



Brüssel, den 11. Juni 2025  
(OR. en)

10092/25

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2023/0284 (COD)**

---

ENV 502  
ENT 95  
MI 370  
CODEC 778

## VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Betr.: 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  
– Allgemeine Ausrichtung

## I. EINLEITUNG

1. Die Europäische Kommission hat am 13. Juli 2023 einen 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 (im Folgenden der „Vorschlag“) veröffentlicht.
2. Die Kommission hat ihren Gesetzgebungsvorschlag und die dazugehörige Folgenabschätzung zusammen mit einem ersten Gedankenaustausch in der Sitzung der Gruppe „Umwelt“ vom 3. Oktober 2023 während des spanischen Ratsvorsitzes vorgestellt.

3. Der Vorschlag enthält Anforderungen, mit denen sichergestellt werden soll, dass neue Fahrzeuge auf eine Art konzipiert sind, die das Recycling, die Wiederverwendung und die Wiederaufarbeitung von Teilen und Bauteilen erleichtert. Ferner wird vorgeschlagen, ein verbindliches Ziel für die Verwendung von recycelten Kunststoffen einzuführen und die Kommission zu ermächtigen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um in der Zukunft Ziele für recycelten Stahl, kritische Rohstoffe und Aluminium festzulegen. Der Vorschlag zielt darauf ab, die erweiterte Herstellerverantwortung zu stärken, und enthält strengere Rückverfolgbarkeits- und Kontrollmaßnahmen, um die Sammlung von Altfahrzeugen zu verbessern und das anhaltende Problem der „Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib“ anzugehen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, die nicht mehr verkehrssicher sind, zu verbieten, damit die Union ihrem Engagement, nicht zur Umweltverschmutzung in Drittländern beizutragen und wertvolle Stoffe in der EU zu halten, nachkommen kann. Mit dem Vorschlag wird ferner das Ziel verfolgt, Altfahrzeuge besser zu verwerten, in dem ein Recyclingziel für Kunststoffe festgelegt wird und Teile und Bauteile – zur Förderung der Kreislaufwirtschaft – vor dem Schreddern verpflichtend zu entfernen sind.
4. Im Europäischen Parlament wurde das Dossier gleichzeitig an den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI), der Herrn Jens GIESEKE (PPE, DE) als Berichterstatter ernannt hat, und an den Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO), der Herrn Paulius SAUDARGAS (PPE, LT) als Berichterstatter ernannt hat, überwiesen.
5. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 13. Dezember 2023 abgegeben.
6. Auf Gruppenebene wurde der Vorschlag während des spanischen, belgischen, ungarischen und polnischen Vorsitzes in 17 Sitzungen erörtert. Der erste Kompromisstext wurde während des belgischen Vorsitzes ausgearbeitet und veröffentlicht.<sup>1</sup> Ein weiterer Kompromissvorschlag wurde während des ungarischen Vorsitzes ausgearbeitet.<sup>2</sup> Der derzeitige polnische Vorsitz hat zwei weitere Kompromisstexte ausgearbeitet.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Dok. 11733/24.

<sup>2</sup> Dok. 16429/24.

<sup>3</sup> Dok. 6117/25 und Dok. 8543/25.

7. Der belgische Vorsitz unterrichtete die Delegationen über den Sachstand als Punkt „Sonstiges“ auf der Tagesordnung für die Tagung des Rates (Umwelt) am 17. Juni 2024, und auf der Tagung des Rates (Umwelt) am 17. Dezember 2024, während des ungarischen Vorsitzes, fand eine Orientierungsaussprache über den Vorschlag statt. Der AStV hat am 30. April 2025 Leitlinien für die weiteren Arbeiten in Bezug auf die Frage der Verbraucherabfälle, die auf die Zielvorgaben für den Mindestzyklatanteil angerechnet werden können, vorgegeben.
8. Am 4. Juni 2025 hat der AStV den Vorschlag zur Vorbereitung der Tagung des Rates (Umwelt) erörtert und ist zu dem Schluss gelangt, dass er vorbehaltlich einiger Anpassungen, die in der Anlage wiedergegeben sind, dem Rat übermittelt werden kann, damit dieser auf seiner Tagung am 17. Juni 2025 eine allgemeine Ausrichtung festlegen kann.

## **II. WICHTIGSTE ELEMENTE DES KOMPROMISSTEXTES DES VORSITZES**

### **a) Rechtsgrundlage**

Die Kommission hat vorgeschlagen, dass Artikel 114 AEUV als Rechtsgrundlage für den gesamten Vorschlag dienen sollte. Unter Berücksichtigung der Beratungen auf Gruppenebene hat der Vorsitz Artikel 192 Absatz 1 AEUV als Rechtsgrundlage für die Kapitel IV und V des Vorschlags über die Entsorgung von Altfahrzeugen und über Gebrauchtfahrzeuge und ihre Ausfuhr hinzugefügt, während die anderen Bestimmungen der Verordnung, insbesondere Kapitel II und III, die in erster Linie die Herstellung von Neufahrzeugen betreffen, weiterhin auf Artikel 114 AEUV gestützt sind.

## b) Erweiterungen des Anwendungsbereichs (Artikel 2)

Eine Reihe von Delegationen sprach sich für eine ehrgeizigere Zielsetzung in Bezug auf sogenannte schwere Nutzfahrzeuge sowie zwei-, drei- und vierrädrige Fahrzeuge aus. Dies umfasst neue Verpflichtungen, die ursprünglich nur für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorgesehen waren, beispielsweise die Konzipierung zur leichten Entfernung bestimmter Teile, die Einführung einer Kreislauffähigkeitsstrategie oder die Kennzeichnung von Teilen. Gleichzeitig sollte die Regelung der erweiterten Herstellerverantwortung für schwere Nutzfahrzeuge und Krafträder nicht nur – wie von der Kommission vorgeschlagen – deren Sammlung und die Befreiung von Schadstoffen abdecken, sondern auch die Kosten der Behandlungskette insgesamt, wie dies bereits bei Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen der Fall ist. Die meisten dieser neuen Verpflichtungen werden ferner für Krafträder der Klassen L1e und L2e, die im ursprünglichen Vorschlag der Kommission nicht enthalten waren, gelten.

Darüber hinaus wurden bestimmte Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung in den Anwendungsbereich der Verordnung aufgenommen, um die Vorteile in Bezug auf das Kreislaufprinzip und die Behandlung weiter zu erhöhen. Ausgenommen sind Wohnanhänger, Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, die von einem Kleinserienhersteller hergestellt werden, und Teile von Fahrzeugen eines Kleinserienherstellers, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, mit Ausnahme des Basisfahrzeugs.

In ähnlicher Weise werden nun auch Fahrzeugteile, die Phasen der Mehrstufen-Typgenehmigung unterliegen, die später als beim Basisfahrzeug stattfinden, unter die Verordnung fallen (sofern sie nicht unter die oben genannte Ausnahme für Kleinserien fallen).

**c) Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen (Artikel 37)**

Für jeden Eigentümerwechsel sieht der überarbeitete Ansatz vor, dass Unterlagen vorgelegt werden müssen, die belegen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Bei diesen Unterlagen kann es sich um eine Bewertung gemäß Anhang I (siehe unten) oder um eine gültige Prüfbescheinigung handeln. Eine Ausnahme von dieser Anforderung ist für Wechsel des Eigentums an verkehrssicheren Fahrzeugen vorgesehen, das von natürlichen Personen, die keine Wirtschaftsteilnehmer sind, übertragen wird. Diese Ausnahmeregelung gilt jedoch nicht für Online-Verkäufe, da sie ein höheres Risiko darstellen. Die oben genannten Änderungen gehen mit einer geänderten Begriffsbestimmung für Altfahrzeuge und einem wesentlich geänderten Anhang I einher, in dem die verbindlichen und indikativen Kriterien festgelegt sind, die zu bewerten sind, um festzustellen, ob es sich bei einem Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt. Ausnahmen sind in Anhang I Teil C für Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse und für Fälle vorgesehen, in denen der Fahrzeugeigner beschließt, das Fahrzeug wieder in einen verkehrssicheren Zustand zu bringen.

**d) Zielvorgaben für den Mindestrezyklatanteil (Artikel 6)**

Um den Weg für erhebliche Vorteile in Bezug auf die Kreislaufwirtschaft zu ebnen und gleichzeitig einen realistischen Ansatz beizubehalten, fußt der Kompromisstext auf einem dreistufigen Ansatz hinsichtlich der Zielvorgaben für den Mindestanteil an recycelten Kunststoffen. Die Zielvorgaben werden schrittweise von mindestens 15 % nach 72 Monaten, auf 20 % nach 96 Monaten und 25 % nach 120 Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung angehoben. Als Schutzmechanismus ist die Kommission befugt, befristete Ausnahmen von diesen Zielen festzulegen, wenn die mangelnde Verfügbarkeit oder überhöhte Preise für recycelte Kunststoffe die Einhaltung übermäßig erschweren. Hinsichtlich der Zielvorgaben für den Mindestrezyklatanteil anderer Werkstoffe wird die Kommission ermächtigt, auf der Grundlage einer von ihr vorzunehmenden Durchführbarkeitsstudie einen Mindestanteil an recyceltem Stahl festzulegen. Eine ähnliche Ermächtigung ist für weitere Werkstoffe vorgesehen, nämlich Aluminium, Magnesium und deren Legierungen, aber auch für Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium, Nickel, Kobalt oder Bor.

**e) Begriffsbestimmungen für Verbraucherabfälle, die auf die Zielvorgaben für den Mindestanteil an recycelten Kunststoffen angerechnet werden, sowie Audits durch Dritte (Artikel 3 Absatz 11 und Artikel 6, Anhang XIII)**

Die Begriffsbestimmung für Verbraucherabfälle wurde an die WTO-Vorschriften angepasst, damit die Verwendung von Recyclingstoffen mit Ursprung sowohl in der EU als auch in Drittländern ermöglicht wird. Diese Änderung geht mit einem System von Audits Dritter von Anlagen einher, die solche Recyclingstoffe herstellen, unabhängig davon, ob diese Anlagen sich in der EU oder in einem Drittland befinden. Die Konformitätsbewertungsstellen müssen über eine in der Union anerkannte oder gleichwertige international anerkannte Zertifizierung für die Durchführung von Audits, wie ISO 19011:2018 oder ISO/IEC 17020:2012 verfügen.

Mit diesen Audits wird bescheinigt, dass die Anlagen die im Unionsrecht festgelegten Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit, des Klimas und der Umwelt erfüllen oder diesen Anforderungen gleichwertig sind und dass die in solchen Anlagen behandelten Kunststoffabfälle aus Ländern stammen, die über eine umfassende Abfallbewirtschaftungsstrategie verfügen.

Angesichts der Verbindung zu globalen Handelsbeziehungen und Lieferketten sowie der Notwendigkeit, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Umweltvorteilen und der Wettbewerbsfähigkeit der Recycling- und Automobilindustrie der EU zu finden, sollten die gleichwertigen Bedingungen und Audits für in Drittländern recycelte Materialien erst 48 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung gelten. Die erwarteten Auswirkungen dieser Anforderungen sollten 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung umfassender bewertet werden. Darüber hinaus wurde eine Überprüfungsklausel in Artikel 55 aufgenommen.

**f) Pflichten der Hersteller (Kreislauffähigkeitsstrategie, Kreislaufpass für Fahrzeuge – Artikel 9 und 13)**

Um die Belastung der Fahrzeughersteller zu verringern, sieht der Kompromisstext vor, dass die Kreislauffähigkeit nach Fahrzeugklassen (d. h. allen Fahrzeugen, die ein Hersteller in der Klasse N1 herstellt) und nicht für jedes typgenehmigte Modell, wie es im ursprünglichen Vorschlag der Kommission der Fall war, festgelegt werden muss. Dies gilt nicht für bestimmte Informationen über die Entwicklung von Behandlungstechnologien und für Informationen über den Rezyklatanteil, die typspezifisch bleiben müssen.

In Bezug auf den digitalen Kreislaufpass eines Fahrzeugs wurde eine Reihe von Ergänzungen vorgenommen, um seine Integration in andere Pässe zu gewährleisten, die im Unionsrecht eingeführt wurden, wie z. B. die Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte. Der Kreislaufpass muss nun Informationen über Teile enthalten, die Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten, sowie eine Erklärung über den Rezyklatanteil, die Kreislauffähigkeitsstrategie und einen Verweis auf den Ersatzteilkatalog einschließlich der Position der Ersatzteile im betreffenden Fahrzeugtyp.

**g) Erweiterte Herstellerverantwortung (Artikel 16-22)**

Die Regelung der erweiterten Herstellerverantwortung wurde geändert, damit den Mitgliedstaaten mehr Flexibilität, um ihrer besonderen Situation oder bereits bestehenden Rechtsvorschriften Rechnung zu tragen, eingeräumt wird. Die Verpflichtungen der Hersteller können daher in Gebieten in äußerster Randlage angepasst werden, und die Mitgliedstaaten können verlangen, dass die Hersteller ihre Verpflichtungen im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung über eine Organisation für Herstellerverantwortung erfüllen.

In Bezug auf die Berechnung der Gebühr für die erweiterte Herstellerverantwortung wurde klargestellt, dass diese auch die Kosten des Transport von einer Sammelstelle zur Verwertungsanlage abdecken muss und dass die Hersteller die Kosten für Fahrzeuge, bei denen kein Hersteller ermittelt werden kann (oder dieser nicht mehr existiert), im Verhältnis zu ihrem Marktanteil tragen müssen.

Schließlich musste eine spezifische grenzüberschreitende Regelung für die Ausnahmesituation entwickelt werden, in der im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zu einem Altfahrzeug wird, kein Hersteller gemäß der Definition der Verordnung ermittelt werden kann. In diesem Fall werden die Kosten von dem Hersteller getragen, der das Fahrzeug auf dem (Unions-)Markt in Verkehr gebracht hat und der in jedem Mitgliedstaat über einen Bevollmächtigten für die Zwecke der erweiterten Herstellerverantwortung verfügen muss. Die Mitgliedstaaten können auch die Zahlung einer entsprechenden Gebühr bei der Erstzulassung eines Gebrauchtfahrzeugs oder eines Fahrzeugs, für das kein Hersteller ermittelt werden kann, verlangen, um die Behandlungskosten zu decken. Es sind Zusammenarbeit und Überwachungstätigkeiten vorgesehen, um die Einhaltung der Verordnung zu gewährleisten.

## **h) Sammlung (Artikel 23 und 24)**

Im Text des Vorsitzes wird klargestellt, dass Altfahrzeuge entweder direkt an eine zugelassene Verwertungsanlage oder, wenn von einem Mitgliedstaat genehmigt, an eine Sammelstelle abgegeben werden können, die in das Sammelsystem für sein Hoheitsgebiet einbezogen ist und dann verpflichtet ist, die Altfahrzeuge innerhalb eines Monats an eine zugelassene Verwertungsanlage zu liefern, um das Risiko illegaler Aktivitäten zu verringern. Die Möglichkeit der Zulassung von Sammelstellen wird als notwendig erachtet, um der Situation sehr kleiner Mitgliedstaaten oder entlegener Gebiete, in denen keine zugelassene Verwertungsanlage zur Verfügung steht, Rechnung zu tragen. Nun wird auch in Erwägungsgrund 46 klargestellt, dass Maßnahmen, mit denen festgelegt wird, ob die Lieferung von Altfahrzeugen kostenlos ist, auf finanziellen Anreizen beruhen können.

## **i) Behandlung (Artikel 27-36)**

Der Text des Vorsitzes enthält eine Reihe von Klarstellungen in den Artikeln zu den Verpflichtungen von zugelassenen Verwertungsanlagen, zum Schreddern, zur Lagerung, zum Entfernen von Flüssigkeiten sowie zu einer Frist für die Beseitigung von Schadstoffen sowie zu einer Ermächtigung der Kommission zur Anpassung der Behandlungsanforderungen, die nun speziell auf den wissenschaftlichen Fortschritt bei Behandlungstechnologien beschränkt ist. Im Text des Vorsitzes wurde das Verbot des gemischten Schredderns von Altfahrzeugen mit anderen Abfällen positiv umformuliert, sodass dieses Verfahren nun zulässig ist, wenn bestimmte Qualitätskriterien und Grenzwerte durch „Post-Schredder-Technologie“ erfüllt werden. Diese neuen Grenzwerte gelten auch als Bedingung für die Deponierung von Nicht-Inertabfällen aus dem Schreddern von Altfahrzeugen. Der Text ermöglicht es, mehr Ausnahmen für Teile und Bauteile aus Anhang VII Teil C zu streichen, wenn die Grenzwerte für Post-Schredder-Technologie erreicht werden können, um den Text zukunftssicherer, innovationsfreundlicher und technologienneutraler zu machen, da sich die Post-Schredder-Technologien in naher Zukunft weiterentwickeln werden. Teile, die aus Altfahrzeugen entfernt werden, sollten nicht als Abfall betrachtet werden, wenn die technische Bewertung ergibt, dass diese Teile und Bauteile gemäß Artikel 31 zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind.

### j) Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen (Artikel 37a-45)

Es wurde klargestellt, dass die Zollkontrollen zur Überprüfung, ob nur verkehrssichere Fahrzeuge aus der Union ausgeführt werden, vollständig automatisiert sind und weiterhin auf bestehenden Grundsätzen des Risikomanagements beruhen, ohne dass eine physische Kontrolle des Status einzelner Fahrzeuge erforderlich ist. Ferner wurde klargestellt, dass die Mitgliedstaaten weiterhin bestehende Anwendungen, einschließlich des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (EUCARIS), nutzen können, um sich mit der MOVE-HUB, der neuen Plattform für den Austausch von Nachrichten zur Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Mitgliedstaaten und der nationalen Zollsysteme über die Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll zu verbinden.

## III. FAZIT

9. Der Kompromisstext des Vorsitzes für eine allgemeine Ausrichtung ist in der Anlage zu diesem Vermerk wiedergegeben.<sup>4</sup>
10. Der Rat wird daher ersucht,
  - den Text in der Anlage zu prüfen und
  - auf seiner Tagung am 17. Juni 2025 eine Einigung über eine allgemeine Ausrichtung zu erzielen.

---

<sup>4</sup> Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch Unterstreichung und Streichungen durch [...] gekennzeichnet. Die jüngsten Änderungen gegenüber Dokument 9440/1/25 REV 1, über die der AStV am 4. Juni 2025 beraten hat, sind durch **Fettdruck und Unterstreichung** für Hinzufügungen und durch [...] für Durchstreichungen gekennzeichnet.

