafttreten und Geltung*

- (1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
 - (2) Sie gilt ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 12 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung].
- Artikel 54 gilt jedoch ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 72 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in den Mitgliedstaaten.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

1.2. Politikbereich(e)

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

1.4. Ziel(e)

1.4.1. *Allgemeine(s) Ziel(e)*

1.4.2. *Einzelziel(e)*

1.4.3. *Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen*

1.4.4. *Leistungsindikatoren*

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. *Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative*

1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

1.5.4. *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

1.5.5. *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. *Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel*

3.2.2. *Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden*

3.2.3. *Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*

3.2.3.1. *Geschätzter Personalbedarf*

3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen*

3.2.5. *Finanzierungsbeteiligung Dritter*

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen an die kreislaforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG

1.2. Politikbereich(e)

Politikbereiche: 03 Binnenmarkt
09 Umwelt

Aktivitäten: 09 02 02 – Programm für Umwelt- und Klimapolitik (LIFE) – Kreislaufwirtschaft und Lebensqualität
03 02 01 01 – Funktionieren und Entwicklung des Binnenmarkts für Waren und Dienstleistungen

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- ☒ eine neue Maßnahme
- ☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁷¹
- ☒ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- ☒ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Verbesserung des Funktionierens des EU-Binnenmarkts durch Verringerung der negativen Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Konstruktion, Produktion, Lebensdauer und Behandlung von Altfahrzeugen sowie ein Beitrag zur Nachhaltigkeit der Automobil- und Recyclingindustrie.

1.4.2. Einzelziel(e)

Konstruktion und Produktion

- Die Entfernung, die Wiederverwendung, die Wiederaufarbeitung und das Recycling von in Fahrzeugen enthaltenen Werkstoffen, Teilen und Bauteilen erleichtern und verstärken.
- Den Einsatz von Recyclingstoffen bei der Produktion von Fahrzeugen erhöhen, wodurch Anreize für das Recycling geschaffen, strategische Abhängigkeiten von Rohstoffen verringert und die Dekarbonisierung der Automobilindustrie unterstützt werden.
- Stärkung der Kreislauffähigkeit von Lastkraftwagen, Bussen, Anhängern und bestimmten Fahrzeugen der Klasse L, die derzeit nicht in den Anwendungsbereich

⁷¹

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

der Altfahrzeugrichtlinie und der Rechtsvorschriften über die 3R-Typgenehmigung fallen.

Behandlung am Ende der Lebensdauer

- Verbesserung der Behandlung von Altfahrzeugen durch Erhöhung der Quantität und Qualität der wiederverwendeten, und wiederaufbereiteten Werkstoffe sowie der Recyclingstoffe, wodurch der ökologische Fußabdruck im Zusammenhang mit dem Ende der Lebensdauer verringert wird.
- Verstärkte Sammlung von Altfahrzeugen in der EU und Gewährleistung der technischen Überwachung der aus der EU ausgeführten Gebrauchtfahrzeuge, um die Zahl der „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ und ihren ökologischen Fußabdruck zu reduzieren.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

- Bessere Ausrichtung der Produktionsphase von Fahrzeugen auf ihre Abfallphase
- Anreize für das Recycling und die Verringerung der strategischen Abhängigkeiten von Rohstoffen und Energie
- Unterstützung der Dekarbonisierung der Automobilindustrie
- Verringerung des ökologischen Fußabdrucks im Zusammenhang mit dem Recycling von Fahrzeugen
- Verringerung des externen ökologischen Fußabdrucks der EU und der Risiken für die Straßenverkehrssicherheit im Zusammenhang mit der Ausfuhr nicht verkehrstauglicher Gebrauchtfahrzeuge
- Verbesserung der Kreislauffähigkeit und Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Behandlung von Fahrzeugen, die derzeit nicht in den Anwendungsbereich fallen