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 und 192 Absatz 1 – in Bezug auf die Artikel 14 bis 45 – sowie auf Artikel 46 und 48  
dieser Verordnung,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

---

<sup>5</sup> ABl. C vom, S. .

<sup>6</sup> ABl. C vom, S. .

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal (im Folgenden „europäischer Grüner Deal“)<sup>7</sup> 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 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

<sup>7</sup> 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).

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“<sup>8</sup>, in der zu einer Überarbeitung der geltenden Vorschriften aufgefordert wurde, um „stärker kreislauforientierte 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 Rat<sup>9</sup> und das Parlament<sup>10</sup> 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 Rates<sup>11</sup> 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) In ihrer Evaluierung der Richtlinie 2000/53/EG<sup>12</sup> 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.

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> Schlussfolgerungen des Rates vom 17. Dezember 2020, „Den Aufbau kreislauffähig und grün gestalten“.

<sup>10</sup> Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Februar 2021 zu dem neuen Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft.

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> Evaluierung der Richtlinie 2000/53/EG vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge, SWD(2021) 61 final.

- (5) Die Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup> 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 Rates<sup>14</sup> 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 Kreislauftfähigkeit 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.

---

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> 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).

- (7<sup>15</sup>) 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 vereinheitlicht werden. Um zu den Zielen der Erhaltung und des Schutzes der Umwelt sowie der Verbesserung ihrer Qualität, des Schutzes der menschlichen Gesundheit und der umsichtigen und rationellen Verwendung der natürlichen Ressourcen beizutragen, ist es unerlässlich, Vorschriften über die Bedingungen für die Entsorgung von Altfahrzeugen und für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen festzulegen. 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. [...] Um diese Ziele zu erreichen [...] sollten die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG durch eine Verordnung auf der Grundlage von Artikel 114 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ersetzt werden.
- (7a) In den Gebieten in äußerster Randlage gemäß Artikel 349 AEUV sollten die Mitgliedstaaten in der Lage sein, die Verpflichtungen der Hersteller anzupassen, um Dienstleistungen sicherzustellen und die Kosten für die Entsorgung von Altfahrzeugen im Hinblick auf die Merkmale dieser Regionen zu decken.

---

<sup>15</sup> Erwägungsgrund vorbehaltlich weiterer Änderungen

- (8) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen (M<sub>1</sub>) und leichte Nutzfahrzeuge (N<sub>1</sub>), 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<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> Anwendung finden, sondern in Teilen auch auf [...] L-Klasse-Fahrzeuge (L<sub>1</sub>e–L<sub>7</sub>e) sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O) und auf Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung. 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<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> nach Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Regelungen. Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Verwertungsanlagen zur Verwertung und die Befreiung von Schadstoffen sowie die obligatorische Entfernung von Teilen und Bauteilen zur Wiederverwendung und zum Recycling vor dem Schreddern [...] und die Bedingungen für die Deponierung von beim Schreddern entstandenen Nicht-Inertabfällen sollten jedoch fünf Jahre nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung für L-Klasse-Fahrzeuge (L<sub>1</sub>e–L<sub>7</sub>e) sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, 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, die Befreiung von Schadstoffen und die Behandlung am Ende der Lebensdauer abdecken.

- (9) Studien zufolge<sup>16</sup> betreffen Probleme hinsichtlich des Exports von Gebrauchtfahrzeugen nicht nur Personenkraftwagen (M<sub>1</sub>) und leichte Nutzfahrzeuge (N<sub>1</sub>), sondern auch größere Fahrzeuge. Diese Bestimmungen sollten daher auch für schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O) gelten.
- (10) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeugherrsteller nicht vollständig erfassen kann. Dies erschwert die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten. Für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> sollten die Kosten für die Sammlung, Befreiung von Schadstoffen, obligatorische Entfernung von Teilen und Bauteilen sowie die Behandlung im Rahmen des Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung von den Herstellern getragen werden. Für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> und O sollten die Vorschriften hinsichtlich der Kreislauffähigkeitsstrategie und der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen nicht gelten. Die Bestimmungen über Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> 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.

---

<sup>16</sup> <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

- (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 Leitlinien<sup>17</sup> 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. Es ist jedoch auch erforderlich, Ausnahmen vorzusehen, um den Mitgliedstaaten weiterhin die Möglichkeit einzuräumen, Situationen festzulegen, in denen einzelne Fahrzeuge aufgrund ihres Status als Fahrzeug von besonderem kulturellem Interesse nicht als Altfahrzeuge gelten sollten, obwohl sie die einschlägigen Kriterien erfüllen. Diese Situationen können beispielsweise Fahrzeuge im Besitz von Sammlern oder Museen, Sonderanfertigungen von Fahrzeugen oder Rennfahrzeuge betreffen, sofern die zuständigen Behörden das einschlägige kulturelle Interesse anerkennen.
- (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.

---

<sup>17</sup> Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 – Verbringung von Altfahrzeugen.  
[https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/respondents\\_guidelines9\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/respondents_guidelines9_en.pdf)

- (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. 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“<sup>18</sup> (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 Rates<sup>19</sup> geregelt werden. Ebenso sollten Beschränkungen der Verwendung von Stoffen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>20</sup> 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.

---

<sup>18</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 14. Oktober 2020 „Chemikalienstrategie für Nachhaltigkeit – Für eine schadstofffreie Umwelt“ (COM(2020) 667 final).

<sup>19</sup> 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).

<sup>20</sup> 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).

- (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/ [...] 1542 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> geregelt. Diese Stoffe sollten daher in der genannten Verordnung geregelt werden und Beschränkungen und damit verbundene Ausnahmen gegebenenfalls durch eine in der vorliegenden Verordnung enthaltene Änderungsbestimmung auf die genannte Verordnung übertragen werden. [...]
- (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.

---

<sup>21</sup> Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 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 191 vom 28.7.2023, S. 1).

- (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 verbindliche Zielvorgabe für recycelte Kunststoffe aus Verbraucherabfällen gelten. Dementsprechend sollte jeder Fahrzeugtyp [...] einen kontinuierlich steigenden Prozentsatz an recycelten Kunststoffen aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 25 % dieser Zielvorgabe für den Anteil an recycelten Kunststoffen in Fahrzeugtypen sollten erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen [...] verarbeitet werden. [...] Die Auswahl der Kunststoffe, die in den Anwendungsbereich der Ziele fallen, beruht auf den recyclingfähigen Kunststoffarten, die in der Studie der Gemeinsamen Forschungsstelle (JRC)<sup>22</sup> und in der Folgenabschätzung festgelegt sind. In diesen Dokumenten werden Duroplaste, ausgenommen Polyurethan-Schaumstoffe in Sitzen, sowie Elastomere in der Berechnung der Zielvorgaben nicht berücksichtigt, da das Recycling von Duroplasten besonders schwierig ist und Reifen im Rahmen der Ökodesign-Verordnung für nachhaltige Produkte als vorrangiges Produkt vorgeschlagen werden. [...] Sollten jedoch mangelnde Verfügbarkeit oder übermäßige Preise bestimmter recycelter Kunststoffe die Einhaltung der Mindestprozentsätze übermäßig erschweren, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, in Absprache mit den Mitgliedstaaten die Verordnung durch die Festlegung zeitlich begrenzter Ausnahmen von den Zielvorgaben hinsichtlich des Rezyklatanteils für Kunststoff zu ergänzen. Um einheitliche Bedingungen für die Umsetzung dieser Verpflichtung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um im Einklang mit anderen Rechtsvorschriften der Union, die ein breiteres Spektrum an Abfallströmen und Produkten abdecken, auf kohärente und horizontale Weise 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.

---

<sup>22</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en>

- (19a) Die Förderung der Verwendung von recyceltem Kunststoff in Fahrzeugen beruht auf der Prämissee, dass der Rezyklatanteil selbst auf ökologisch nachhaltige Weise hergestellt wurde, sodass der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck verringert und die Kreislaufwirtschaft gefördert wird. Zu diesem Zweck müssen bestimmte Schutzvorkehrungen getroffen werden, um sicherzustellen, dass die Art und Weise, in der der Rezyklatanteil erzielt wird, die Umweltvorteile der Verwendung eines solchen Rezyklatanteils in Fahrzeugen nicht zunichtemacht. Daher ist es notwendig, die damit verbundenen Umweltprobleme in nichtdiskriminierender Weise in Bezug sowohl auf im Inland hergestellten als auch auf eingeführten recycelten Kunststoff anzugehen. Zu diesem Zweck sollten recycelte Kunststoffe, um auf die in der Verordnung festgelegten Zielvorgaben für den Rezyklatanteil angerechnet zu werden, gleichwertigen Bedingungen in Bezug auf die Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit, des Klimas und der Umwelt unterliegen, auch in Bezug auf Emissionen und Abfallbewirtschaftung, unabhängig davon, ob das Recyclingverfahren innerhalb oder außerhalb der Europäischen Union stattfindet.
- (19b) Die getrennte Sammlung von Kunststoffabfällen ist von entscheidender Bedeutung, da sie unmittelbare, positive Auswirkungen auf die Sammelquote, die Qualität des gesammelten Materials und die Qualität der Rezyklate hat. Sie ermöglicht ein hochwertiges Recycling und fördert die Nutzung hochwertiger Sekundärrohstoffe. Die Annäherung an eine „Recyclinggesellschaft“ trägt dazu bei, das Abfallaufkommen zu vermeiden, und ermutigt zur Nutzung von Abfall als Ressource, wobei vermieden wird, Ressourcen auf den unteren Ebenen der Abfallhierarchie zu binden, was sich nachteilig auf die Umwelt auswirken und eine umweltgerechte Abfallbewirtschaftung außer Acht lassen würde. Durch die getrennte Sammlung wird auch die Mischung zwischen gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen vermieden, die Sicherheit des Abfalls und seiner Verbringung gewährleistet und Verschmutzung vermieden, wie dies in internationalen Vorschriften wie dem Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von gefährlichen Abfällen und ihrer Entsorgung<sup>23</sup> vom 22. März 1989, dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982<sup>24</sup>, dem am 29. Dezember 1972 in London geschlossenen Übereinkommen über die Verhütung der Meeresverschmutzung durch das Einbringen von Abfällen und anderen Stoffen und dem dazugehörigen Protokoll von 1996 und der Anlage V des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe vom 2. November 1973 (MARPOL), in seiner durch das zugehörige Protokoll von 1978 geänderten Fassung, vorgesehen ist.

<sup>23</sup> ABl. L 39 vom 16.2.1993, S. 3.

<sup>24</sup> ABl. L 179 vom 23.6.1998, S. 3.

(19c) Das am 14. November 1979 in Genf geschlossene Übereinkommen über weiträumige grenzüberschreitende Luftverschmutzung<sup>25</sup> verpflichtet die Vertragsparteien dieses Übereinkommens, die Umwelt vor Luftverschmutzung zu schützen und sich darum zu bemühen, die Luftverschmutzung, einschließlich der weiträumigen grenzüberschreitenden Luftverschmutzung, zu begrenzen und so weit wie möglich schrittweise zu verringern und zu verhindern. Nach dem am 17. März 1992 in Helsinki geschlossenen Übereinkommen zum Schutz und zur Nutzung grenzüberschreitender Wasserläufe und internationaler Seen<sup>26</sup> sind die Vertragsparteien verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um grenzüberschreitende Auswirkungen der Wasserverschmutzung zu verhindern, zu kontrollieren und zu verringern. Im Einklang mit der Rio-Erklärung der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung von 1992 sollte der Verursacher grundsätzlich die Kosten der Umweltverschmutzung tragen. Daher sollten industrielle Tätigkeiten wie das Recycling von Kunststoffen mit Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung der Umweltverschmutzung einhergehen.

**(19ca) Die Bedingungen, die für in Drittländern recycelte Werkstoffe gelten, einschließlich der Auditanforderungen, sollten erst [48 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gelten und die Kommission sollte die erwarteten Auswirkungen dieser Bedingungen vor dem Hintergrund der Entwicklung der Marktlage und der Handelsbeziehungen umfassender bewerten und dem Rat und dem Europäischen Parlament [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] über ihre Bewertung Bericht erstatten.**

(19[...]d) Um die in dieser Verordnung genannten Ziele für die Einbeziehung des Rezyklatanteils zu erreichen, sollte die Kommission spätestens 95 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung eine Überprüfung des Stands der technologischen Entwicklung und der Umweltleistung biobasierten Kunststoffs in Fahrzeugen veröffentlichen und gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag mit Nachhaltigkeitsanforderungen und - zielvorgaben vorlegen.

---

<sup>25</sup> ABl. L 171 vom 27.6.1981, S. 13.

<sup>26</sup> ABl. L 186 vom 5.8.1995, S. 44.

- (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, in Absprache mit den einschlägigen Akteuren konzipierte, 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, Nickel, Kobalt 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, Nickel, Kobalt 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) 2024/1252 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>27</sup> 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) 2024/1252 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. Um eine kohärente Anwendung der Bestimmungen beider Rechtsakte zu gewährleisten, sollte die Verordnung (EU) 2024/1252 im erforderlichen Umfang durch eine Änderungsbestimmung der vorliegenden Verordnung geändert werden.

<sup>27</sup> 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).

- (24) Um sicherzustellen, dass Batterien im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2023/1542 [...] 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 Rechtsvorschriften über Typgenehmigungsanforderungen für Fahrzeuge stehen, sollte die Kommission die in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683<sup>28</sup> festgelegten Vorschriften ändern, mit denen die Unterlagen und Informationen für die Beschreibungsmappe standardisiert werden, und somit die administrativen Anforderungen für die Typgenehmigung festlegen.

---

<sup>28</sup> 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).

- (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 jede Fahrzeugklasse, in der sie einen neuen Typ herstellen, 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 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) [...] 2024/1252 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 Kommission<sup>29</sup> 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.

---

<sup>29</sup> 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).

(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 digitaler 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) 2023/1542, der Verordnung 2024/1781 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>30</sup> und der Verordnung 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>31</sup> 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.

---

<sup>30</sup> Verordnung (EU) 2024/1781 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2020/1828 und der Verordnung (EU) 2023/1542 und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/125/EG[...].

<sup>31</sup> Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 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), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission [...].

- (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 [...] 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 nur zugelassene Verwertungsanlagen für die Ausstellung von Verwertungsnachweisen gemäß dieser Verordnung zuständig sein.
- (33a) Wenn Hersteller oder Organisationen für Herstellerverantwortung Verträge mit zugelassenen Verwertungsanlagen zum ausschließlichen Zweck der Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen der Herstellerverantwortung schließen, sollten diese Verträge im Einklang mit den Grundsätzen des Wettbewerbsrechts stehen und keine Bestimmungen enthalten, die zugelassenen Verwertungsanlagen den Verkauf von Teilen und Bauteilen oder Werkstoffen aus der Demontage oder Abfallbehandlung von Altfahrzeugen an andere Wirtschaftsbeteiligte als den Hersteller oder die Organisationen für Herstellerverantwortung verbieten. Diese Verträge könnten auf einem vom Mitgliedstaat festgelegten Muster beruhen. [...]

- (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 Rates<sup>32</sup> 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 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) 2023/1542 eingeführten Herstellerregister in Einklang stehen, damit Fahrzeug- und Batteriehersteller ein und dasselbe Register verwenden können. Um die Registrierung von Herstellern in allen Mitgliedstaaten zu erleichtern, sollte die Kommission eine Website einrichten, die Links zu allen nationalen Registern enthält.
- (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 [...] Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung benennen. Ist mehr als ein Hersteller in dem Mitgliedstaat durch einen Bevollmächtigten vertreten, so sollte dieser Bevollmächtigte den Namen und die Kontaktdaten für jeden der vertretenen Hersteller getrennt angeben.

---

<sup>32</sup> 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).

- (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, es sei denn, ein Mitgliedstaat beschließt zu verlangen, dass ein Hersteller von einer Organisation für Herstellerverantwortung vertreten werden soll. 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 im Einklang mit den Grundsätzen des Wettbewerbsrechts zwischen den einschlägigen Akteuren im Sinne des Artikel 8 a Absatz 6 der Richtlinie 2008/98/EG ein regelmäßiger Dialog eingerichtet werden. Der Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen ist sicherzustellen. [...].
- (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. Da mit dieser Verordnung Änderungen in Bezug auf die finanzielle Verantwortung der Hersteller für die Sammlung von Altfahrzeugen, die unter die Richtlinie 2000/53/EG fallen, eingeführt werden, sollten außerdem geeignete Bestimmungen erlassen werden, um dem Übergang von der Richtlinie 2000/53/EG zu dieser Verordnung Rechnung zu tragen.
- (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, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der Kriterien für die Anpassung der an Organisationen für Herstellerverantwortung gezahlten Finanzbeiträge übertragen werden.
- (41a) Einige Mitgliedstaaten haben im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG möglicherweise bereits Strukturen der erweiterten Herstellerverantwortung und Abfallbewirtschaftungssysteme eingerichtet, die die Grundlage für einschlägige nationale Genehmigungen und vertragliche Vereinbarungen bilden. Diese Mitgliedstaaten sollten diese Systeme weiterhin nutzen können, sofern sie den Verpflichtungen aus dieser Verordnung entsprechen.

Im Falle staatlich geführter Organisationen für Herstellerverantwortung sollten die in dieser Verordnung vorgesehenen Anforderungen für das Mandat des Herstellers nicht gelten, da kein solches Mandat erteilt wurde.

Wenn die Gebühren im Zusammenhang mit der erweiterten Herstellerverantwortung, die eine Organisation für Herstellerverantwortung erhebt, als öffentliche Einnahme eingestuft werden, wie es im Falle einer staatlich geführten Organisation für Herstellerverantwortung der Fall ist, und um die Haushaltsvorschriften einzuhalten, nach denen die öffentlichen Einnahmen auf genaue Daten gestützt sein müssen, sollte der Mitgliedstaat verlangen können, dass der Hersteller die Informationen gemäß Artikel 49, die für die Anpassung der Gebühren maßgeblich sind, häufiger als einmal jährlich an die für das Register zuständige Behörde übermittelt.

- (42) [...] Fahrzeuge werden häufig in einem anderen Mitgliedstaat als dem, in dem sie in Verkehr gebracht wurden, zu Altfahrzeugen. Solange ein Hersteller im Sinne dieser Verordnung in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zum Altfahrzeug wird, ermittelt werden kann, sollte dieser Hersteller die Kosten für die Sammlung und die Behandlung tragen. Da die Ermittlung eines Herstellers in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zum Altfahrzeug wird, jedoch nicht immer möglich ist, ist es ebenso notwendig, Vorschriften über die grenzüberschreitende erweiterte Herstellerverantwortung einzuführen, die nur in dieser bestimmten Situation gelten sollten. 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 jeder Hersteller, der zum ersten Mal ein Fahrzeug in der Union in Verkehr bringt, in jedem Mitgliedstaat einen Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung benennen und Mechanismen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit einschlägigen Abfallbewirtschaftern einrichten. Die Hersteller sollten auch die Organisation für Herstellerverantwortung beauftragen können, als ihr Bevollmächtigter aufzutreten. 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. Schließlich sollte ein Mitgliedstaat zur Deckung der Kosten der Abfallbewirtschaftungsvorgänge auch von Fahrzeugeignern die Zahlung einer Verwaltungsgebühr für erstmals in dem jeweiligen Mitgliedstaat zugelassene Gebrauchtfahrzeuge oder Fahrzeuge verlangen können, für die kein Hersteller ermittelt werden kann.

- (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 Verwertungsanlage oder eine Sammelstelle 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. Im Falle einer fehlenden Elektrofahrzeugbatterie sollte der Fahrzeugeigner nachweisen, dass die Batterie von einem professionellen Wirtschaftsakteur gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde. Um die illegale Demontage wertvoller Teile und Bauteile aus Altfahrzeugen zu verhindern und die Sammlung vollständiger Altfahrzeuge zu fördern, könnten die Maßnahmen zur Frage, ob die Lieferung von Altfahrzeugen kostenlos ist, auf finanziellen Anreizen beruhen. 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 dem letzten Eigner des Fahrzeugs bei der Übergabe des Altfahrzeugs einen Verwertungsnachweis ausstellen [...]. 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<sup>33</sup> der Kommission 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 [...] 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.

<sup>33</sup> 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).

- (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 sollten sie ihr Fahrzeug an Sammelstellen oder zugelassene Verwertungsanlagen übergeben [...]. Wenn Fahrzeuge beschädigt werden und Versicherungsunternehmen daran beteiligt sind, diese als technischen oder wirtschaftlichen Totalschaden einzustufen, sollten auch für sie besondere Bestimmungen gelten. Im Falle abgestellter Fahrzeuge sollten die Behörden Vorschriften für die Erklärung des Fahrzeugs zum Altfahrzeug festlegen und dementsprechend die Bestimmungen dieser Verordnung anwenden. Abgestellte Fahrzeuge umfassen Fälle, in denen Fahrzeuge unbewacht oder illegal auf öffentlichen Grundstücken zurückgelassen wurden, oder Fahrzeuge, die ohne Zustimmung des Eigentümers des Grundstücks auf Privatgrundstücken abgestellt wurden, oder Fahrzeuge, die nach einer Mitteilung der zuständigen Behörden an den Fahrzeugeigner nicht zurückverlangt wurden, oder Fahrzeuge, die nach Angaben der zuständigen Behörden eine Gefahr für den übrigen Straßenverkehr darstellen.
- (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 Rates<sup>34</sup> annehmen und behandeln.

---

<sup>34</sup> 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).

- (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 innerhalb von 30 Tagen 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) 2023/1542 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. Diese Teile und Bauteile sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten Zerlegungsverfahrens zerstörungsfrei entfernt werden. Wenn Teile und Bauteile keinen dieser Zwecke erfüllen können, einschließlich Fällen, in denen auf dem Markt keine Nachfrage nach Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung besteht, können diese Teile und Bauteile auch nicht zerstörungsfrei (halbautomatisch) entfernt werden. Um Fortschritte bei den Demontage-, Sortierungs-, Schredder- und Post-Schredder-Technologien voranzutreiben, sollten [...] 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 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. Zu diesem Zweck sind in Anhang VII Teil G Kriterien für das Schreddern mit anderen Abfällen und Grenzwerte zur Verbesserung der Qualität der Outputfraktionen enthalten. 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) 2023/1542 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, wenn der letzte Fahrzeugeigner Unterlagen vorlegt, die belegen, dass die Batterie von einem professionellen Wirtschaftsakteur gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde.

- (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 eine unmittelbare Wiederverwendung, eine weitere Wiederaufarbeitung oder Überholung durch professionelle Wirtschaftsteilnehmer geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Teile und Bauteile, die aus Altfahrzeugen entfernt und von zugelassenen Verwertungsanlagen als zur Wiederverwendung geeignet bewertet werden, sind in der Regel für eine Sekundärnutzung bestimmt und werden im Falle der Überholung oder Wiederaufarbeitung an professionelle Wirtschaftsteilnehmer übermittelt. Um die Abfallhierarchie einzuhalten und die kreislauforientierte Verwendung von Ersatzteilen zu fördern, sollte die Weitergabe dieser Teile und Bauteile zwischen Wirtschaftsteilnehmern nicht eingeschränkt werden. Diese Teile und Bauteile sollten von einer zugelassenen Verwertungsanlage ordnungsgemäß kontrolliert, gereinigt und erforderlichenfalls getestet werden, damit sie ohne weitere Vorbehandlung unverzüglich wiederverwendet werden können oder in anderen Fällen für eine weitere Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind. Solche Teile und Bauteile sollten nicht als Abfall betrachtet werden, sobald sie von einer zugelassenen Verwertungsanlage verbracht wurden. Jede Weitergabe solcher Teile oder Bauteile sollte eine technische Bewertung ihrer Funktionsweise, eine ordnungsgemäße Kennzeichnung und eine geeignete Verpackung umfassen, um Schäden während des Transports zu vermeiden. Darüber hinaus sollte der Verkäufer der Teile eine Kopie der Rechnung oder des Vertrags über die Weitergabe vorlegen. Jedoch sollten Teile und Bauteile, die nicht für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, als Abfall betrachtet werden, und ihre Ausfuhr sollte daher durch die Verordnung (EU) 2024/1157 über die Verbringung von Abfällen<sup>35</sup> geregelt werden. 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.

<sup>35</sup> Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über die Verbringung von Abfällen, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1257/2013 und (EU) 2020/1056 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 (ABl. L, 2024/1157, 30.4.2024).

- (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 der Teil stammt, sowie Angaben zum Wirtschaftsteilnehmer, der sie entfernt hat, aufgeführt sind; außerdem sollten sie angemessen vor Beschädigungen während der Beförderung, des Be- und Entladens der Teile und Bauteile geschützt sein und mit einer Kopie der Rechnung oder des Vertrags über die Weitergabe der Teile oder Bauteile zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung versehen sein [...].
- (59a) Handelt es sich bei dem Endnutzer um einen Verbraucher, würde der Verkauf gebrauchter, wiederaufgearbeiteter oder überholter Teile und Bauteile zwischen Unternehmen und Verbrauchern unter die Richtlinie (EU) 2019/771 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>36</sup> fallen. Nach dieser Richtlinie müssen verkaufte Waren dem Kaufvertrag entsprechen und für den Fall einer Vertragswidrigkeit sind die Haftung des Verkäufers und Abhilfen für den Verbraucher, wie die unentgeltliche Nachbesserung oder die unentgeltliche Ersatzlieferung, vorgesehen. Da entfernte, zur Wiederverwendung geeignete oder überholte Teile und Bauteile gebrauchte Waren im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/771 sind, können sich Verkäufer und Verbraucher auf kürzere Haftungszeiträume oder Verjährungsfristen, die ein Jahr nicht unterschreiten, einigen, wenn der betreffende Mitgliedstaat eine solche Möglichkeit vorgesehen hat. Die betreffenden Wirtschaftsteilnehmer werden ermutigt, Verbrauchern sowie – bei Geschäften zwischen Unternehmen – ihren Kunden gewerbliche Garantien für wiederverwendete, wiederaufgearbeitete und überholte Teile und Bauteile zu bieten.

---

<sup>36</sup> Richtlinie (EU) 2019/771 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 2019 über bestimmte vertragsrechtliche Aspekte des Warenkaufs, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2394 und der Richtlinie 2009/22/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/44/EG (ABl. L 136 vom 22.5.2019, S. 28).

- (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. Es müssen jedoch die Bedingungen festgelegt werden, unter denen die Wiederverwendung solcher Teile und Bauteile zulässig ist.
- (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. Wenn Teile oder Bauteile erfolgreich wiederaufbereitet oder überholt werden, sollten sie auf die Erreichung der Zielvorgabe für die Weiterverwendung durch die zugelassenen Verwertungsanlagen angerechnet werden.

- (64) Die Verwertung hochwertiger Sekundärrohstoffe sollte mittels einer Verbesserung des Schredderns von Altfahrzeugen ausgeweitet werden. Daher sollten Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe nur dann zusammen mit [...] anderen Abfällen geschreddert werden, wenn bestimmte Kriterien und Grenzwerte eingehalten werden.
- (65) Um die Qualität der Behandlung von Altfahrzeugen zusätzlich zu verbessern, sollten nur die Abfallfraktionen aus geschredderten Altfahrzeugen, die Nicht-Inertabfälle enthalten, auf Deponien entsorgt werden können, die bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten.
- (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) 2024/1157 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) 2024/1157 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 innerhalb der Union oder in Drittländer das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen möchten, sollten insbesondere Dokumentation darüber vorlegen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Bei dieser Dokumentation kann es sich um eine Bewertung gemäß Anhang I handeln – der Kriterien für die Feststellung enthält, ob es sich bei einem Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt – oder um eine gültige Prüfbescheinigung. Die Bewertung gemäß Anhang I mit verbindlichen Kriterien in Teil A und indikativen Kriterien in Teil B sollte nach dem Kaskadenverfahren erfolgen. Sobald ein verbindliches Kriterium aus Teil A erfüllt ist, ist das Fahrzeug ein Altfahrzeug. Wenn keine Kriterien von Teil A gelten, sollten die indikativen Kriterien von Teil B überprüft werden. Wenn eines dieser indikativen Kriterien zur Anwendung kommt, wäre eine weitere technische Bewertung erforderlich, um festzustellen, ob das Fahrzeug repariert werden kann, um eine Prüfbescheinigung zu erhalten. Andernfalls ist das betreffende Fahrzeug als Altfahrzeug anzusehen. In Anhang I Teil C sollten jedoch Kriterien festgelegt werden, nach denen Fahrzeuge, die andernfalls als Altfahrzeuge gemäß Teil A oder Teil B eingestuft würden, ausgenommen werden können, wenn diese Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse sind. Die Bewertung gemäß Anhang I sollte von einem unabhängigen Kfz-Sachverständigen durchgeführt werden, es wäre jedoch Sache der Mitgliedstaaten, zu entscheiden, wie diese unabhängigen Sachverständigen im Detail ernannt werden sollten. Bei den unabhängigen Kfz-Sachverständigen sollte es sich um Fachleute mit Fachkenntnissen in den Bereichen Automobiltechnologie, Reparatur und Wartung oder Bewertung des Fahrzeugwerts handeln, die ernannt werden, um – ohne Interessenkonflikte mit den beteiligten Parteien – unvoreingenommenes Fachwissen bereitzustellen. Um eine übermäßige Belastung der Fahrzeugeigner zu vermeiden und in erster Linie auf die Situation der meisten potenziellen Altfahrzeuge ausgerichtet zu sein, sollte eine Ausnahme für den Verkauf verkehrssicherer Fahrzeuge durch Personen vorgesehen werden, die keine Wirtschaftsteilnehmer sind und bei denen der tatsächliche Verkauf nicht über Fernabsatzverträge oder Online-Plattformen erfolgt. Erfolgt nur das Treffen zwischen Verkäufer und Käufer online, der tatsächliche Verkauf erfolgt jedoch persönlich, so sollte ein solcher Verkauf nicht als Verkauf über Fernabsatzverträge oder Online-Plattformen betrachtet werden. Unter Berücksichtigung der besonderen Rolle von Versicherungsunternehmen in Bezug auf beschädigte Fahrzeuge sollten für diese Versicherungsunternehmen besondere Bestimmungen gelten, um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge, die als technischer oder wirtschaftlicher Totalschaden eingestuft werden, in zugelassenen Verwertungsanlagen enden. 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 Teil A, Teil B und Teil C Abschnitt 1 Nummer 1 von Anhang I zu erlassen, in dem die Kriterien für die Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festgelegt sind.

- (69) Im EU-Aktionsplan „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“<sup>37</sup> 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 Nationen dokumentiert<sup>38</sup> – 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 Rates<sup>39</sup> 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. Für Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse sollte eine angemessene Ausnahme, die die automatisierten Zollverfahren nicht beeinträchtigt, vorgesehen werden.

---

<sup>37</sup> COM(2021) 400

<sup>38</sup> <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

<sup>39</sup> 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).

- (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 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 Rates<sup>40</sup> 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. MOVE-HUB würde für den Austausch von Nachrichten zwischen den Mitgliedstaaten genutzt. Die Mitgliedstaaten können weiterhin ihre eigenen Anwendungen oder Anwendungen Dritter, einschließlich des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (EUCARIS), nutzen, um sich mit dem elektronischen System MOVE-HUB zu verbinden.

<sup>40</sup> 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).

- (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. Die Zusammenarbeit sollte unter anderem die Gewährung des Zugangs zu einschlägigen Dokumenten und Informationen, einschließlich der Ergebnisse von Inspektionen, unter Einhaltung der für die ersuchte Behörde geltenden Datenschutzvorschriften umfassen. Darüber hinaus sollten die zuständigen Behörden der 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 Rates<sup>41</sup> 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 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.

---

<sup>41</sup> 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).

- (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 Anschreibung in der Buchführung des Anmelders und die Eigenkontrolle 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 den Mitgliedstaaten bestimmte Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Aufdeckung illegaler Aktivitäten im Bereich der Sammlung, Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen auferlegt sowie Mindestanforderungen für die Häufigkeit und den Umfang der Inspektionen zugelassener Verwertungsanlagen und Sammelstellen 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 Genehmigungsauflagen 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 Gesamtzahl der in jedem Jahr zu inspizierenden Anlagen – einschließlich zugelassener Verwertungsanlagen und Sammelstellen sowie Wirtschaftsteilnehmer, die im Rahmen einer auf die Aufdeckung illegaler Aktivitäten gerichteten Strategie inspiziert werden sollen – sollte als mindestens 10 % der in einem Mitgliedstaat betriebenen zugelassenen Verwertungsanlagen und Sammelstellen berechnet werden. Weitere Anlagen und Wirtschaftsteilnehmer sollten ebenso Inspektionen unterliegen, wenn sie Altfahrzeuge behandeln oder gebrauchte Ersatzteile und Bauteile verkaufen könnten. 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 (EU) 2024/1157 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 Kommission<sup>42</sup> 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 Ortung 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 Rates<sup>43</sup> wahrgenommen werden.

<sup>42</sup> 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).

<sup>43</sup> 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).

- (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 Rechtsetzung<sup>44</sup> niedergelegt wurden, nach der die Sachverständigen der Mitgliedstaaten zu allen von den Kommissionsdienststellen erarbeiteten Entwürfen delegierter Rechtsakte rechtzeitig konsultiert werden sollten. Den Sachverständigen der Mitgliedstaaten sollten die Entwürfe der delegierten Rechtsakte, der Entwurf der betreffenden Tagesordnung und alle sonstigen einschlägigen Dokumente so rechtzeitig übermittelt werden, dass sie genügend Zeit zur Vorbereitung haben. Um für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, 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.

---

<sup>44</sup>

ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (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, hat die Kommission eine Überarbeitung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates<sup>45</sup> über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge vorschlagen.<sup>46</sup>[...] 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.

---

<sup>45</sup> Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

<sup>46</sup> Vorschlag für eine Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates, COM/2025/179 final.

- (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 [...] Fahrzeuge der Klasse L, schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger oder weitere Teile eines Fahrzeugs, für die eine Mehrstufen-Typgenehmigung erteilt wurde, aufnehmen. Diese Bewertung sollte sich nicht nur auf Aspekte der Behandlung von Altfahrzeugen konzentrieren, sondern auch auf die Relevanz und den Mehrwert von Konstruktionsvorschriften. Die Kommission sollte auch den Stand der technologischen Entwicklung und der Umweltleistung des Anteils an biobasierten Kunststoffen in Fahrzeugen überprüfen und gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Festlegung einschlägiger Ziele vorlegen.
- (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) 2024/1781 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<sub>1</sub>e–L<sub>7</sub>e, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> 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 2005/64/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.

(98) Am 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich aus der Europäischen Union ausgetreten. Die Europäische Union und die Europäische Atomgemeinschaft einerseits und das Vereinigte Königreich andererseits haben ein Austrittsabkommen<sup>47</sup> geschlossen. Es wurde mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates<sup>48</sup> vom 30. Januar 2020 angenommen und trat am 1. Februar 2020 in Kraft. Im Austrittsabkommen ist ein Übergangszeitraum vorgesehen, der am 31. Dezember 2020 endete. Mit dem Ende des Übergangszeitraums endete die Anwendbarkeit des Unionsrechts im Vereinigten Königreich, während das – nun als Windsor-Rahmen<sup>49</sup> bezeichnete – Protokoll zu Irland/Nordirland, das einen integralen Bestandteil des Austrittsabkommens darstellt, anwendbar wurde. Nach Artikel 5 Absatz 4 des Windsor-Rahmens und Anhang 2 Nummer 9 des Windsor-Rahmens gelten die Richtlinie 2005/64/EG sowie die Rechtsakte der Union zur Durchführung, Änderung oder Ersetzung dieses Rechtsakts für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland. Diese Verordnung ersetzt die Richtlinie 2005/64/EG und würde daher für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland gelten. Angesichts des Anwendungsbereichs des Windsor-Rahmens sollte daher festgelegt werden, dass einige Bestimmungen der vorliegenden Verordnung nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland gelten sollten.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

---

<sup>47</sup> Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7).

<sup>48</sup> Beschluss (EU) 2020/135 des Rates vom 30. Januar 2020 über den Abschluss des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 1).

<sup>49</sup> Gemeinsame Erklärung Nr. 1/2023 der Union und des Vereinigten Königreichs im mit dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss vom 24. März 2023 (ABl. L 102 vom 17.4.2023, S. 87).

# KAPITEL I

## ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

### *Artikel 1*

#### *Gegenstand*

In dieser Verordnung werden Anforderungen an die Kreisläufigkeit 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 M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858;
    - a1) ab [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] für Fahrzeuge und Altfahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> im Sinne des Artikel 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858, mit Ausnahme von Artikel 34 zu Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung;

- 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> 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<sub>1e</sub>, L<sub>2e</sub>, L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> und L<sub>7e</sub> gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben c bis g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;
- d) ab [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 60 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] für Fahrzeuge und Altfahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> und O im Sinne des Artikel 3 Nr. 31 der Verordnung (EU) 2018/858, mit Ausnahme der in Absatz 4 und Artikel 9 aufgeführten Artikel;

2. Diese Verordnung gilt nicht

[...]