1.4.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

- Verbesserte Recyclingfähigkeit und Wiederverwendbarkeit von Fahrzeugen
- Gestraffte Demontageinformationen für die Verwertungsunternehmen
- Geringere Reparaturkosten durch gebrauchte Ersatzteile
- Verbesserte Sammlung von Fahrzeugen, geringere Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen minderwertiger Qualität
- Minderung der Zahl der Fahrzeuge, die illegal und informell behandelt werden
- Größere Mengen an wiederverwendeten und recycelten Teilen und Bauteilen
- Größere Mengen an Werkstoffen, die überhaupt recycelt oder hochwertiger recycelt werden, sowie verstärktes Recycling kritischer und strategischer Werkstoffe, wodurch Abhängigkeiten verringert werden
- Verringerte Energieabhängigkeit bei der Metall- und Kunststoffproduktion
- Geringere Abfallmengen auf Deponien
- Höherer Anteil recycelter Kunststoffe und möglicherweise anderer Werkstoffe in Neufahrzeugen
- Erhebliche Treibhausgaseinsparungen durch eine verbesserte Ressourceneffizienz

- Reduzierte Luftverschmutzung und weniger Verkehrsunfälle in den Einfuhrländern durch qualitativ hochwertigere und verkehrstaugliche Fahrzeuge
- Geringere Reparaturkosten für Fahrzeugeigner
- Höhere Einnahmen aus einer verbesserten Sammlung und Behandlung
- Verbesserte Märkte für Sekundärrohstoffe, insbesondere Kunststoffe
- Verringerung der Luftverschmutzung durch verstärktes Recycling von Kunststoffen
- Erheblicher Beschäftigungszuwachs
- Verringerte externe Umwelteffekte schlecht bewirtschafteter Abfälle
- Mehr legitime Einkünfte und höhere Steuereinnahmen
- Verbesserte Wiederverwendung und verbessertes Recycling von Fahrzeugen, die derzeit nicht in den Anwendungsbereich fallen

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Die Einzelheiten der Anforderungen müssten im Wege von Durchführungsrechtsakten/delegierten Rechtsakten innerhalb eines Zeithorizonts von 1–8 Jahren umgesetzt werden. Aus diesem Verordnungsvorschlag leiten sich mehrere Maßnahmen in Form von Mandaten, delegierten Beschlüssen oder Durchführungsbeschlüssen und Folgenabschätzungsberichten ab.

Die Maßnahmen umfassen eine einheitliche Definition und eine verbesserte Überprüfung mit Informationsanforderungen an Recyclingfähigkeit, Wiederverwendbarkeit, Entfernbarkeit und Kreislauffähigkeit sowie Angaben zum Recyclinganteil. Verschiedene Bestimmungen erfordern die Festlegung weiterer Spezifikationen für die Sammlung und Behandlung, einschließlich der Berechnungsregeln für Wiederverwendungs- und Recyclingzielvorgaben sowie den elektronischen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten, um interoperable Register und gestraffte Zollkontrollen zu ermöglichen. Weitere Harmonisierungselemente betreffen die Festlegung einheitlicher Kriterien für die Gebührenanpassung im Zusammenhang mit der erweiterten Herstellerverantwortung und die grenzüberschreitende erweiterte Herstellerverantwortung.

Im Einzelnen (Zeitplan für die Aufgabenerfüllung in Monaten nach dem Inkrafttreten):

- Verbesserung der Methodik für die Bestimmung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten (36 Monate);
- Verbesserung der Risikobewertung der verbleibenden Ausnahmen für gefährliche Stoffe mit Unterstützung durch die ECHA (24 Monate), Übertragung von Ausnahmen für die Beschränkung batteriebezogener Stoffe auf die Batterieverordnung, allgemeine Überprüfung und Angleichung an REACH/„Omnibus-Verordnung“ (96 Monate);

- Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften für den Kunststoffrezyklatanteil (24 Monate), Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Stahl (36 Monate) und anderen Werkstoffen (36 Monate), Meldungsformate für andere Werkstoffe einschließlich kritischer Rohstoffe (60 Monate);
 - Festlegung von Anforderungen an die Entfernbarkeit von Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie allgemeine Angaben zum Entfernen anderer relevanter Bauteile, einschließlich Änderung der gesonderten Behandlung in Anhang VII (36 Monate), Aktualisierung der Informationsanforderungen (72 Monate);
 - Spezifizierung der Anforderungen an die Kreislauffähigkeit und harmonisierte Berichterstattung (36 Monate);
 - Kennzeichnungsanforderungen für Kunststoffteile (Aktualisierung nach 72 Monaten), Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren im Einklang mit den Anforderungen der Batterieverordnung und der Verordnung zu kritischen Rohstoffen (36 Monate);
 - Änderung der Berichterstattungspflichten für Ausfuhren und Berechnungsvorschriften für die Behandlungsleistung (24 Monate);
 - Aktualisierung der bestehenden Berichterstattung und ihrer Formate über die Behandlungsleistung, die derzeit auf der Entscheidung 2005/293 der Kommission (ausgeführt von ESTAT) beruht, insbesondere in Bezug auf die entfernten Batterien und Elektroantriebsmotoren (36 Monate);
 - Aktualisierung der Typgenehmigungsformate und der Beschreibungsmappe, die den Typgenehmigungsbehörden vorzulegen sind (zwischen 24 und 48 Monaten im Rahmen der bestehenden Ermächtigung);
 - Entwicklung von Kriterien für den Kreislaufpass für Fahrzeuge (84 Monate);
 - Harmonisierte Gebühren im Zusammenhang mit der erweiterten Herstellerverantwortung (60 Monate) und Kriterien für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung (36 Monate).
-
- Kriterien für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, Anforderungen an die technische Überwachung und Interoperabilität der Fahrzeugzulassungsinformationen (48 Monate);
 - IT-Entwicklung des Single-Window-Systems und Unterstützung der GD TAXUD bei der Übermittlung von Informationen für Zollbehörden im Rahmen von MOVEHUB (84 Monate); – Bewertung des Funktionierens des Marktes für Ersatzteile (96 Monate, Überprüfungsklausel);
 - Schrittweiser Ansatz für die Erweiterung des Anwendungsbereichs der Fahrzeugklassen und Vorbereitung auf die Überprüfung (96 Monate).

- 1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

Gründe für Maßnahmen auf europäischer Ebene (ex-ante):

Eine Modernisierung der geltenden Altfahrzeugrichtlinie, die vor mehr als 20 Jahren angenommen wurde, ist notwendig, um sicherzustellen, dass Hersteller, Importeure und Wirtschaftsteilnehmer Anreize für die Verwirklichung der Ziele des Grünen Deals erhalten und in der Lage sind, einen Beitrag zum Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft zu leisten.

Die Evaluierung dieser Richtlinie hat gezeigt, dass erhebliche Verbesserungen erforderlich sind, um den Übergang der Automobilindustrie zu einer Kreislaufwirtschaft voranzutreiben und so den ökologischen Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion und der Behandlung von Altfahrzeugen zu verringern und die Nachhaltigkeit der Automobil- und Recyclingindustrie in Europa zu stärken.

Da die Automobilindustrie mit der Umstellung auf Elektrofahrzeuge einen massiven Wandel durchläuft, wird sich der größte Teil des ökologischen Fußabdrucks von Fahrzeugen von der Nutzungsphase auf die Produktions- und Recyclingphase verlagern und eine umfassende Versorgung mit kritischen Rohstoffen erforderlich sein.

Erwarteter Unionsmehrwert (ex post)

Diese Maßnahme verringert die daraus resultierende erhöhte Anfälligkeit der Lieferketten der EU-Industrie, insbesondere für kritische Rohstoffe, die für die strategische Autonomie der EU von entscheidender Bedeutung sind. Gleichzeitig erleichtert die qualitativ hochwertigere Sammlung und Behandlung eine bessere Nutzung von Recyclingstoffen, die den Übergang zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft im Jahr 2040 mit bis zu 14 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr unterstützt.