[...]

- 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;
- e) für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858, die von einem Kleinserienhersteller hergestellt wurden; Teile von Fahrzeugen, die von einem Kleinserienhersteller hergestellt und im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, mit Ausnahme des Basisfahrzeugs, und für Wohnanhänger gemäß Anhang I Nummer 5.6 der genannten Verordnung;

3. Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstabe b gelten die folgenden Bestimmungen nicht für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> 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;

[...][...][...]

g) Artikel 10 über die Erklärung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen;

h) Artikel 12 Absatz 1 über die Kennzeichnung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen;

i) Artikel 13 über den digitalen 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;

[...][...][...][...]

q) Artikel 34 über Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung;

[...]

s) Artikel 36 Absatz 2 über die Verbringung von Altfahrzeugen.

4. Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstabe c) gelten die folgenden Bestimmungen nicht für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klasse L<sub>1</sub>e, L<sub>2</sub>e, L<sub>3</sub>e, L<sub>4</sub>e, L<sub>5</sub>e, L<sub>6</sub>e und L<sub>7</sub>e:

- a) in Absatz 3 aufgeführte Artikel;
  - a1) Artikel 37a über die zuständige Behörde;
  - 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;
  - j) Die Mitgliedstaaten können die Klassen L<sub>1</sub>e, L<sub>2</sub>e und L<sub>6</sub>e von den Verpflichtungen nach Artikel 23 Absatz 5, Artikel 25 und Artikel 37 ausnehmen.

5. [...]

6. Unbeschadet des Absatzes 1 Buchstaben [...] c [...] , [...] d und e gelten die Artikel 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30, und 46 bis 49 für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen L<sub>1</sub>e, L<sub>2</sub>e, L<sub>3</sub>, L<sub>4</sub>, L<sub>5</sub>, L<sub>6</sub> L<sub>7</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, Q und [...] für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, und N<sub>3</sub> mit folgenden Änderungen:

[...][...][...][...][...][...]

- a) Artikel 7 gilt nur für Anhang VII Teil C Nummern 1a, 2, 3, 5, 8 und 9.

- b) Artikel 8 gilt nur für die für diese Fahrzeugklassen geltenden Verpflichtungen;
- c) Ist Artikel 9 für solche Fahrzeugklassen anwendbar, so gilt er nur in Bezug auf Anhang IV Teil A Absätze 5 bis 7;
- d) Artikel 16 Buchstabe b findet keine Anwendung;
- e) Artikel 27 gilt mit Ausnahme von Absatz 2 Buchstabe e;
- f) Artikel 30 gilt nur für Anhang VII Teil C Nummern 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 und 9;
- g) die Artikel 46 bis 49 gelten nur für die Berichterstattung und 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 [...] bei dem es sich um Abfall gemäß Anhang I [...] handelt;
  - (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 wieder 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 und der als Hauptstrukturbestandteil von Endprodukten fungieren kann, ausgenommen natürliche Polymere, die nicht chemisch modifiziert wurden;
- (10) „kritische Rohstoffe“ kritische Rohstoffe im Sinne von Artikel [...] 4[...] Absatz 1 [...] der Verordnung (EU) 2024/1252;
- (11) „Verbraucherabfälle“ Abfälle, die aus Produkten entstehen, die in Verkehr gebracht wurden oder im Rahmen einer Geschäftstätigkeit in einem Drittland entgeltlich oder unentgeltlich zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung abgegeben 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) „Elektrofahrzeugbatterie“ eine Elektrofahrzeugbatterie im Sinne von Artikel 3 Nummer 14 der Verordnung (EU) 2023/1542;
- (15) „zugelassene Verwertungsanlage“ eine Anlage oder ein Unternehmen, die/das gemäß der Richtlinie 2008/98/EG und der vorliegenden Verordnung zur Sammlung, Lagerung 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 vor 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) „[...] Bevollmächtigter für die erweiterte Herstellerverantwortung“ eine natürliche oder juristische Person, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen ist [...], der sich von dem Mitgliedstaat unterscheidet, in dem der Hersteller niedergelassen ist, und die von dem Hersteller gemäß Artikel 8a Absatz 5 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2008/98/EG benannt wurde, um die Verpflichtungen dieses Herstellers gemäß Kapitel IV dieser 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, [...] oder der Halter des Fahrzeugs, wenn der Eigentümer nicht ermittelt werden kann;
- (27) „Post-Schredder-Technologie“ Techniken und Technologien, die eingesetzt werden, um Werkstoffe aus Altfahrzeugen gemäß Anhang VII Teil G Nummer 2 nach dem Schreddern zur weiteren Verwertung zu verarbeiten;
- (28) „Wiederaufarbeitung“ gewerbsmäßige Tätigkeiten, durch die ein neues Teil oder Bauteil aus Teilen und Bauteilen hergestellt wird, die [...] aus Fahrzeugen [...] entfernt wurden, und durch die mindestens eine Änderung [...] vorgenommen wird, die sich wesentlich auf die Sicherheit, die Leistung, den Zweck oder den Typ des Teils oder Bauteils auswirkt;
- (29) „Überholung“ Tätigkeiten zur Vorbereitung, Reinigung, Prüfung, Wartung und erforderlichenfalls Reparatur eines aus Fahrzeugen [...] entfernten Teils oder Bauteils mit dem Ziel, seine Leistung oder Funktionalität [...], die im Rahmen des in der Produktentwicklungsphase ursprünglich vorgesehenen Verwendungszwecks und Leistungsbereichs festgelegt wurde, zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Teils oder Bauteils wiederherzustellen;
- (30) [...]<sup>50</sup>[...]
- (31) [...]<sup>51</sup>[...]
- (32) „Nicht-Inertabfälle“ Abfälle, die nicht den Bedingungen der Begriffsbestimmung für „Inertabfälle“ gemäß Artikel 2 Buchstabe e der Richtlinie 1999/31/EG des Rates<sup>52</sup> entsprechen;

<sup>50</sup> [...]

<sup>51</sup> [...]

<sup>52</sup> Richtlinie 1999/31/EG des Rates vom 26. April 1999 über Abfalldeponien (ABl. L 182 vom 16.7.1999, S. 1).

- (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, [...]Kfz-Versicherungsunternehmen, Zulieferer, Reparatur- und Wartungsunternehmen, Abfallbewirtschafter und alle anderen Akteure, die an der Konstruktion von Fahrzeugen, dem Handel mit Gebrauchtfahrzeugen oder der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen von Fahrzeugen beteiligt sind;
- (36) „verkehrssicheres Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben a und b, Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 8 der Richtlinie 2014/45/EU verkehrssicher ist;
- (37) „wirtschaftlicher Totalschaden“ ein Verlust oder eine Beschädigung des Fahrzeugs in dem Ausmaß, dass die Reparaturkosten den Marktwert oder den Wert, für den es versichert wurde, übersteigt;
- (38) „technischer Totalschaden“ eine schwere Beschädigung oder vollständige Zerstörung des Fahrzeugs in dem Ausmaß, dass das Fahrzeug nicht repariert werden kann;
- (39) „Sammelstelle“ ein Wirtschaftsakteur, bei dem es sich nicht um eine zugelassene Verwertungsanlage handelt, der Altfahrzeuge vorübergehend lagert und die Weitergabe der gesammelten Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen vorbereitet;
- (40) „biobasierte Kunststoffe“ aus biologischen Ressourcen wie Biomasserohstoff, organischen Abfällen oder Nebenprodukten hergestellte Kunststoffe. Biobasierte Kunststoffe können biologisch abbaubar oder nicht biologisch abbaubar sein;

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, 28, 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) „besorgnis erregender Stoff“ und „Datenträger“ gemäß Artikel 2 Nummern 28 und 30 der Verordnung [Ökodesign für nachhaltige Produkte];
- f) „Zollbehörden“ gemäß Artikel 5 Nummer 1 der Verordnung (EU) 952/2013;
- g) „Fernabsatzvertrag“ gemäß Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie 2011/83/EU;
- h) „Online-Plattform“ gemäß Artikel 3 Buchstabe i der Verordnung (EU) 2022/2065;
- i) „Verbraucher“ gemäß Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2019/771;
- j) „Kleinserienhersteller“ gemäß Artikel 3 Nummer 48 der Verordnung (EU) 2024/1257;

## 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 der vorliegenden Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, muss so konstruiert sein, dass es
  - 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 und des Inkrafttretens 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 24 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 [...] gemäß den Anhängen I und II der Verordnung (EU) 2019/1021 sowie der Verordnung (EU) 2023/1542 werden in der vorliegenden Verordnung die Vorschriften für Stoffe in Fahrzeugen festgelegt. 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, darf Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten und keine neuen Teile oder Bauteile, die für ein solches Fahrzeug in Verkehr gebracht werden, dürfen Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten.
- (2a) Bis zum [Datum spätestens 24 Monate nach Annahme dieser Verordnung einfügen] erstellt die Kommission einen Bericht über das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Fahrzeugen, um festzustellen, inwieweit sie die Wiederverwendung und das Recycling von Werkstoffen beeinträchtigen oder sich auf die Chemikaliensicherheit auswirken. Die Kommission wird in Bezug auf Aspekte der Chemikaliensicherheit von der Europäischen Chemikalienagentur unterstützt. Der Bericht erstreckt sich nicht auf besorgniserregende Stoffe in Fahrzeugteilen und -bauteilen, für die bereits durch andere Rechtsvorschriften der Union eine Identifizierung oder Bewertung vorgeschrieben ist.

Die Kommission übermittelt den Bericht, in dem sie ihre Ergebnisse aufzeigt, dem Europäischen Parlament und dem Rat und prüft geeignete Folgemaßnahmen, einschließlich

- i) der Festlegung von Beschränkungen für besorgniserregende Stoffe, die die Wiederverwendung und das Recycling von Werkstoffen in den Fahrzeugen, in denen sie vorhanden sind, beeinträchtigen, als Teil der gemäß Artikel 5 Absatz 2b erlassenen delegierten Rechtsakte;
- ii) der Einführung von Informationsanforderungen als Teil des digitalen Kreislaufpasses für Fahrzeuge gemäß Artikel 13;
- iii) der Anwendung der in Artikel 68 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 genannten Verfahren zur Annahme neuer Beschränkungen.

Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass ein Stoff die Wiederverwendung und das Recycling von Werkstoffen in einem Fahrzeug, in dem dieser vorhanden ist, beeinträchtigt, so übermittelt er diese Informationen bis zum [Datum einfügen] der Kommission und in Bezug auf Aspekte der Chemikaliensicherheit auch der Europäischen Chemikalienagentur und verweist, soweit verfügbar, auf die einschlägigen Risikobewertungen oder andere relevanten Daten.

(2b) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung von Beschränkungen für das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe zu ergänzen, die die Wiederverwendung und das Recycling von Werkstoffen in Fahrzeugen sowie in deren Teilen und Bauteilen beeinträchtigen, und zwar aus Gründen, die nicht in erster Linie mit der Chemikaliensicherheit zusammenhängen.

3. Abweichend von Absatz 2 dürfen Fahrzeugtypen oder Teile und Bauteile, die für diese Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom unter den Bedingungen und bis zu den Konzentrationshöchstwerten gemäß Anhang III enthalten.

Die Absätze 2 und 3 gelten nicht für Batterien, die in Fahrzeugen eingebaut sind, für die die Verordnung (EU) 2023/1542 gilt.

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.

Beim Erlass delegierter Rechtsakte nach diesem Absatz berücksichtigt die Kommission 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.

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 die Mitgliedstaaten und alle interessierten Parteien auf, innerhalb von acht Wochen nach Veröffentlichung der Bekanntmachung Stellung zu nehmen. Die Agentur veröffentlicht auf ihrer Website alle von den Mitgliedstaaten und interessierten Parteien 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. [...]

## *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 15 Gewichtsprozent recycelten Kunststoff aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten.

Mindestens 25 % des in Unterabsatz 1 vorgegebenen Zielwerts müssen erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen oder aus Abfällen gemäß Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe c der vorliegenden Verordnung in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden.

Das Gewicht des in jedem Fahrzeug enthaltenen Kunststoffs und das Gewicht des recycelten Kunststoffs, auf das in Unterabsatz 1 Bezug genommen wird, schließt Elastomere, Duroplaste, ausgenommen zur Polsterung verwendete Polyurethan-Schaumstoffe, und Kunststoffe aus, die in Artikel 7 der Verordnung (EU) 2019/1021 geregelte Stoffe enthalten oder durch sie verunreinigt sind, wenn die Schwellenwerte in Anhang IV der genannten Verordnung überschritten werden.

- 1a) Der in jedem Fahrzeug eines ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 96 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigten Fahrzeugtyps enthaltene Kunststoff muss mindestens 20 Gewichtsprozent recycelten Kunststoff aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten.
- Mindestens 25 % des in Unterabsatz 1 vorgegebenen Zielwerts müssen erreicht werden, indem recycelte Kunststoffe aus Altfahrzeugen oder aus Abfällen gemäß Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe c der vorliegenden Verordnung in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden.
- 1b) Der in jedem Fahrzeug eines ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats 120 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 oder aus Abfällen gemäß Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe c der vorliegenden Verordnung in dem betreffenden Fahrzeugtyp verarbeitet werden.
- 1c) Für die Zwecke dieses Artikels wird der Rezyklatanteil aus der Verwertung von Verbraucherabfällen gewonnen, deren Recycling entweder in
- a) einer Anlage in der Union, die die Anforderungen des Unionsrechts in Bezug auf den Schutz der menschlichen Gesundheit, des Klimas und der Umwelt erfüllt, oder
- b) einer Anlage in einem Drittland stattfand; [...] ab [48 Monate nach nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] muss diese Anlage die Anforderungen in Bezug auf den Schutz der menschlichen Gesundheit, des Klimas und der Umwelt erfüllen, die den entsprechenden Anforderungen des Unionsrechts gleichwertig sind; bis [24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] bewertet die Kommission die erwarteten Auswirkungen auf den Welthandel sowie auf die Recycling- und Automobilindustrie der EU umfassender und erstattet dem Rat und dem Europäischen Parlament Bericht über ihre Bewertung.

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 [...] Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung – für die Zwecke der Absätze 1, 1a, 1b und 1c dieses Artikels – des Anteils von Kunststoffen, der aus Verbraucherabfällen und aus Altfahrzeugen zurückgewonnen und in dem Fahrzeugtyp enthalten ist und verbaut wird. Die Überprüfungsmethode umfasst die Verpflichtung der Hersteller, dafür zu sorgen, dass jede Anlage, die Werkstoffe mit Rezyklatanteil herstellt, die die Hersteller verwenden, mindestens alle fünf Jahre von einem unabhängigen Dritten geprüft wird. Bei diesen Audits wird überprüft, ob die Bedingungen der Absätze 1, 1a, 1b und 1c erfüllt sind und diese Audits erfüllen in dieser Hinsicht die Anforderungen und Kriterien des Anhangs XIII. Für in Drittländern recycelte Werkstoffe gelten diese Auditforderung und die in Anhang XIII festgelegten Anforderungen und Kriterien ab [48 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung]. Im Rahmen ihrer allgemeinen Pflichten nach Artikel 8 Absatz 2 müssen die Hersteller über Unterlagen, einschließlich Prüfberichte, verfügen, in denen bescheinigt wird, dass die Anlagen diese Bedingungen, Anforderungen und Kriterien erfüllen, und sie den zuständigen Typgenehmigungsbehörden übermitteln.
- (2a) Wenn die Einhaltung der Mindestprozentsätze für den Rezyklatanteil gemäß den Absätzen 1, 1a, 1b und 1c des vorliegenden Artikels durch die mangelnde Verfügbarkeit oder übermäßige Preise bestimmter recycelter Kunststoffe übermäßig erschwert wird, wird der Kommission die Befugnis übertragen, einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 50 zu erlassen, um diese Absätze durch eine Festlegung zeitlich begrenzter Ausnahmen von den Zielvorgaben hinsichtlich des Rezyklatanteils für Kunststoff zu ergänzen.
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 Mindestzyklatanteils 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; und
- h) Einfluss auf die Gesamtkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie.

[...]

[...]

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 und
  - b) Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium, Nickel, Kobalt oder Bor, die aus Verbraucherabfällen recycelt und in Dauermagneten 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, Nickel, Kobalt 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 Mindestrezyklatanteil 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 Mindestrezyklatanteils 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 in Unterabsatz 2 aufgeführten Werkstoffe enthalten;
- g) Einfluss auf die Gesamtkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie.

5. Bis [...] 30 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung [...] erlässt die Kommission einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von recycelten Werkstoffen aus Verbraucherabfällen in Fahrzeugtypen, auf den in den Absätzen 3 und 4 Bezug genommen wird.

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, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und der vorliegenden Verordnung typgenehmigt sind.
2. Für die Zwecke der Typgenehmigung von [...] Fahrzeugtypen, 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 oder gegebenenfalls Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 auf; und
  - b) übermittelt diese gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2018/858 oder gegebenenfalls Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 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 oder gegebenenfalls Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 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 oder gegebenenfalls Artikel 27 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zusammen mit dem Antrag auf Erteilung einer Typgenehmigung [...] bei der Typgenehmigungsbehörde ein.

## *Artikel 9*

### *Kreislauffähigkeitsstrategie*

1. Für jede Fahrzeugklasse, in der ein Hersteller Fahrzeuge hergestellt hat, die 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 werden, erstellt der Hersteller eine Kreislauffähigkeitsstrategie und setzt diese um, um seinen umfassenden Plan für die Kreislauffähigkeit für die nächsten fünf Jahre zur Verfügung zu stellen. Hinsichtlich Anhang IV Teil A Nummern 3 und 4 enthält die Strategie typspezifische Informationen für den betreffenden Fahrzeugtyp.
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 die betreffende Fahrzeugklasse 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 ersten Typgenehmigung für [...] ein Fahrzeug in der betreffenden Klasse 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 ein Fahrzeug der betreffenden Klasse 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 Fahrzeughherstellung 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 [...] 12 Monate nach dem Datum der [...] Annahme des Durchführungsrechtsakts zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von recycelten Werkstoffen aus Verbraucherabfällen in Fahrzeugtypen nach Artikel 6 [...] Absatz 5] gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, den jeweiligen Rezyklatanteil von
  - a) Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium, Nickel, Kobalt 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:
  - ([...])[...])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 28 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2024/1252 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. Bis zum 24. Mai 2029 stellen die Hersteller sicher, dass [...] Teile und Bauteile von Fahrzeugen, die Dauermagnete enthalten, ein gut sichtbares, gut lesbare und unverwischbares Etikett mit den [...] Informationen gemäß Artikel 28 der Verordnung (EU) 2024/1252 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*

#### *Digitaler Kreislaufpass für Fahrzeuge*

1. Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats [...] 72 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung] verfügt jedes in Verkehr gebrachte Fahrzeug über einen digitalen Kreislaufpass, der an andere fahrzeugbezogene Umweltpässe nach Unionsrecht angepasst und nach Möglichkeit [...] mit diesen integriert ist, insbesondere in Bezug auf die Pässe gemäß Artikel 77 der Verordnung (EU) 2023/1542 und Artikel 3 Nummer 68 der Verordnung (EU) 2024/1257.