Der Mehrwert eines EU-Ansatzes in Form einer einzigen Verordnung besteht darin, dass er die Kohärenz der Anforderungen an die Konstruktion und Produktion von Fahrzeugen unter dem Dach der Typgenehmigung mit den Anforderungen in den Sammlungs- und Abfallphasen gewährleistet. Eine verbesserte Synchronisierung ist erforderlich, um die wirtschaftliche und ökologische Qualität von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen aus Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Recycling zu erhalten.

1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Diese Verordnung folgt dem Beispiel der Batterieverordnung, die einen umfassenden Rahmen für die Verbesserung der Kreislauffähigkeit von Batterien bietet. Mehrere Bestimmungen ergänzen die Nachhaltigkeitsanforderungen für Elektrofahrzeugbatterien, die den größten künftigen Teilsektor im Rahmen der Batterieverordnung bilden. In dieser sektorspezifischen Abfallgesetzgebung, die vollständig in den Typgenehmigungsrahmen integriert werden soll, wird der detaillierte Bedarf an einer verbesserten Konstruktion, Produktion und Verwertung kritischer und strategischer Rohstoffe festgelegt, der in dem kürzlich angenommenen Vorschlag für eine Verordnung zu kritischen Rohstoffen berücksichtigt wurde, insbesondere für Dauermagnetmaterialien in Elektroantriebsmotoren für Fahrzeuge.

1.5.4. *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

Die Europäische Kommission schlägt einen umfassenden Aufbauplan auf der Grundlage eines aufgestockten langfristigen Haushalts für den folgenden Mehrjährigen Finanzrahmen sowie ein neues Aufbauinstrument, Next Generation EU, vor.

Die Grundlage für die Aufbaustrategie der EU bildet der europäische Grüne Deal. Dazu gehört auch das Ziel eines umweltfreundlicheren Verkehrs und einer umweltfreundlicheren Logistik, einschließlich der Elektromobilität, die die Haupttriebfedern für den exponentiellen Anstieg der Nachfrage nach Batterien, Elektroantriebsmotoren und vielen anderen kritischen und strategischen Rohstoffen, einschließlich des für sie erforderlichen kumulierten Energieaufwands, sind.

Die Ziele dieser Verordnung werden durch den mehrjährigen Finanzrahmen und das Aufbauinstrument „Next Generation EU“ unterstützt, die beide einen wichtigen Schwerpunkt auf Finanzierungen und Investitionen zur Förderung des Übergangs der europäischen Wirtschaft zu klimaneutralen und kreislaforientierten Modellen legen. Dazu gehören Investitionen in die Modernisierung der Abfallbewirtschaftung, die Steigerung der Recyclingkapazitäten für bestimmte Abfallströme und die Förderung von hochwertigem Recycling und Innovation.

Die Kreislaufwirtschaft ist auch in die Matrix des Forschungsprogramms Horizont Europa eingebettet, insbesondere in die Partnerschaft für die Kreislaufwirtschaft, und bildet eine der Säulen des Programms für Umwelt- und Klimapolitik (LIFE) 2021–2027. Sie werden wesentlich dazu beitragen, die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit Europas auf diesem Gebiet sicherzustellen und in Europa Wirtschaft, Wachstum und Wohlergehen zu stärken. Die EU wird voraussichtlich auch im nächsten MFR Forschungsarbeiten auf diesem und verwandten Gebieten fördern.

1.5.5. *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

Zur Straffung und Verbesserung der Kohärenz bei der Bewertung von Stoffbeschränkungen wäre das Fachwissen der Europäischen Chemikalienagentur (Risikobewertungen von Stoffen) und der Gemeinsamen Forschungsstelle (im Folgenden „JRC“; Entwicklung von Methoden und Verfahren) am besten geeignet, um die Kohärenz bei der Umsetzung des vorgeschlagenen Ansatzes in Bezug auf damit zusammenhängende Dossiers wie die Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte, Batterien und die Verordnung zu kritischen Rohstoffen zu gewährleisten und auf das darin enthaltene Fachwissen zurückzugreifen.