Der digitale Kreislaufpass ist gegebenenfalls an die in der Verordnung (EU) 2024/1781 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Ökodesign-Anforderungen für nachhaltige Produkte, insbesondere in Artikel 11 bis 13, festgelegten Anforderungen angepasst.

2. Der digitale Kreislaufpass eines Fahrzeugs, das in Verkehr gebracht wird, ist kostenlos zugänglich und enthält
  - a) die in Artikel 11 dieser Verordnung genannten Informationen in digitaler Form [...] [...];
  - b) Informationen über Teile des Fahrzeugs, die Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom gemäß der Ausnahmeregelung in Artikel 5 Absatz 3 enthalten; [...]
  - b1) eine Erklärung des Rezyklatanteils von Kunststoff und den in Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a bis d aufgeführten Werkstoffen;
  - b2) die Kreislauffähigkeitsstrategie für den betreffenden Fahrzeugtyp; [...]
  - b3) einen Verweis auf den Ersatzteilkatalog für den betreffenden Fahrzeugtyp, einschließlich der Position der einzelnen Teile im Fahrzeug
3. Der Hersteller, der das Fahrzeug in Verkehr bringt, stellt sicher, dass die Angaben im digitalen Kreislaufpass richtig, vollständig und auf dem neuesten Stand sind.  
(3a) [...]
4. Alle im digitalen 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 digitale Kreislaufpass eines Fahrzeugs, das zum Altfahrzeug geworden ist, wird frühestens [...] zwölf Monate nach Ausstellung des Verwertungsnachweises dieses Altfahrzeugs gelöscht.
6. Bis [48 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften zu Folgendem:
  - a) Art und technische Spezifikation der Lösung, die für den Zugang zum digitalen Kreislaufpass zu verwenden ist;
  - b) technische Anforderungen an die Konzipierung und den Einsatz des digitalen Kreislaufpasses, einschließlich Vorschriften über
    - i) die Angleichung und Interoperabilität des digitalen Kreislaufpasses in Bezug auf andere nach dem Unionsrecht vorgeschriebene Pässe und Bescheinigungen gemäß Absatz 1 dieses Artikels;
    - ii) die Speicherung und Verarbeitung von Informationen, die im digitalen Kreislaufpass enthalten sind;
    - iii) die Verfügbarkeit des digitalen 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 digitalen Kreislaufpass durch andere Dritte als den Hersteller;
  - d) Standort des Datenträgers oder eine andere Kennung, die den Zugang zum digitalen 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 Unterabsatz 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 [...]37 und Anhang I durch die Wirtschaftsteilnehmer, 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 [...]19;
  - b) die Zulassung von Herstellern und Organisationen für Herstellerverantwortung gemäß Artikel [...]18;
  - 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 [...]19 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 [...] 12 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 [...] 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. Die Mitgliedstaaten können allgemein vorsehen, dass die Verwertungsanlagen dafür zuständig sind, den Verwertungsnachweis gemäß Artikel 25 auszustellen.  
(3a) Hersteller oder – sofern gemäß Artikel 17 Absatz 1 benannt – Organisationen für Herstellerverantwortung können für die Zwecke der Erfüllung ihrer Pflichten im Rahmen der Herstellerverantwortung Verträge mit zugelassenen Verwertungsanlagen schließen. Diese Verträge müssen fair, transparent und nicht diskriminierend sein und können auf einem vom Mitgliedstaat festgelegten Muster basieren.

4. [...] Die Mitgliedstaaten stellen 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, um ein wirksames integriertes Konzept aller für dieses Verfahren zuständigen Behörden sicherzustellen.
5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der auf die in Absatz 3a genannten Verträge anwendbaren genauen Anforderungen zu erlassen, um faire, transparente und nicht diskriminierende Bedingungen sicherzustellen. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## 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 Regime der erweiterten Herstellerverantwortung [...] [...] 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.

In den Gebieten in äußerster Randlage können die Mitgliedstaaten die Verpflichtungen der Hersteller anpassen, um Dienstleistungen sicherzustellen und die Kosten für die Entsorgung von Altfahrzeugen im Hinblick auf die Merkmale dieser Regionen zu decken.

Zusätzlich zu den in Artikel 8a Absatz 3 Buchstabe e der Richtlinie 2008/98/EG genannten Informationen veröffentlichen Hersteller 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.

*Artikel [...] 17*

*Organisation für Herstellerverantwortung*

1. Die Hersteller können ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung entweder einzeln erfüllen oder eine gemäß Artikel [...] 18 ermächtigte Organisation für Herstellerverantwortung damit beauftragen, die Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung in ihrem Namen zu erfüllen.

Die Mitgliedstaaten können Maßnahmen treffen, um die Hersteller zu verpflichten, eine Organisation für Herstellerverantwortung damit zu beauftragen, ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung gemäß Artikel 16 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 [...] deren 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 [...] 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 [...] gemäß Artikel 8a Absatz 6 der Richtlinie 2008/98/EG einen regelmäßigen Dialog zwischen den Akteuren sicher.

*Artikel [...]18*

*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.

Im Falle der individuellen Erfüllung der Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung kann ein Hersteller nur registriert werden, wenn er über eine Zulassung von der zuständigen Behörde gemäß diesem Artikel verfügt; im Falle der kollektiven Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung gilt dies für die Organisationen, denen die Herstellerverantwortung übertragen wurde. Dies berührt nicht die Möglichkeit, das Registrierungsverfahren gemäß Artikel 19 und das Zulassungsverfahren gemäß diesem Artikel zu einem einheitlichen Verfahren zusammenzufassen.

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.

Registrierung [...]

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 [...] Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung in allen Mitgliedstaaten zu erleichtern, und, sofern verfügbar, zu den nationalen Websites mit Informationen über das Registrierungsverfahren.

Die Kommission richtet bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte das Datum 30 Monate nach Inkrafttreten dieser [...] Verordnung einfügen] eine Website ein, die die Links zu allen nationalen Registern enthält, um die Registrierung von Herstellern in allen Mitgliedstaaten zu erleichtern, und die, sofern verfügbar, auch die Links zu den nationalen Websites mit Informationen über das Registrierungsverfahren enthält.

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 – [...] ihre 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 [...] 18 bereitgestellt.

5. Hat ein Hersteller eine Organisation für Herstellerverantwortung gemäß Artikel [...] 17 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 [...] Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung wahrgenommen werden.

Ist mehr als ein Hersteller in einem Mitgliedstaat durch einen Bevollmächtigten vertreten, so muss dieser Bevollmächtigte den Namen und die Kontaktdaten für jeden der vertretenen Hersteller getrennt angeben.
7. Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass das Registrierungsverfahren gemäß diesem Artikel und das Zulassungsverfahren gemäß Artikel [...] 18 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 und in Artikel 18 Absatz 1 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 [...] Bevollmächtigte des Herstellers für die erweiterte Herstellerverantwortung oder die im Namen der durch sie vertretenen Hersteller benannte Organisation für Hersteller verantwortung 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 [...] Bevollmächtigte des Herstellers für die erweiterte Herstellerverantwortung oder die Organisation für Hersteller verantwortung meldet der für das Register zuständigen Behörde die Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung.

## *Artikel 20*

### *Finanzielle Verantwortung der Hersteller*

1. Die vom Hersteller zahlten 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 ihres anschließenden Transports von der Sammelstelle zu der zugelassenen Verwertungsanlage, die den Verwertungsnachweis ausgestellt hat, und die Kosten der Behandlung von Altfahrzeugen, die zur Erfüllung der Anforderungen der Artikel 27 bis [...] 31, 34 und [...] 36 erforderlich ist, sofern [...] gemäß Artikel 8a Absatz 4 Buchstaben a bis c der Richtlinie 2008/98/EG dabei die 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, [...] berücksichtigt werden;
  - 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.

Für Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 2000/53/EG fallen und vor Inkrafttreten dieser Verordnung auf dem Markt bereitgestellt wurden, müssen abweichend von Unterabsatz 1 Buchstabe a und Absatz 1a dieses Artikels in Mitgliedstaaten, in denen die Hersteller gemäß Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2000/53/EG nicht alle, sondern nur einen wesentlichen Teil der Kosten tragen mussten, die von den Herstellern dieser Fahrzeuge zu leistenden Finanzbeiträge einem Betrag entsprechen, der einen wesentlichen Teil der dort genannten Kosten ausmacht.

- 1a) Die Finanzbeiträge der Hersteller, die das Fahrzeug in Verkehr bringen, decken im Verhältnis zu ihrem jeweiligen Marktanteil auch die in Absatz 1 Buchstabe a genannten Kosten im Zusammenhang mit Fahrzeugen, deren Hersteller in dem Mitgliedstaat nicht ermittelt werden kann oder nicht mehr existiert, in dem das Fahrzeug zu einem Altfahrzeug wurde.
- 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 finanziellen Garantie oder einer gleichwertigen Versicherung gestellt werden.

5. Wenn Organisationen für Herstellerverantwortung von der öffentlichen Hand betrieben werden, darf diese Garantie unbeschadet der Artikel 107 und 108 AEUV in Form eines öffentlichen Fonds bereitgestellt werden, der aus Beiträgen der Hersteller finanziert wird und für den der Mitgliedstaat, der die Organisation betreibt, gesamtschuldnerisch haftet.
6. Der Hersteller des Basisfahrzeugs gilt als der Hersteller und kann anteilige Beiträge von den Herstellern späterer Stufen der Typgenehmigung erheben.

## *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 mindestens 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, [...] einen Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel [...] 51 Absatz 2 [...] zur Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der in Absatz 1 vorgesehenen Kriterien zu erlassen. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren 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, und kann in dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem es zum Altfahrzeug wird, kein Hersteller ermittelt werden, so stellt der Hersteller [...], der dieses Fahrzeug auf dem Markt bereitgestellt hat, oder – sofern gemäß Artikel [...] 17 benannt – die in Absatz 2 dieses Artikels genannte Organisation für Herstellerverantwortung sicher, dass die [...] Kosten der Abfallbewirtschaftungsvorgänge gemäß Artikel 20, die Abfallbewirtschaftern in anderen Mitgliedstaaten entstehen, gedeckt werden.
2. Ein Hersteller, der ein Fahrzeug in Verkehr bringt, oder – sofern gemäß Artikel [...] 17 benannt – eine Organisation für Herstellerverantwortung in dem Mitgliedstaat, in dem der Hersteller dieses Fahrzeug in Verkehr gebracht hat

- 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.

(2a) Die Mitgliedstaaten können von den Fahrzeugeignern die Zahlung einer Verwaltungsgebühr für erstmals in dem jeweiligen Mitgliedstaat zugelassene Gebrauchtfahrzeuge oder Fahrzeuge, für die kein Hersteller ermittelt werden kann, verlangen, um die in Artikel 20 Absatz 1 genannten Kosten der Abfallbewirtschaftungsvorgänge zu decken. Die Verwaltungsgebühr darf den Finanzbeitrag gemäß Artikel 20 Absatz 1 nicht übersteigen.

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 [...] 17 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 [...] 17 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, und unter Berücksichtigung von Informationen, die im Rahmen der Zusammenarbeit und Überwachungstätigkeiten gemäß Absatz 2 und 3 von den Mitgliedstaaten bereitgestellt werden, 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 [...] 17 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung richten für alle [...] Fahrzeuge, [...] die sie im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erstmals auf dem Markt bereitgestellt haben und die zu Altfahrzeugen geworden sind, Sammelsysteme [...] ein oder beteiligen sich an deren Einrichtung.

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel [...] 17 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung Sammelsysteme für alle Altfahrzeuge einrichten.

2. Die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel [...] 17 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannten Sammelsysteme
  - a) das gesamte Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats abdecken;
  - b) mit einer angemessenen Verfügbarkeit zugelassener Verwertungsanlagen oder Sammelstellen unter Berücksichtigung der Bevölkerungsgröße und -dichte und der erwarteten Menge von Altfahrzeugen [...] ausgestattet sind, 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 [...] Annahme aller Altfahrzeuge an Sammelstellen oder zugelassenen Verwertungsanlagen gemäß Artikel 24 Absatz 2 ermöglichen.

3. Die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel [...] 17 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung veröffentlichen die Liste der Sammelstellen und zugelassenen Verwertungsanlagen auf ihren Websites und aktualisieren diese regelmäßig und führen Aufklärungskampagnen durch, mit denen die Sammelsysteme für Altfahrzeuge beworben und über die Umweltauswirkungen einer unsachgemäßen Sammlung und Handhabung von Altfahrzeugen informiert wird. Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass die Aufklärungskampagnen innerhalb des Mitgliedstaats in Zusammenarbeit sowohl mit den Herstellern oder – sofern gemäß Artikel 17 benannt – den Organisationen für Herstellerverantwortung als auch den zuständigen Behörden koordiniert werden.
4. Die Mitgliedstaaten können anderen [...] Sammelstellen als zugelassenen Verwertungsanlagen gestatten, [...] Altfahrzeuge [...] zu sammeln.

[...]

Die Sammelstellen erhalten von der zuständigen Behörde eine Genehmigung gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2008/98/EG und müssen die in dieser Genehmigung festgelegten Bedingungen erfüllen.

Um eine Genehmigung zu erteilen, überprüft die zuständige Behörde, dass diese Anlage oder dieses Unternehmen über die Kapazitäten verfügt, die erforderlich sind, um die folgenden Pflichten zu erfüllen:

- a) [...] Sammlung von Altfahrzeugen und ihre vorübergehende Lagerung [...] gemäß Anhang VII Teil A [...];
- b) [...] Vorbereitung der Verbringung der gesammelten Altfahrzeuge in zugelassene Verwertungsanlagen, indem das unbeabsichtigte Austreten von Flüssigkeiten und der unbefugte Zugang zur Sammelstelle verhindert werden;
- ba) Treffen von Vorkehrungen für die Verbringung in eine zugelassene Verwertungsanlage, wenn acht oder mehr Altfahrzeuge gleichzeitig an der Sammelstelle gelagert werden; und
- c) Gewährleistung, dass alle gesammelten Altfahrzeuge innerhalb eines [...] Monats nach Erhalt des Altfahrzeugs in eine zugelassene Verwertungsanlage verbracht werden. [...]

[...] [...]

5. Die Sammelstellen [...] 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*

1. Der Eigner eines Fahrzeugs, das zu einem Altfahrzeug wird, und jeder im Namen des Fahrzeugeigners handelnde Wirtschaftsteilnehmer übergibt das Fahrzeug unverzüglich an eine zugelassene Verwertungsanlage oder an eine Sammelstelle. [...]
2. Die Übergabe eines Altfahrzeugs, einschließlich von Ersatz- oder Austauschteilen nach der Reparatur und Wartung des Fahrzeugs, [...] ist für den letzten Eigner eines Fahrzeugs kostenlos, es sei denn, dem Altfahrzeug fehlen wesentliche Fahrzeugteile oder -bauteile, [...] oder es enthält Abfälle, die dem Altfahrzeug hinzugefügt wurden.

Wesentliche Teile im Sinne dieses Artikels sind:

- a) Elektromotoren, einschließlich ihrer Gehäuse und aller zugehörigen Steuergeräte, der Verkabelung und anderer Teile, Bauteile und Werkstoffe;
- b) Elektrofahrzeugbatterien im Sinne von Artikel 3 Nummer 14 der Verordnung (EU) 2023/1542;
- c) Motoren;
- d) Katalysatoren;
- e) Schaltgetriebe;
- f) Aufbau.

Im Falle einer fehlenden Elektrofahrzeugbatterie bleibt die Übergabe des Altfahrzeugs kostenlos, wenn der letzte Fahrzeugeigner Unterlagen vorlegt, aus denen hervorgeht, dass die Batterie von einem professionellen Wirtschaftsakteur gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde.

3. Die Anforderungen des Absatzes 2 gelten nicht für Fahrzeuge, die von den Versicherungsunternehmen als technischer Totalschaden eingestuft wurden.

*Artikel 25*

*Verwertungsnachweis*

1. Zugelassene Verwertungsanlagen stellen dem letzten Eigner des Fahrzeugs bei der Übergabe des Altfahrzeugs an die zugelassene Verwertungsanlage [...] einen Verwertungsnachweis aus. Der Verwertungsnachweis wird [...] nach dem Muster in Anhang IX ausgestellt. Diese Verpflichtung gilt nicht für Fahrzeuge der Klasse L, die in dem betreffenden Mitgliedstaat zulassungsfrei sind.
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. Die zugelassene Verwertungsanlage stellt dem letzten Fahrzeugeigner und jedem im Namen des Fahrzeugeigners handelnden Wirtschaftsteilnehmer eine Kopie der elektronischen Meldung zur Verfügung.
3. Ist das Altfahrzeug, für das in einem Mitgliedstaat ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde, in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, so teilen die [...] zuständigen Behörden, die von dem Mitgliedstaat benannt wurden, in dem der Verwertungsnachweis ausgestellt wurde, den zuständigen [...] Behörden, die von dem Mitgliedstaat benannt wurden, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, mit, dass für das betreffende Fahrzeug ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde.
4. Die zuständigen Fahrzeugzulassungsbehörden [...] 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*

[...] [...] [...] [...]

## 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. [...]
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 [...] gemäß Artikel 30 und 31 aus dem Altfahrzeug;

- d) behandeln alle Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe im Einklang mit den Artikeln 28, 29, 30, 31, 32, 35 und 36 und Anhang VII dieser Verordnung, der Abfallhierarchie und den allgemeinen Anforderungen des Artikels 4 der Richtlinie 2008/98/EG[...];
- e) stellen sicher, dass jede Behandlung von Altfahrzeugen gemäß Absatz 2 dazu führt, dass die Zielvorgaben des Artikels 34 eingehalten werden, und wenden gegebenenfalls die besten verfügbaren Techniken gemäß Artikel 3 Nummer 10 der Richtlinie 2010/75/EU an.

Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/98/EG speichern die zugelassenen Verwertungsanlagen die Aufzeichnungen über alle zur Behandlung der Altfahrzeuge durchgeführten Vorgänge gemäß Buchstabe a bis e 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 bei Behandlungstechnologien anzupassen, einschließlich:

- a) der Hinzufügung, Streichung oder Änderung der in Anhang VII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile;
- b) der Überprüfung der Zielwerte für die in Anhang VII Teil G Nummer 2 aufgeführten Outputfraktionen;
- c) der Erweiterung der Liste der Arten der Aluminiumlegierungen in Anhang VII Teil G Nummer 2b;
- d) der Aufnahme von Qualitätsanforderungen, um die Trennung von wiederverwendbaren Kunststoffen zu verbessern, und die Aufnahme von Zielwerten für die nachfolgenden Recyclingtechnologien, die für Anhang VII Teil G Nummer 2 gelten.[...]

5. Die Mitgliedstaaten regen zugelassene Verwertungsanlagen dazu an, zertifizierte Umweltmanagementsysteme gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 einzuführen.

*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, die Schredderarbeiten durchführen, dass die ihnen zum Schreddern übergebenen Altfahrzeuge oder die ihnen zum Schreddern oder Zerteilen übergebenen großen strukturellen Teile und Bauteile der Fahrgestelle oder Aufbauten von Altfahrzeugen der Klassen N2, N3, M2, M3 und O [...]
  - a) [...] gemäß Artikel 29 von Schadstoffen befreit sind und dass ihre Teile und Bauteile gemäß Artikel 30 entfernt wurden; und
  - b) dass ihnen eine Kopie des Verwertungsnachweises beigelegt ist, der für das betreffende Altfahrzeug ausgestellt wurde.
2. Zugelassene Verwertungsanlagen und Abfallbewirtschafter, die Schredderarbeiten durchführen und Altfahrzeuge erhalten, die nicht den Anforderungen gemäß Absatz 1 entsprechen,
  - a) melden den Verstoß an die zuständige Behörde, einschließlich des Namens und der Kontaktdaten der natürlichen oder juristischen Person, die das Altfahrzeug zum Schreddern an die zugelassene Verwertungsanlage oder einen anderen Abfallbewirtschafter übergeben hat;
  - b) sehen davon ab, diese Altfahrzeuge zu schreddern, es sei denn, die zuständige Behörde genehmigt diese Vorgänge, oder bis die erforderlichen Schritte zur Behandlung des Altfahrzeugs gemäß Artikel 29 und 30 und zur Ausstellung eines Verwertungsnachweises gemäß Artikel 25 unternommen wurden.
3. Zugelassene Verwertungsanlagen und Abfallbewirtschafter, die Altfahrzeuge schreddern, [...] schreddern Altfahrzeuge, ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe nur dann zusammen mit [...] anderen Abfällen, wenn die Kriterien und Grenzwerte in Anhang VII Teil G Nummer 1 und 2 eingehalten werden.

*Befreiung eines Altfahrzeugs von Schadstoffen*

1. [...] Innerhalb von 30 Tagen 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) 2023/1542 [...] 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, und übermittelt diese Informationen für jedes Kalenderjahr der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Altfahrzeuge gesammelt wurden, innerhalb von sechs Monaten nach Ende des Kalenderjahres und in einem von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats festgelegten Format.

*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 oder der Verdichtung in zerstörungsfreier Weise für Teile und Bauteile, die gemäß Artikel 31 Wiederverwendungs-, Wiederaufarbeitungs- und Überholungspotenzial aufweisen, aus einem Altfahrzeug entfernt werden, nachdem die in Artikel 29 genannten Maßnahmen zur Befreiung des Fahrzeugs von Schadstoffen abgeschlossen sind.

Zugelassene Verwertungsanlagen stellen sicher, dass die in Unterabsatz 1 genannten entfernten Teile und Bauteile, die kein Wiederverwendungs-, Wiederaufarbeitungs- und Überholungspotenzial aufweisen, gemäß den Behandlungsanforderungen in Anhang VII Teil F dem Recycling zugeführt werden.

2. [...] Teile oder Bauteile ohne Wiederverwendungs-, Wiederaufarbeitungs- und Überholungspotenzial müssen vor dem Schreddern nicht ausgebaut werden, wenn eine zugelassene Verwertungsanlage nachweist, dass die Post-Schredder-Technologie Werkstoffe von den in Anhang VII Teil C [...] Spalte 2 aufgeführten Teilen und Bauteilen ebenso effizient trennt wie manuelle Demontage- oder halbautomatische Zerlegungsverfahren und dass die Kriterien und Grenzwerte des Anhangs VII Teil G Nummern 1 und 2 eingehalten werden.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 stellt die zugelassene Verwertungsanlage die in Anhang VII Teil G Nummer 3 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. Die zugelassenen Verwertungsanlagen bewerten alle Teile und Bauteile, die gemäß Artikel 30 Absatz 1 aus einem Altfahrzeug entfernt wurden, [...] 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.

[...]

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

[...]

2. [...] Zugelassene Verwertungsanlagen

[...] a) kennzeichnen die entfernten Teile und Bauteile, die zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, im Einklang mit Anhang VII Teil D Nummer 2;

[...] [...]

- b) gewährleisten einen angemessenen Schutz vor Beschädigungen beim Transport sowie beim Be- und Entladen der Teile und Bauteile;
  - c) legen eine Kopie der Rechnung oder des Vertrags über die Weitergabe der Teile oder Bauteile zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung vor.
3. Die in Anhang VII Teil E aufgeführten Teile und Bauteile werden nicht wiederverwendet, es sei denn, die durchgeführte technische Bewertung bestätigt, dass die Verwendung dieser Teile und Bauteile den geltenden Fahrzeuganforderungen der Verordnung (EU) 2018/858 entspricht. Diese Ersatzteile dürfen nur dann zur Wiederverwendung an einen anderen Wirtschaftsteilnehmer weitergegeben werden, wenn vorgesehen ist, dass sie von einem qualifizierten Reparatur- und Wartungsunternehmen installiert werden.
4. Die Teile und Bauteile, die als zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet eingestuft werden, gelten nicht als Abfall. Die zugelassenen Verwertungsanlagen stellen den einschlägigen nationalen Behörden auf Verlangen die Dokumentation zur Bestätigung der durchgeführten Bewertung zur Verfügung, auch wenn die Teile und Bauteile zum Zweck der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung transportiert werden.
5. Die Bestimmungen des Absatzes 4 gelten nicht für Batterien, die aus einem Altfahrzeug entfernt werden und für die die Verordnung (EU) 2023/1542 gilt.

### *Artikel 32*

#### *Handel mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten 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] muss jeder [...] Wirtschaftsteilnehmer, der gebrauchte, wiederaufgearbeitete oder überholte Ersatzteile und -bauteile [...] verkauft, [...]
- [...] sicherstellen, dass die Teile und Bauteile [...] mit einer Kennzeichnung gemäß Artikel 31 Absatz 2 Buchstabe a versehen sind.
- [...].

2. Beim Verkauf der gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teile und Bauteile an Verbraucher stellen die Wirtschaftsteilnehmer sicher, dass diese Teile und Bauteile in der Lage sind, die erforderlichen Funktionen und Leistungen bei normaler Verwendung aufrechtzuerhalten und die sonstigen Anforderungen zu erfüllen, die gemäß der Richtlinie (EU) 2019/771 für die verkauften Waren gelten.
3. Diese Anforderungen gelten unabhängig von der verwendeten Handelstechnik, einschließlich der Nutzung von Online-Plattformen im Sinne von Artikel 3 Buchstabe i der Verordnung (EU) 2022/2065.

### *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 [...].

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 dieser Verordnung] [...] ergreifen die Mitgliedstaaten [...] die erforderlichen Maßnahmen, damit die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel [...] 17 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung die folgenden Zielvorgaben [...] erreichen, die von den Abfallbewirtschaftern einzuhalten sind:
  - 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] [...] ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit die Hersteller oder – sofern gemäß Artikel [...] 17 benannt – die Organisationen für Herstellerverantwortung sicherstellen, dass die Abfallbewirtschafter eine jährliche Zielvorgabe für das Recycling von Kunststoffen von mindestens 30 % des durchschnittlichen Gesamtgewichts der [...] Kunststoffe aus Altfahrzeugen erreichen.  
[...] Das Gewicht des recycelten Kunststoffs und das Gesamtgewicht der in Unterabsatz 1 genannten Kunststoffe schließt Elastomere, Duroplaste, ausgenommen zur Polsterung verwendete Polyurethan-Schaumstoffe, und Kunststoffe aus, die in Artikel 7 der Verordnung (EU) 2019/1021 genannte Stoffe enthalten oder durch sie verunreinigt sind, wenn die Schwellenwerte in Anhang IV der genannten Verordnung überschritten werden.[...]

## 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 [...] **die nach der Behandlung verbleibenden Schredderschwer- und Schredderleichtfraktionen** von Altfahrzeugen, die Nicht-Inertabfälle enthalten, [...] in einer Deponie nicht angenommen werden, wenn sie die in Anhang VII Teil G Nummer 2 Buchstaben c und d festgelegten Grenzwerte überschreiten.

## Artikel 36

### Verbringung von Altfahrzeugen

1. Die Behandlung von Altfahrzeugen kann außerhalb des betreffenden Mitgliedstaats oder außerhalb der Union erfolgen, sofern die Verbringung von Altfahrzeugen oder Abfällen, die bei ihrer Behandlung anfallen, im Einklang mit der Verordnung [...] (EU) 2024/1157 erfolgt.
  - 1a) Um zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen zu unterscheiden, können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Verbringungen von Gebrauchtfahrzeugen, bei denen der Verdacht besteht, dass es sich um Altfahrzeuge handelt, auf die Einhaltung der in Artikel 37 und Anhang I festgelegten Anforderungen überprüfen und diese Verbringungen entsprechend überwachen.  
Stellen die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats fest, dass eine geplante Verbringung eines Gebrauchtfahrzeugs ein oder mehrere Altfahrzeuge umfasst, so können die Kosten für entsprechende Analysen, Kontrollen und die Lagerung der Fahrzeuge, bei denen es sich vermutlich um Altfahrzeuge handelt, den Personen auferlegt werden, die die Verbringung veranlassen.
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

### UNTERSCHIEDUNG ZWISCHEN GEBRAUCHFAHRZEUGEN UND ALTFAHRZEUGEN [...]

#### ABSCHNITT 1 [...]

[...] *Artikel 37*

##### *Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen*

1. 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, [...] Dokumentation darüber vorlegen, dass es sich [...] nicht um ein Altfahrzeug handelt. [...] Diese Dokumentation besteht aus einer Bewertung gemäß Anhang I oder einer gültigen Prüfbescheinigung.

Unterabsatz 1 gilt nicht, wenn das Eigentum an verkehrssicheren Fahrzeugen von natürlichen Personen, die keine Wirtschaftsteilnehmer sind, für Verkäufe übertragen wird, die nicht über Fernabsatzverträge oder Online-Plattformen abgeschlossen wurden.

Wenn das Eigentum an dem Fahrzeug von einem Wirtschaftsteilnehmer übertragen wird, so bewahrt dieser die in Unterabsatz 1 genannte Dokumentation für mindestens zwei Jahre ab dem Datum der Übertragung des Eigentums auf.

2. Für die Zwecke der Übertragung des Eigentums an einem Fahrzeug, das als wirtschaftlicher Totalschaden eingestuft wurde, legt der Fahrzeugeigner zusätzlich zu den in Absatz 1 festgelegten Anforderungen folgende Unterlagen vor:
- eine Kopie des Schadenverlaufs auf der Grundlage der Bewertung durch das Versicherungsunternehmen;
  - eine Schätzung der Kosten der Reparaturen, die erforderlich sind, um das Fahrzeug in einen technischen Zustand zu bringen, der ausreicht, um die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung gemäß Richtlinie 2014/45/EU zu bestehen.
3. Unbeschadet des Absatzes 1 Unterabsatz 2 gelten die in den Absätzen 1 und 2 festgelegten Anforderungen unabhängig von der verwendeten Handelstechnik, einschließlich spezieller Auktionen für Wirtschaftsteilnehmer, Fernabsatzverträgen oder Online-Plattformen.
4. Bei der Bewertung des Schadens an einem Unfallfahrzeug bewertet das Versicherungsunternehmen oder ein anderer Kfz-Sachverständiger, der die Bewertung in seinem Namen durchführt, auch gemäß Anhang I, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt oder nicht.
- Die Versicherungsunternehmen [...] stellen sicher, dass den zuständigen Behörden mindestens einmal jährlich eine Liste mit Folgendem zur Verfügung gestellt wird:
- Fahrzeug-Identifizierungsnummern aller Fahrzeuge, die als wirtschaftlicher Totalschaden eingestuft wurden, einschließlich einer Angabe derjenigen Fahrzeuge, die gemäß Anhang I als Altfahrzeuge gelten;
  - Fahrzeug-Identifizierungsnummern aller Fahrzeuge, die als technischer Totalschaden eingestuft wurden.
5. Bei Zweifeln, ob es sich bei einem Gebrauchtfahrzeug um ein Altfahrzeug handelt, können die zuständigen Behörden vom Fahrzeugeigner verlangen, Dokumentation darüber vorzulegen, dass es sich bei dem betreffenden Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Diese Dokumentation besteht aus einer Bewertung gemäß Anhang I oder einer neuen gültigen Prüfbescheinigung.
- (5a) Beim Erlass der Maßnahmen zur Festlegung der administrativen und verfahrenstechnischen Anforderungen an die Bewertung gemäß Anhang I können die Mitgliedstaaten auch die Kriterien für die Bewertung der Reparaturkosten näher festlegen.

6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 50 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung der in Anhang I Teil A, Teil B und Teil C Abschnitt 1 Nummer 1 aufgeführten Kriterien zu erlassen, anhand derer bestimmt wird, ob ein Gebrauchtfahrzeug ein Altfahrzeug ist, sofern der technologische Fortschritt im Bereich der Rückverfolgbarkeit, der Reparierbarkeit und der Sicherheit eine Begrenzung der Fälle rechtfertigt, in denen das Fahrzeug als Altfahrzeug gilt.

## ABSCHNITT 2

[...]

### [...] KAPITEL VA

## AUSFUHR VON GEBRAUCHTFahrZEUGEN IN DRITTLÄNDER

### *Artikel 37a*

#### Zuständige Behörde

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, die für die sich aus diesem Kapitel ergebenden Verpflichtungen verantwortlich sind.
2. Bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 12 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 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 [...] Kapitel.

2. Dieses [...] Kapitel 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 [...] sind; und
  - b) [...] zum Zeitpunkt der Abgabe der Ausfuhranmeldung verkehrssicher sind, es sei denn, sie wurden gemäß Anhang I Teil C dieser Verordnung als Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse anerkannt [...] [...].
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, oder eine Bescheinigung gemäß Anhang I Teil C Nummer 1 letzter Unterabsatz.

5. Zur Überprüfung der Einhaltung dieses [...] Kapitels über die Freigabe eines Gebrauchtfahrzeugs für die Ausfuhr
- [...] können die Zollbehörden, bis die Verbindung nach Artikel 45 Absatz 4 einsatzbereit ist, Informationen austauschen und mit den zuständigen Behörden gemäß Artikel 44 zusammenarbeiten und erforderlichenfalls diesen Informationsaustausch und die Zusammenarbeit berücksichtigen, damit ein Gebrauchtfahrzeug zur Ausfuhr überlassen werden kann;
  - 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
- [...] [...]
- Gegenstand einer Anschreibung in der Buchführung des Anmelders gemäß Artikel 182 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013;
  - Gegenstand einer Eigenkontrolle gemäß Artikel 185 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.
7. [...]

*Artikel 39*

*Automatisierte Überprüfung der Informationen über den Fahrzeugstatus*

- Vor der Überlassung eines Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr überprüfen die Zollbehörden elektronisch und automatisch über die in Artikel 45 Absatz 4 genannten elektronischen Systeme, ob das Fahrzeug auf der Grundlage der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und der Angaben zum Mitgliedstaat der letzten Zulassung [...] verkehrssicher [...] ist. Diese Verpflichtung gilt nicht in Bezug auf Fahrzeuge, die gemäß Anhang I Teil C dieser Verordnung als Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse anerkannt wurden.

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 die betroffene [...] natürliche oder juristische Person über [...] ihre 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 [...] Bestimmungen zu Risikomanagement und Zollkontrollen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 durch. Unbeschadet des Artikels 39 stützen sich diese Kontrollen in erster Linie auf eine Risikoanalyse gemäß [...] der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.
2. Zusätzlich zu dem in Absatz 1 genannten Risikomanagement, enthalten die in Artikel 45 Absatz 1 genannten elektronischen Systeme, sobald die Verbindung nach Artikel 45 einsatzbereit ist, die Informationen darüber und die Zollbehörden überprüfen automatisch und elektronisch über die in Artikel 45 Absatz 4 genannte Verbindung, 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 [...] Kapitels möglicherweise nicht erfüllt, setzen die Zollbehörden die Überlassung dieses Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr aus [...], unterrichten unverzüglich die gemäß Artikel 37a benannten zuständigen Behörden über die Aussetzung und übermitteln alle einschlägigen Informationen, die für die zuständigen Behörden 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 gemäß Artikel 37a benannten zuständigen Behörden haben die Zollbehörden nicht innerhalb von vier Arbeitstagen nach Beginn der Aussetzung gebeten, die Aussetzung aufrechtzuerhalten, oder
  - b) Die gemäß Artikel 37a benannten zuständigen Behörden haben die Zollbehörden über ihre Zustimmung zur Überlassung zur Ausfuhr gemäß diesem [...] Kapitel 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. [...] Die Zollbehörden melden [...] der Fahrzeugzulassungsbehörde des Mitgliedstaats der letzten Zulassung [...] automatisch über die Verbindung nach Artikel 45 Absatz 4 den Ausgang des Fahrzeugs aus der Union. Die Fahrzeugzulassungsbehörde vermerkt in ihrem nationalen Fahrzeugregister, dass das Fahrzeug in das Drittland ausgeführt wurde.

*Artikel 43*

*Ablehnung der Überlassung zur Ausfuhr*

1. Gelangt die zuständige Behörde zu dem Schluss, dass ein Gebrauchtfahrzeug, für das die Aussetzung gemäß Artikel 41 gemeldet wurde, die Anforderungen dieses [...] Kapitels 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.
3. Gelangt die zuständige Behörde zu dem Schluss, dass es sich bei einem Gebrauchtfahrzeug, das einer Aussetzung unterliegt, um ein Altfahrzeug handelt, findet die Verordnung (EU) 2024/1157 Anwendung.