Was die JRC betrifft, so könnten die Arbeiten auf früheren Forschungsarbeiten der JRC zur Bewertung der Auswirkungen der Zielvorgaben für den Rezyklatanteil und der Überprüfungsvorschriften für Recyclingraten von Batterien sowie auf laufenden Tätigkeiten der JRC im Bereich der Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte und auf den Tätigkeiten der JRC für die GD GROW zu künftigen politischen Maßnahmen für kritische Rohstoffe (0,837 Mio. EUR) aufbauen. Die JRC wird prüfen, wie bei den Arbeiten in Zusammenarbeit mit der DG ENV und der DG GROW am besten Synergien geschaffen und Unterstützung geleistet werden kann.

Für die Entwicklung des IT-Systems und den Datenaustausch für Zollkontrollen stehen der Personal- und Ressourcenbedarf in der GD TAXUD und der GD MOVE im Zusammenhang mit der Digitalisierung von Fahrzeugzulassungsinformationen in MOVEHUB und spiegeln das Bestreben wider, die Ausfuhr nicht verkehrstauglicher Fahrzeuge minderwertiger Qualität in Drittländer zu beschränken, um das anhaltende Problem des ungewissen Verbleibs von Fahrzeugen anzugehen. Langfristig unterstützt diese IT-Entwicklung die weitere Digitalisierung der Fahrzeugzulassungsinformationen, die derzeit für die laufende Überarbeitung der Richtlinien der GD MOVE zu diesem Thema geprüft wird, die im Laufe des Jahres 2023 angenommen werden soll.

Im Hinblick auf die Kreislaufstrategie, die Kriterien für den Kreislaufpass und die Anforderungen im Zusammenhang mit der erweiterten Herstellerverantwortung sind externe Auftragnehmer am besten in der Lage, die erforderliche technische Unterstützung zu leisten (0,500 Mio. EUR von der GD GROW). Gleiches gilt für Begleitstudien in Bezug auf Behandlungsanforderungen, das Funktionieren der Märkte für Ersatzteile, die Vorbereitung auf die Überprüfung von Ausnahmeregelungen für Stoffbeschränkungen (0,075 Mio. EUR) und den geplanten schrittweisen Ansatz für die Erweiterung des Anwendungsbereichs (0,575 Mio. EUR von der GD ENV für 2024–2027).

1.6. **Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative**

☐ **befristete Laufzeit**

- ☐ Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- ☐ Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

☒ **unbefristete Laufzeit**

- Anlaufphase von 2025 bis 2028,
- anschließend reguläre Umsetzung und vollständige Umsetzung ungefähr im Jahr 2032.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)⁷²

☒ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission

- ☒ durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- ☐ durch Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten

☐ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- ☐ Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- ☐ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- ☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

Bemerkungen

Direkte Mittelverwaltung durch die GD ENV, GD GROW, GD MOVE, GD TAXUD und Verwaltungsvereinbarungen mit der JRC.

⁷² Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache):
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die Initiative erfordert Beschaffungsmaßnahmen und Verwaltungsvereinbarungen mit der JRC und wirkt sich auf die Humanressourcen der Kommission aus.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

n. a.

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle

n. a.

2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)

n. a.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

n. a.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM ⁷³	von EFTA-Ländern ⁷⁴	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁷⁵	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
1	03 02 01 01 Funktionieren und Entwicklung des Binnenmarkts für Waren und Dienstleistungen	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN
3	09 02 02 – Kreislaufwirtschaft und Lebensqualität	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN
7	20 02 01 01 Vertragsbedienstete	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN
7	20 02 01 03 Vorübergehend zur Kommission abgeordnete nationale Beamte	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

- Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	n. a.					

⁷³ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁷⁴ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁷⁵ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	1	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
--	---	---------------------------------------

GD GROW	03 02 01 01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	INSGESAMT 2024–2027
Operative Ausgaben, Begleitstudien	Verpflichtungen	(1a)	-	0,250	-	0,250	0,500
	Zahlungen	(2a)	-	0,250	-	0,250	0,500
Mittel INSGESAMT für die GD GROW	Verpflichtungen	=1a+1b +3	-	0,250	-	0,250	0,500
	Zahlungen	=2a+2b +3	-	0,250	-	0,250	0,500

Die GD GROW schätzt, dass die Entwicklung der aktualisierten Methodik für die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten, die Kriterien für die Entfernbarkeit von Batterien und Elektroantriebsmotoren und der elektronische Informationsaustausch für den vorgeschlagenen Kreislaufpass für Fahrzeuge jeweils (0,250 Mio. EUR, 0,250 Mio. EUR) erfordern.

Im Zeitraum 2028–2033 werden einige zusätzliche Mittel benötigt, um die Arbeiten nach dem Ende des derzeitigen MFR im Jahr 2027 voranzutreiben: Für die GD GROW ist für den Zeitraum von 2028 bis zur vollständigen Umsetzung ungefähr im Jahr 2032 ein Gesamtbetrag in Höhe von 0,150 Mio. EUR für technische Studien vorgesehen.

Der oben genannte Betrag wäre auch erforderlich, um den entsprechenden Anteil der Verwaltungsvereinbarungen zu finanzieren, der zwischen der GD ENV/GD GROW und der JRC erörtert werden soll, sowie für die Beschaffung von Studien und Daten im Zusammenhang mit den Bestimmungen der GD GROW (aktualisierte Methodik für die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten, die Kriterien für die Entfernbarkeit von Batterien und Elektroantriebsmotoren und den elektronischen Informationsaustausch für den vorgeschlagenen Kreislaufpass für Fahrzeuge). Es würden erhebliche Synergien mit der laufenden einschlägigen Unterstützung durch die JRC für die Verordnung zu kritischen Rohstoffen berücksichtigt.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	3	Natürliche Ressourcen und Umwelt
--	----------	----------------------------------

GD ENV	09 02 02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	INSGESAMT 2024–2027
Operative Ausgaben GD ENV, Begleitstudien	Verpflichtungen	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Zahlungen	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Kodelegation an die GD TAXUD, Entwicklung der Single-Window-Umgebung für den Zoll	Verpflichtungen	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Zahlungen	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Kodelegation an die GD MOVE, IT-Unterstützung	Verpflichtungen	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Zahlungen	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Verwaltungsvereinbarung mit der JRC	Verpflichtungen	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Zahlungen	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
Mittel INSGESAMT für die GD ENV	Verpflichtungen	=1a+1b +3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Zahlungen	=2a+2b +3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

Die GD ENV hat eine Schätzung vorgenommen für den Bedarf an Studien zur technischen Unterstützung (von 2024 bis 2031) für den Anteil recycelter Kunststoffe und die Aussichten für das chemische Recycling (0,100 Mio. EUR), die Studie zur Festlegung der Zielvorgaben für den Anteil recycelten Stahls (0,100 Mio. EUR), die umfassendere Machbarkeitsstudie für den Recyclinganteil von kritischen Rohstoffen, Aluminium und Magnesium (0,100 Mio. EUR im Jahr 2027), die Kriterien für die Gebührenanpassung der erweiterten Herstellerverantwortung (0,050 Mio. EUR), die Qualitätsanforderungen für PST-Technologien (0,050 Mio. EUR), den grenzüberschreitenden Mechanismus für die Zusammenarbeit im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung (0,100 Mio. EUR), die Vorbereitung der Überprüfung der Ausnahmen für Stoffbeschränkungen (0,075 Mio. EUR) und die Vorschriften für die Berechnung und Überprüfung der gesamten Recyclingleistung (0,575 Mio. EUR) für den Zeitraum 2024–2027.