*Artikel 44*

*Zusammenarbeit der Behörden und Austausch von Informationen*

1. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung dieses [...] Kapitels 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 [...] Kapitel 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 bis [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] 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.

Der Durchführungsrechtsakt [...] wird gemäß dem in Artikel 51 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## KAPITEL VI

### DURCHSETZUNG UND EINHALTUNG DER VORSCHRIFTEN

#### Artikel 45a

##### Pflichten für bestimmte Online-Plattformen

13. Für die Zwecke der Einhaltung von Artikel 30 Absatz 1 Buchstaben d und e der Verordnung (EU) 2022/2065, holen unter Kapitel III Abschnitt 4 der Verordnung (EU) 2022/2065 fallende Anbieter von Online-Plattformen, die Verbrauchern ermöglichen, mit Herstellern Fernabsatzverträge zu schließen, von den Herstellern, die in der Union ansässigen Verbrauchern Fahrzeuge anbieten, die folgenden Informationen ein, bevor sie ihnen gestatten, ihre Dienste in Anspruch zu nehmen:
- (a) Informationen über die Registrierung gemäß Artikel 19 des Herstellers in dem Mitgliedstaat, in dem der Verbraucher ansässig ist, und die Registrierungsnummer(n) des Herstellers in diesem Register;
  - (b) eine Selbstzertifizierung des Herstellers, wonach er sich verpflichtet, nur Produkte oder Dienstleistungen anzubieten, die den geltenden Vorschriften des Unionsrechts entsprechen, einschließlich einer Selbstzertifizierung des Herstellers, mit der bestätigt wird, dass er nur Fahrzeuge anbietet, für die die Anforderungen der erweiterten Herstellerverantwortung gemäß Artikel 16 dieser Verordnung in dem Mitgliedstaat eingehalten werden, in dem der Verbraucher ansässig ist.

## *Artikel 46*

### *Inspektionen*

0. Zur Durchsetzung dieser Verordnung legen die Mitgliedstaaten Inspektionsstrategien fest, die darauf abzielen, illegale Aktivitäten im Bereich der Sammlung, Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen und deren Teilen und Bauteilen aufzudecken. Diese Strategien umfassen die in den Absätzen 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels genannten Maßnahmen.
1. Zur Durchsetzung dieser Verordnung inspizieren die Mitgliedstaaten
  - a) zugelassene Verwertungsanlagen;
  - b) [...]Sammelstellen;
  - c) sonstige Anlagen und Wirtschaftsteilnehmer, die [...] möglicherweise an der Sammlung, Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen oder am Verkauf gebrauchter Ersatzteile und Bauteile beteiligt sind.
2. Die [...] Gesamtzahl der mutmaßlich illegalen Aktivitäten und legal tätigen Anlagen, die in jedem Kalenderjahr inspiziert werden, wird als mindestens 10 % der in Absatz 1 Buchstaben a und [...] b genannten Unternehmen berechnet.
3. Die Mitgliedstaaten führen auch Inspektionen im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durch, um die Einhaltung der Artikel 36 und 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 aus, 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 [...]18 Absatz 1, Artikel 22 Absätze 1 und 2, Artikel 23 und 24, Artikel 25 Absätze 1 und 2, Artikel [...]27 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.

*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 Herstellerantwortung 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) [...] Gesamtgewicht und gegebenenfalls die Menge 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 beigefügt. 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, einschließlich des Falls des Schredderns von Altfahrzeugen zusammen mit anderen Abfällen gemäß Artikel 28 und Anhang VII Teil G Nummer 1.
  - b) das Format der Berichterstattung an die Kommission gemäß Absatz 1 sowie das Format des Qualitätskontrollberichts.

Diese Durchführungsrechtsakte werden bis [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – letzter Tag des Monats 30 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] 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 2b, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absatz 2b, Artikel 6 Absatz 3, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, [...], Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4 [...], [Artikel 37 Absatz 6] [...] [...] Artikel 40 Absatz 3 und Artikel 55 Absatz 2a 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 2b, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absatz 2b, Artikel 6 Absatz 3, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, [...], Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4 [...], [Artikel 37 Absatz 6] [...], [...] Artikel 40 Absatz 3 und Artikel 55 Absatz 2a 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 2b, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absatz 2b, Artikel 6 Absatz 3, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 Absatz 3, [...], Artikel 22 Absatz 4, Artikel 27 Absatz 4 [...], [Artikel 37 Absatz 6] [...] Artikel 40 Absatz 3 und Artikel 55 Absatz 2a 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 unterstützt von
  - a) dem durch Artikel 39 der Richtlinie 2008/98/EG eingesetzten Ausschuss [...];
  - b) dem Technischen Ausschuss für Kraftfahrzeuge, wenn der Durchführungsrechtsakt den Hersteller betrifft;

- c) dem Ausschuss für Verkehrs- und Betriebssicherheit, wenn der Durchführungsrechtsakt die Verbindung von nationalen Fahrzeugregistern und nationalen Registern für die technische Überwachung betrifft.

[...] Diese Ausschüsse sind Ausschüsse 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. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

## KAPITEL VIII

### ÄNDERUNGEN

#### Artikel 52

##### Änderungen der Verordnung (EU) 2023/1542

Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1542 wird gemäß Anhang XII dieser Verordnung geändert. Anhang II Nummer 5a, Nummer 5b Ziffern i und ii und Nummer 16 der Richtlinie 2000/53/EG finden keine Anwendung.

#### Artikel 53

##### Änderungen der Verordnung (EU) 2019/1020 und der Verordnung (EU) 2024/1252

1. In Anhang II der Verordnung (EU) 2019/1020 werden die Nummern 10 und 11 gestrichen.  
2. Die Verordnung (EU) 2024/1252 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 Absatz 43 wird gestrichen.  
(2) Artikel 2 Absatz 44 wird wie folgt geändert:

„leichtes Verkehrsmittel“ bezeichnet ein leichtes Fahrzeug auf Rädern, das allein durch einen Elektromotor oder durch eine Kombination aus Motor und menschlicher Kraft angetrieben werden kann, einschließlich Elektroroller, Elektrofahrräder und typgenehmigte Fahrzeuge [...] der Klassen L<sub>1e</sub> und L<sub>2e</sub>, ausgenommen typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen L<sub>3e</sub> bis L<sub>7e</sub> im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013“

- (3) Artikel 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

„(1) Ab zwei Jahre nach Inkrafttreten des in Absatz 2 genannten Durchführungsrechtsakts stellt jede natürliche oder juristische Person, die Magnetresonanztomografen, Windenergiegeneratoren, Industrieroboter, [...] leichte Verkehrsmittel, Kühlgeneratoren, Wärmepumpen, Elektromotoren, auch wenn Elektromotoren in andere Produkte integriert sind, Waschautomaten, Wäschetrockner, Mikrowellengeräte, Staubsauger oder Geschirrspüler auf dem Markt in Verkehr bringt, sicher, dass diese Produkte ein deutlich sichtbares, gut lesbares und unverwischbares Etikett tragen, auf dem Folgendes angegeben ist“

- (4) Artikel 28 Absatz 10 wird wie folgt geändert:

„(10) Dieser Artikel gilt ab dem 24. Mai 2029 für Magnetresonanztomografen [...] und leichte Verkehrsmittel, [...] einschließlich typgenehmigter Fahrzeuge der Klassen L<sub>1e</sub> und L<sub>2e</sub> im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.“

- (5) Artikel 28 Absatz 11 wird wie folgt geändert:

„Dieser Artikel gilt nicht für die in der [Amt für Veröffentlichungen: Altfahrzeug-Verordnung einfügen] festgelegten Fahrzeugklassen:

[...][...][...]"

- (6) Artikel 29 Absatz 6 wird wie folgt geändert:

„Für Magnetresonanztomografen [...] und leichte Verkehrsmittel, [...] einschließlich [...] typgenehmigter Fahrzeuge der Klassen L<sub>1e</sub> und L<sub>2e</sub> im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, gelten die Anforderungen der Absätze 1 und 5 fünf Jahre nach Inkrafttreten des in Absatz 2 genannten delegierten Rechtsakts.“

- (7) Artikel 29 Absatz 7 wird wie folgt geändert:

„Dieser Artikel gilt nicht für die in der [Amt für Veröffentlichungen: Altfahrzeug-Verordnung einfügen] festgelegten Fahrzeugklassen:

[...][...][...]"

- (8) Die Artikel 40 und 41 und Artikel 49 Absatz 2 werden gestrichen.

## *Artikel 54*

### *Änderungen der Verordnung (EU) 2018/858 und der Verordnung (EU) 168/2013*

Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 und Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 werden [...] 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, [...] auf Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> und O im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858, L<sub>1</sub>e, L<sub>2</sub>e, L<sub>3</sub>e, L<sub>4</sub>e, L<sub>5</sub>e, L<sub>6</sub>e und L<sub>7</sub>e im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstaben c bis g [...] der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, und N<sub>3</sub> [...] im Sinne des Artikels [...] Nummer (31) der Verordnung (EU) 2018/858 auszuweiten;

- a1) Notwendigkeit, den Anwendungsbereich dieser Verordnung, insbesondere der Bestimmungen des Kapitels Va, auf Fahrzeuge der Klassen L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> und L<sub>7e</sub> im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstaben c bis g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 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;
- c1) Notwendigkeit, den Anwendungsbereich dieser Verordnung in Bezug auf die Recyclingzielwerte gemäß Artikel 34 auf die Fahrzeugklassen auszuweiten, für die Artikel 34 im Rahmen dieser Verordnung nicht gilt;
- d) Verstöße und Wirksamkeit, Verhältnismäßigkeit und abschreckende Wirkung von Sanktionen gemäß Artikel 48;
- e) Notwendigkeit, Artikel 5 dieser Verordnung zu ändern;
- f) Umfang, in dem das Problem von Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib gelöst wurde, und Notwendigkeit weiterer Maßnahmen, um die Frage der Rückverfolgbarkeit von Fahrzeugen anzugehen;
- g) Anforderungen an den Anteil recycelter Kunststoffe, einschließlich der Zielvorgaben und Verpflichtungen für Recyclinganlagen innerhalb und außerhalb der Union gemäß Artikel 6 Absätze 1c und 2, [...] und Notwendigkeit einer Überarbeitung auf dieser Grundlage. Bei dieser Bewertung werden auch Entwicklungen für Stahl und Aluminium gemäß Artikel 6 Absatz 3 und anderen einschlägigen EU-Rechtsvorschriften wie der Verordnung (EU) 2025/40 oder der Verordnung (EU) 2024/1781 berücksichtigt, um Kohärenz und Angleichung zu gewährleisten;
- h) Maßnahme in Bezug auf den in Artikel 22 festgelegten Kostenzuweisungsmechanismus für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden, und Notwendigkeit ihrer Überarbeitung;

- (2a) 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 den Stand der technologischen Entwicklung und die Umweltleistung des Anteils an biobasierten Kunststoffen in Fahrzeugen unter Berücksichtigung der in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Nachhaltigkeitskriterien;
- (2b) Gegebenenfalls legt die Kommission auf der Grundlage dieser Überprüfung einen Vorschlag für einen Gesetzgebungsakt vor, um
- i) Nachhaltigkeitsanforderungen für biobasierte Rohstoffe in Kunststoffen, die in Fahrzeugen verwendet werden, festzulegen;
  - ii) Zielvorgaben für die verstärkte Verwendung biobasierter Rohstoffe in Kunststoffen, die in Fahrzeugen verwendet werden, festzulegen;
  - iii) zu bewerten, inwieweit dies mit den Zielvorgaben gemäß Artikel 6 Absatz 1 kombiniert oder zu diesen hinzugefügt werden kann;
  - iv) gegebenenfalls die Begriffsbestimmung für biobasierte Kunststoffe in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 43 zu ändern.

Dies gilt unbeschadet des Artikels 7a der Verordnung (EU) 2019/631.

### *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 [...] 24 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], unbeschadet des Artikels 52 der vorliegenden 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];
- b1) Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 1 und Anhang I 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 Unterabsatz 2 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.
4. Abweichend von Artikel 8 Absatz 2 gilt bis zum [72 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung], wenn in dieser Bestimmung auf Artikel 4 Bezug genommen wird, eine solche Bezugnahme als Bezugnahme auf Artikel 5 der Richtlinie 2005/64.  
Abweichend von Artikel 8 Absatz 2 gilt bis zum [72 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung], wenn in dieser Bestimmung auf Artikel 5 Bezug genommen wird, eine solche Bezugnahme als Bezugnahme auf Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2005/64.

## Artikel 56a

### Anwendbarkeit auf das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland

1. Die Artikel 15 bis 30, 33 bis 35 und 36 Absatz 2 gelten nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.
2. Artikel 14 gilt nur in Bezug auf die Artikel 31 bis 32 und 36 Absatz 1 für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.
3. Artikel 46 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 46 Absatz 2 gelten nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.
4. Artikel 47 Absätze 1 und 2 gelten hinsichtlich der Verhinderung der illegalen Behandlung von Altfahrzeugen nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.
5. Artikel 47 Absatz 2 gilt hinsichtlich des Austauschs einschlägiger Informationen über zugelassene Verwertungsanlagen nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.
6. Artikel 48 gilt nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland in Bezug auf Artikel 15 Absatz 1, Artikel 16, Artikel 19 Absatz 1, Artikel 22 Absätze 1 und 2, Artikel 23, Artikel 24, Artikel 25 Absätze 1 und 2, Artikel 26 bis 30, Artikel 34 und Artikel 35.
7. Artikel 49 Absatz 1 Buchstaben c, d und f, Buchstabe g Ziffern iii, iv und v, Buchstaben h, i, j, k, l und m und Artikel 49 Absatz 3 Buchstabe n gelten nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.

## *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 [...] 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung].

Artikel 54 gilt jedoch ab dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum einfügen – erster Tag des Monats [...] 36 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*      *Im Namen des Rates*

*Der Präsident /// Die Präsidentin*      *Der Präsident /// Die Präsidentin*

---

ANHÄNGE

des Vorschlags 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

ANHANG I

KRITERIEN FÜR DIE FESTSTELLUNG, OB EIN [...] FAHRZEUG EIN ALTFAHRZEUG IST

In diesem Anhang werden die Kriterien festgelegt, anhand deren bestimmt wird, ob es sich bei einem Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt; er ist wie folgt anzuwenden:

1. In Teil A sind die Kriterien für die Bewertung der Irreparabilität eines Fahrzeugs festgelegt. Wenn eines oder mehrere dieser Kriterien erfüllt sind, gilt das Fahrzeug als Altfahrzeug.

Um festzustellen, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt oder nicht, bewertet ein unabhängiger Kfz-Sachverständiger, ob das Fahrzeug die Kriterien von Anhang I Teil A erfüllt. Die Mitgliedstaaten können eine vollständige Liste von unabhängigen Kfz-Sachverständigen für die Durchführung dieser Bewertungen erstellen.

2. Wenn keines der Kriterien von Teil A zutrifft, ist das Fahrzeug auch anhand der Kriterien von Teil B zu bewerten. Wenn eines oder mehrere der Kriterien von Teil B erfüllt werden, ist eine weitere Analyse erforderlich, um festzustellen, ob das Fahrzeug innerhalb von zwei Jahren nach der Bewertung ausreichend repariert werden kann, um gemäß der Richtlinie 2014/45/EU eine Prüfbescheinigung in dem Mitgliedstaat zu erhalten, in dem das Fahrzeug vor der Reparatur zugelassen wurde.

Ergibt die Bewertung, dass das Fahrzeug innerhalb dieses Zeitraums nicht repariert werden kann, gilt es als Altfahrzeug. Ergibt die Bewertung, dass das Fahrzeug innerhalb dieses Zeitraums repariert werden kann, so gilt es nicht als Altfahrzeug. Legt der Fahrzeugeigner der zuständigen Behörde innerhalb von zwei Jahren nach dieser technischen Bewertung keine Prüfbescheinigung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU vor, so gilt das Fahrzeug als Altfahrzeug.

Um zu beurteilen, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt oder nicht, bewertet ein unabhängiger Kfz-Sachverständiger das Fahrzeug gemäß Absatz 2 Unterabsatz 1. Die Mitgliedstaaten können eine Liste unabhängiger Kfz-Sachverständiger zur Durchführung dieser Bewertungen erstellen.

3. Ein Fahrzeug, das die Kriterien nach Teil A oder Teil B erfüllt, ist kein Altfahrzeug, solange es die Kriterien nach Teil C erfüllt.

## TEIL A

### KRITERIEN FÜR DIE BEWERTUNG VON [...] ALTFahrZEUGEN

1. Ein Fahrzeug ist [...] ein Altfahrzeug, wenn es eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllt:
  - (a) es wurde in Einzelteile zerlegt [...];
  - (b) eine oder mehrere Zugangsstelle(n) wurde(n) zugeschweißt oder mit Isolierschaum verschlossen;
  - (c) es wurde in solchem Maße verbrannt, dass der Motorraum oder der Fahrgastraum vollständig zerstört ist;
  - (d) es befand sich bis oberhalb des Armaturenbretts unter Wasser;
  - (e) eines oder mehrere der folgenden Bauteile des Fahrzeugs sind technisch nicht reparierbar oder austauschbar [...]:
    - i) Bauteile mit Bodenkontakt (z. B. Reifen und Räder), Federung, Lenkung, Bremsen und deren Steuerelemente;

- ii) Sitzverankerungen und -gelenke;
- iii) Airbags, Gurtstraffer, Sicherheitsgurte und ihre peripheren Bedienungselemente;
- iv) Körper und Fahrgestell des Fahrzeugs;
- f) seine Struktur- und Sicherheitsbauteile weisen technische Defekte auf, die unumkehrbar sind und dazu führen, dass diese Bauteile nicht ausgewechselt werden können, z. B. Metallalterung, mehrere Risse in der Grundierung oder übermäßige perforierende Korrosion;
- g) seine Reparatur erfordert den Austausch [...] der Karosserie oder des Fahrgestells, was zum Verlust der ursprünglichen Identität des Fahrzeugs führt;
- h) es wurde zur Behandlung an eine zugelassene Sammelstelle oder eine zugelassene Verwertungsanlage übergeben oder es wurde ein Verwertungsnachweis dafür ausgestellt;
- i) es wurde von einem Versicherungsunternehmen auf der Grundlage der technischen Bewertung durch einen Kfz-Sachverständigen zu einem technischen Totalschaden erklärt;
- j) es fehlen Mittel zur Identifizierung des Fahrzeugs, insbesondere die Fahrzeug-Identifizierungsnummer.