Die JRC wird wahrscheinlich eine wichtige Rolle dabei spielen, die Kommission bei einigen der oben genannten technischen Arbeiten zu unterstützen, die für die Entwicklung von Spezifikationen für den Rezyklatanteil, die Entfernbarkeit von Batterien und Elektroantriebsmotoren, die viele kritische Rohstoffe enthalten, sowie die Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften für die Behandlung erforderlich sind. Eine mögliche Verwaltungsvereinbarung kann den geschätzten Bedarf (0,837 Mio. EUR für 2024–2027) decken und gleichzeitig die Synergien mit

den damit verbundenen Aufgaben im Rahmen der Vorschläge für eine Verordnung zu kritischen Rohstoffen, eine Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte, eine Verordnung über Verpackungen und Verpackungsabfälle sowie Vorschriften zu Einwegkunststoff maximieren.

Die Kodelegation wird von der GD ENV an die GD TAXUD und die GD MOVE vorgenommen, um Fahrzeugzulassungsinformationen zu digitalisieren, indem IT-Systeme erweitert werden, um die Interoperabilität der Digitalisierung von Fahrzeugregistern zu schaffen, und als zweiten Schritt Echtzeit-Ausfuhrkontrollen durch die Verknüpfung mit dem Single-Window-System im Zollbereich für den Zeitraum 2024–2027 einzuführen.

Im Zeitraum 2028–2033 werden einige zusätzliche Mittel benötigt, um die Arbeiten nach dem Ende des derzeitigen MFR im Jahr 2027 voranzutreiben:

- c) Für die GD ENV ist für den Zeitraum von 2028 bis zur vollständigen Umsetzung ungefähr im Jahr 2032 ein Gesamtbetrag in Höhe von 0,550 Mio. EUR für technische Studien vorgesehen.
- d) Für die GD TAXUD ist für den Zeitraum von 2028 bis zur vollständigen Umsetzung ungefähr im Jahr 2032 ein Gesamtbetrag in Höhe von 0,500 Mio. EUR für IT-Entwicklungen vorgesehen.
- e) Ressourcen für die JRC in Form möglicher zusätzlicher Verwaltungsvereinbarungen in Höhe von insgesamt 0,335 Mio. EUR für den Zeitraum 2028–2032.

Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	=4+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Zahlungen	=5+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		7	Verwaltungsausgaben				
GD ENV, GD TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	INSGESAMT 2024–2027
Personalausgaben GD ENV	Verpflichtungen	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Zahlungen	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Personalausgaben GD TAXUD	Verpflichtungen	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Zahlungen	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens für die GD GROW und die GD TAXUD	Verpflichtungen	=1a+1b +3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Zahlungen	=2a+2b +3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Die Begründung für den Personalbedarf findet sich in Abschnitt 3.2.3.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	INSGESAMT 2024–2027
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Zahlungen	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben			Jahr N		Jahr N+1		Jahr N+2		Jahr N+3		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.						INSGESAMT	
	ERGEBNISSE																	
	↓	Art ⁷⁶	Durch- schnitts- kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamt- zahl
EINZELZIEL Nr. 1 ⁷⁷ ...																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																		
EINZELZIEL Nr. 2 ...																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																		
INSGESAMT																		

⁷⁶ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

⁷⁷ Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e)...)“ beschrieben.

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.3.1. Geschätzter Bedarf an Verwaltungsmitteln in der Kommission

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	INSGESAMT 2024–2027
20 01 02 01 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission) GD GROW: Zeitbedienstete					
20 01 02 01 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission) GD ENV: Zeitbedienstete					
20 01 02 03 (in den Delegationen)					
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)					
01 01 01 11 (Direkte Forschung)					
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)					
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation) GD ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation) GD TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
- in den Delegationen					
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)					
01 01 01 12 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)					
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)					
INSGESAMT	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Für die allgemeine Verwaltung sind keine zusätzlichen Zeitbedienstetenstellen erforderlich. Die erwartete Überwachung aller Verhandlungsaufgaben im Jahr 2024 und die Vorbereitung, Ausarbeitung und Annahme von abgeleiteten Rechtsvorschriften innerhalb der vorgeschlagenen Fristen wird von den vorhandenen Zeitbediensteten übernommen.
Externes Personal	Zusätzliche technische Aufgaben, die von der GD GROW geleitet werden, werden durch vorhandenes Personal abgedeckt, ergänzt durch Unterstützung durch die GD ENV und technisches Fachwissen der JRC (sofern vereinbart): – Verbesserung der Methodik für die Bestimmung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten; – Verbesserung der Risikobewertung der verbleibenden Ausnahmen für gefährliche Stoffe mit Unterstützung durch die ECHA, Übertragung von Ausnahmen für die Beschränkung batteriebezogener Stoffe auf die Batterieverordnung, allgemeine Überprüfung und Angleichung an REACH/„Omnibus-Verordnung“;

- Festlegung von Anforderungen an die Entfernbarkeit von Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren sowie allgemeine Angaben zum Entfernen anderer relevanter Bauteile, einschließlich Änderung der gesonderten Behandlung in Anhang IV, Aktualisierung der Informationsanforderungen (Unterstützung durch die JRC);
- Spezifizierung der Anforderungen an die Kreislauffähigkeit;
- Kennzeichnungsanforderungen für Kunststoffteile (Aktualisierung nach 72 Monaten), Elektrofahrzeugbatterien und Elektroantriebsmotoren im Einklang mit den Anforderungen der Batterieverordnung und der Verordnung zu kritischen Rohstoffen (36 Monate);
- Aktualisierung der Typgenehmigungsformate und der Beschreibungsmappe, die bei der Typgenehmigungsbehörde vorzulegen sind;
- Entwicklung von Kriterien für den Kreislaufpass für Fahrzeuge.

Für die GD ENV müssen weitere Aufgaben durch zusätzliche VB- und ANS-Stellen abgedeckt werden. Für die GD ENV sollte dies ab 2024 1,0 VZÄ ANS sein, das im Jahr 2024 durch 0,5 VZÄ VB, im Jahr 2025 durch 2,0 VZÄ VB und sowohl im Jahr 2026 als auch im Jahr 2027 durch 2,5 VZÄ VB ergänzt wird, um die technischen Arbeiten mit Unterstützung der JRC, sofern vereinbart, durchzuführen, einschließlich:

- Berechnungs- und Überprüfungsvorschriften für den Kunststoffrezyklatanteil, Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Stahl, umfassendere technische und wirtschaftliche Machbarkeitsstudie für kritische Rohstoffe und andere Werkstoffe, Meldeformate für andere Werkstoffe, einschließlich kritischer Rohstoffe (Unterstützung der GD GROW und der JRC);
- Änderung der Berichterstattungspflichten für Ausfuhren und der Berechnungsvorschriften für die Behandlungsleistung (Unterstützung der JRC);
- Qualitätsanforderungen für Verwertungsunternehmen und PST;
- Harmonisierte Gebühren und Kriterien für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der erweiterten Herstellerverantwortung;
- Kriterien für den Export von Gebrauchtfahrzeugen;
- Bewertung des Funktionierens des Marktes für Ersatzteile (96 Monate, Überprüfungsklausel);
- Schrittweiser Ansatz für die Erweiterung des Anwendungsbereichs der Fahrzeugklassen und Vorbereitung auf die Überprüfung (96 Monate).

Für die GD TAXUD sind im Hinblick auf VB-Stellen 1,0 VZÄ für 2025 und 1,5 VZÄ für die Jahre 2026 und 2027 vorgesehen, und die Aufgaben der GD MOVE werden mit technischer Unterstützung der GD ENV (durch die oben aufgeführten Mitarbeiter der GD ENV) mit vorhandenem Personal abgedeckt:

- Umsetzung der Anforderungen an die technische Überwachung und Interoperabilität der Fahrzeugzulassungsinformationen;
- IT-Entwicklung des Single-Window-Systems und Unterstützung der GD TAXUD bei der Übermittlung von Informationen für Zollbehörden im Rahmen von MOVEHUB.

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ kann innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.
- ☐ erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.
- ☐ erfordert eine Revision des MFR.

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- ☐ sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ⁷⁸	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.			Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁷⁸ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die übrigen Einnahmen
- Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative						
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
Artikel								

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

--

Sonstige Anmerkung (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

--