2. [...]

3. [...]

## TEIL B

### [...] LISTE VON INDIKATIVEN KRITERIEN FÜR ALTFahrzeuge

Die folgenden Kriterien werden bewertet [...]:

- b) [...] der Fahrzeugeigner ist unbekannt oder das Fahrzeug wurde zurückgelassen;
- c) es wurde für mehr als zwei Jahre seit dem Zeitpunkt, zu dem diese zuletzt erforderlich war, keiner nationalen technischen Überwachung unterzogen oder es war während mindestens zwei Jahren nicht versichert;
- d) das Fahrzeug ist nicht angemessen vor Beschädigungen während der Lagerung, des Transports sowie des Be- und Entladens geschützt; [...]

- e) [...] es wurde von einem Versicherungsunternehmen zu einem wirtschaftlichen Totalschaden erklärt;
- f) die erforderlichen Reparaturkosten, um das Fahrzeug zu reparieren und in einen technischen Zustand zu bringen, der für den Erhalt einer Prüfbescheinigung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU ausreichen würde, und sein aktueller Wert übersteigen den geschätzten Marktwert nach der Reparatur;
- g) es befand sich bis unterhalb des Armaturenbretts unter Wasser und der Motor oder das elektrische System ist beschädigt;
- h) eine oder mehrere Türen sind nicht an ihm befestigt;
- i) Kraftstoff oder Kraftstoffdämpfe treten aus, weshalb eine Brand- und Explosionsgefahr besteht;
- j) Gas ist aus seinem Flüssiggassystem ausgetreten, weshalb eine Brand- und Explosionsgefahr besteht;
- k) Betriebsflüssigkeiten (Kraftstoff, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Batteriesäure, Elektrolytlösung, Kühlflüssigkeit) sind ausgetreten, wodurch Wasserverschmutzung riskiert wird;
- l) die Bremsen und Lenkungsbauteile sind außerordentlich abgenutzt; [...]
- m) seine Reparatur erfordert den Austausch des Motors oder Getriebes oder
- n) es wurde demontiert.

## TEIL C

### KRITERIEN FÜR AUSNAHMEN FÜR ALTFAHRZEUGE

#### ABSCHNITT 1

#### FAHRZEUGE VON BESONDEREM KULTURELLEM INTERESSE

1. Die zuständigen Behörden im Mitgliedstaat der Fahrzeugzulassung oder eine der in diesem Mitgliedstaat benannten Genehmigungsstellen können ein Fahrzeug als von besonderem kulturellem Interesse anerkennen, wenn es alle der folgenden Kriterien erfüllt:

- a) sein einzigartiger historischer oder kultureller Wert oder Status wurde vom Fahrzeugeigner oder von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, dokumentiert oder es handelt sich um ein einzelnes verändertes oder maßgefertigtes Fahrzeug, das im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/858 oder dem nationalen Recht einzeln genehmigt wurde;
- b) der Fahrzeugeigner ist bekannt und kann ermittelt werden;
- c) die Teile des Fahrzeugs können durch eine Seriennummer oder eine andere vom Hersteller angegebene oder von der zuständigen Behörde zugewiesene Kennzeichnung identifiziert werden;
- d) das Fahrzeug kann anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN), der Seriennummer oder einer anderen vom Hersteller bereitgestellten oder von einer zuständigen Behörde zugewiesenen Identifikationsnummer identifiziert werden.

Für den Zweck der Ausfuhr stellen die zuständigen Behörden des Zulassungsmitgliedstaats auf Antrag des Fahrzeugeigners vor der Ausfuhr eine Bescheinigung aus, aus der hervorgeht, dass ein Fahrzeug von besonderem kulturellem Interesse ist, wenn die oben genannten Kriterien erfüllt sind.

2. Der Fahrzeugeigner stellt sicher, dass

- a) das Fahrzeug angemessen vor Beschädigungen während der Lagerung, des Transports sowie des Be- und Entladens geschützt ist;
- b) das Fahrzeug gemäß dem Unionsrecht oder dem nationalen Recht in geeigneter umweltverträglicher Weise untergebracht und behandelt wird;
- c) die Bescheinigung nach Absatz 1 den Zollbehörden auf Anfrage vorgelegt oder zur Verfügung gestellt wird.

3. Es wird mindestens alle fünf Jahre oder im Falle einer Änderung bezüglich des Eigentums überprüft, ob die in den Absätzen 1 und 2 enthaltenen Kriterien in Bezug auf das Fahrzeug eingehalten werden.

## ABSCHNITT 2 WEITERE AUSNAHMEN

1. Die zuständigen Behörden im Mitgliedstaat der Fahrzeugzulassung oder eine der in diesem Mitgliedstaat benannten Genehmigungsstellen können auf Antrag eines Fahrzeugeigners für ein Fahrzeug, das gemäß Teil A oder Teil B als Altfahrzeug gilt, eine Ausnahme gewähren, wenn das betreffende Fahrzeug restauriert werden soll.

Der Fahrzeugeigner legt den zuständigen Behörden einen Restaurierungsplan vor, in dem die erforderlichen technischen und finanziellen Kapazitäten spezifiziert werden, um das Fahrzeug durch Reparatur in einen technischen Zustand zu bringen, der für den Erhalt einer Prüfbescheinigung gemäß Richtlinie 2014/45/EU ausreicht. Der Restaurierungsplan wird von einem unabhängigen Kfz-Sachverständigen genehmigt.

Die zuständigen Behörden können die Ausnahme gewähren, wenn das Fahrzeug innerhalb von fünf Jahren restauriert und in einen technischen Zustand gebracht werden kann, der ausreicht, um die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung gemäß Richtlinie 2014/45/EU zu bestehen. Sind die zuständigen Behörden der Auffassung, dass der Restaurierungsplan keine ausreichenden Informationen enthält, aus denen hervorgeht, dass das Fahrzeug wieder in den erforderlichen Zustand gebracht werden kann, so können die zuständigen Behörden den Fahrzeugeigner zur Überarbeitung des Restaurierungsplan auffordern.

2. Der Fahrzeugeigner stellt sicher, dass
  - (a) das Fahrzeug angemessen vor Beschädigungen während der Lagerung, des Transports sowie des Be- und Entladens geschützt ist;
  - (b) das Fahrzeug gemäß dem Unionsrecht oder dem nationalen Recht in geeigneter umweltverträglicher Weise untergebracht und behandelt wird.
3. Legt der Fahrzeugeigner der zuständigen Behörde nicht binnen fünf Jahren nach Vorlage des Restaurierungsplans eine Prüfbescheinigung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU vor, so deklariert die zuständige Behörde dieses Fahrzeug als Altfahrzeug und fordert den Fahrzeugeigner auf, es unverzüglich einer zugelassenen Verwertungsanlage oder Sammelstelle zu übergeben. Die zuständigen Behörden können die Restaurierungsfrist jeweils um fünf weitere Jahre verlängern. Jede Verlängerung beruht auf einem aktualisierten Restaurierungsplan, der von einem unabhängigen Kfz-Sachverständigen genehmigt wird.
4. Die Kosten im Zusammenhang mit der Restaurierung und den von den unabhängigen Kfz-Sachverständigen durchgeführten Bewertungen werden vom Fahrzeugeigner getragen.

## ANHANG II

### BERECHNUNG DER WIEDERVERWENDBARKEITS-, RECYCLINGFÄHIGKEITS- UND VERWERTBARKEITSRATEN

Für die Zwecke dieses Anhangs ist ein „repräsentatives Fahrzeug“ die Version eines Fahrzeugtyps, die von der Genehmigungsbehörde in Abstimmung mit dem Hersteller sowie im Einklang mit den in Anhang II Teil A festgelegten Kriterien unter den Gesichtspunkten Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit als die problematischste betrachtet wird.

#### TEIL A

1. Es sind alle im Fahrzeug vorhandenen Werkstoffe, ihr jeweiliger Anteil und ihre Positionen sowie alle relevanten Informationen, die für die korrekte Berechnung der Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten erforderlich sind, anzugeben.
2. Massen werden in kg mit einer Dezimalstelle angegeben. Die Raten werden in Prozent mit einer Dezimalstelle berechnet und dann wie folgt gerundet:
  - (a) Liegt der Wert der ersten Dezimalstelle zwischen 0 und 4, wird abgerundet;
  - (b) liegt der Wert der ersten Dezimalstelle zwischen 5 und 9, wird aufgerundet.
3. Bei der Auswahl der repräsentativen Fahrzeuge sind die folgenden Kriterien zu berücksichtigen:
  - a) die Art des Aufbaus;
  - b) die verfügbaren Ausstattungsvarianten;
  - c) die verfügbare Sonderausstattung, die unter der Verantwortung des Herstellers in das Fahrzeug eingebaut werden kann.

4. Sofern die Genehmigungsbehörde und der Hersteller nicht im Einvernehmen das unter den Gesichtspunkten der Wiederverwendbarkeit, der Recyclingfähigkeit und der Verwertbarkeit als das problematischste betrachtete Fahrzeug eines bestimmten Typs festlegen, wird für jeden Fahrzeugtyp ein repräsentatives Fahrzeug ausgewählt, und zwar:
  - (a) bei M<sub>1</sub>-Fahrzeugen ein Fahrzeug für jede „Aufbauart“ im Sinne von Anhang I Teil C Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858;
  - (b) bei N<sub>1</sub>-Fahrzeugen ein Fahrzeug für jede „Aufbauart“, d. h. Van, Fahrgestell mit Führerhaus, Pick-up usw.
5. Für die Zwecke der Prüfung der Werkstoffe und der Massen der Bauteile stellt der Hersteller nach dem Ermessen der Genehmigungsbehörde Fahrzeuge und Bauteile zur Verfügung.

## TEIL B

1. Um als wiederverwendbar gelten zu können, müssen Bauteile oder Teile leicht und zerstörungsfrei entfernt werden können.
2. Die Gesamtmasse der wiederverwendbaren Teile, Bauteile und Werkstoffe ist zu 100 % als wiederverwendbar, recyclingfähig und verwertbar anzusehen.
3. Die in Anhang VII Teil B Nummern 1 und 2 aufgeführten Teile und Bauteile gelten zu 0 % als wiederverwendbar und zu 100 % als recyclingfähig und verwertbar. Die in Anhang VII Teil E aufgeführten Teile und Bauteile gelten zu 0 % als wiederverwendbar und zu 100 % als recyclingfähig und verwertbar. Mit der Methode wird sichergestellt, dass im Falle einer Änderung von Anhang VII, die zu einer Erweiterung der Liste der in Teil E des genannten Anhangs aufgeführten Teile und Bauteile führt, diese neu hinzugefügten Teile und Bauteile zu 0 % als wiederverwendbar und zu 100 % als recyclingfähig und verwertbar gelten.
4. Die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsraten muss mit der Kreislauffähigkeitsstrategie im Einklang stehen und dem technischen Fortschritt bei den Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen Rechnung tragen.

### ANHANG III

#### BEDINGUNGEN UND HÖCHSTWERTE FÜR DIE KONZENTRATION VON BLEI, QUECKSILBER, CADMIUM UND SECHSWERTIGEM CHROM IN WERKSTOFFEN, TEILEN UND BAUTEILEN

Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,1 Gewichtsprozent Blei, sechswertigem Chrom und Quecksilber je homogenem Werkstoff und bis zu 0,01 Gewichtsprozent Cadmium je homogenem Werkstoff wird toleriert.

Nach dem 1. Juli 2003 in **Verkehr** gebrachte Ersatzteile (ausgenommen Auswuchtwichte, Kohlebürsten für Elektromotoren und Bremsbeläge), die für vor dem 1. Juli 2003 in **Verkehr** gebrachte Fahrzeuge verwendet werden, sind von den Bestimmungen des Artikels 5 Absatz 2 dieser Verordnung ausgenommen.

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
<i>Blei als Bestandteil einer Legierung</i>		
1a. Stahl für Bearbeitungszwecke und als Stückgut feuerverzinkte Stahlbauteile mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent		
1b. Kontinuierlich verzinktes Stahlblech mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
2a. Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 2 Gewichtsprozent	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2005 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
2b. Aluminium mit einem Bleianteil von bis zu 1,5 Gewichtsprozent	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2008 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
2c. i) Aluminiumlegierungen für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 0,4 Gewichtsprozent	Vor dem 1. Januar 2028 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für solche Fahrzeuge	
2c. ii) Nicht unter Eintrag 2c. i) fallende Aluminiumlegierungen mit einem Bleianteil von bis zu 0,4 Gewichtsprozent (2)	<u>Vor dem 1. Januar 2027 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für solche Fahrzeuge</u> [...]	

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
<u>2c. iii) Blei in Aluminiumgusslegierungen mit einem Bleianteil von bis zu 0,3 Gewichtsprozent, sofern es aus recyceltem bleihaltigem Aluminiumschrott stammt</u>	Seit <u>dem 31. Dezember 2026</u> <u>typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge</u>	
3. Kupferlegierungen mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent	( <u>.../1</u> )	
4a. Lagerschalen und Buchsen	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2008 in den <u>Verkehr</u> gebrachte Fahrzeuge	
4b. Lagerschalen und Buchsen in Motoren, Getrieben und Kompressoren für Klimaanlagen	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2011 in den <u>Verkehr</u> gebrachte Fahrzeuge	
<i>Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
6. Schwingungsdämpfer	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X
7a. Vulkanisierungsmittel und Stabilisatoren für Elastomere in Brems- und Kraftstoffschläuchen, Belüftungsschläuchen, in elastomer-/metallhaltigen Teilen der Fahrzeuggestelle und Motorblöcken	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2005 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
7b. Vulkanisierungsmittel und Stabilisatoren für Elastomere in Brems- und Kraftstoffschläuchen, Belüftungsschläuchen, in elastomer-/metallhaltigen Teilen der Fahrzeuggestelle und Motorblöcken mit einem Bleianteil von bis zu 0,5 Gewichtsprozent	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2006 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
7c. Bindemittel für Elastomere in Anwendungen der Kraftübertragung mit einem Bleianteil von bis zu 0,5 Gewichtsprozent	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2009 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
<p><u><i>Blei in Lötmitteln oder Beschichtungen von in den folgenden Untereinträgen aufgeführten elektrischen und elektronischen Anwendungen</i></u></p>		

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
8a. Blei in Lötmitteln zur Befestigung elektrischer und elektronischer Bauteile auf elektronischen Leiterplatten und Blei in Beschichtungen von Anschlüssen von anderen Bauteilen als Aluminium-Elektrolytkondensatoren, auf Bauteilanschlussstiften und auf elektronischen Leiterplatten	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X(...)
8b. Blei in Lötmitteln in anderen elektrischen Anwendungen als auf elektronischen Leiterplatten oder auf Glas	Vor dem 1. Januar 2011 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X(...)
8c. Blei in der Beschichtung von Anschlüssen von Aluminium-Elektrolytkondensatoren	Vor dem 1. Januar 2013 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X(...)
8d. Blei in Lötmitteln zum Löten auf Glas in Luftmassenmessern	Vor dem 1. Januar 2015 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X(...)
8e. Blei in hochschmelzenden Loten (d. h. Lötlegierungen auf Bleibasis mit einem Bleianteil von mindestens 85 Gewichtsprozent)	(1)	X(...)

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
8f. i) Blei in Einpresssteckverbindern (z. B. Compliant-Pin-Technik)	Vor dem 1. Januar 2017 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X( <u>.../3</u> )
8 f. ii) Blei in Einpresssteckverbindern (z. B. Compliant-Pin-Technik) außer im Steckbereich der Fahrzeugkabelbaum-Steckverbinder	Vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X( <u>.../3</u> )
8g. i) Blei in Lötmitteln zum Herstellen einer stabilen elektrischen Verbindung zwischen dem Halbleiterchip und dem Schaltungsträger in integrierten Flip-Chip-Baugruppen	Vor dem 1. Oktober 2022 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X( <u>.../3</u> )

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
<p>8g. ii) Blei in Lötmitteln zum Herstellen einer stabilen elektrischen Verbindung zwischen dem Halbleiterchip und dem Träger in integrierten Flip-Chip-Baugruppen, wenn diese elektrische Verbindung aus Folgendem besteht:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. einem Halbleiter-Technologieknoten von 90 nm oder mehr;</li> <li>2. einem einzelnen Chip mit einer Größe von 300 mm<sup>2</sup> oder mehr in jeglichem Halbleiter-Technologieknoten;</li> <li>3. gestapelten Chipbaugruppen mit einer Chipgröße von 300 mm<sup>2</sup> oder mehr oder Silizium-Interposern mit einer Größe von 300 mm<sup>2</sup> oder mehr.</li> </ol>	<p>[...] <u>Vor dem 1. Januar 2030</u> typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für solche Fahrzeuge</p>	<p>X(...)</p>
<p>8h. Blei in Lötmitteln zur Befestigung von Wärmeverteilern an Kühlkörpern in Halbleitermodulen mit einer Chipgröße von mindestens 1 cm<sup>2</sup> Projektionsfläche und einer Nennstromdichte von mindestens 1 A/mm<sup>2</sup> Siliziumchipfläche</p>	<p>Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge</p>	<p>X(...)</p>
<p>8i. Blei in Lötmitteln in elektrischen Anwendungen auf Glas, ausgenommen zum Löten in Verbundglas</p>	<p>Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge</p>	<p>X(...)</p>

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
8j. Blei in Lötmitteln zum Löten von Verbundglas	Vor dem 1. Januar 2020 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X( <i>l.../ 3</i> )
8k. Löten von Heizanwendungen mit 0,5 A oder mehr Heizstrom je Lötverbindung auf Einfachverbundglas mit einer Stärke von maximal 2,1 mm. Diese Ausnahme gilt nicht für das Löten auf im Zwischenpolymer eingebettete Kontakte.	Vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X( <i>l.../ 3</i> )
9. Ventilsitze	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2003 entwickelte Motortypen	

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
<p>10a. Elektrische und elektronische Bauteile, die Blei gebunden in Glas oder Keramik, in einer Glas- oder Keramik-Matrix, in einem Glaskeramikwerkstoff oder in einer Glaskeramik-Matrix enthalten.</p> <p>Diese Ausnahme umfasst nicht die Verwendung von Blei in</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Glas in Glühlampen und der Glasur von Zündkerzen,</li> <li>(ii) dielektrischen Keramikwerkstoffen von unter 10b., 10c. und 10d. aufgeführten Bauteilen.</li> </ul>		X( <i>l...J 4</i> ) (für andere als piezoelektrische Bauteile in Motoren)
10b. Blei in PZT-basierten dielektrischen Keramikwerkstoffen in Kondensatoren, die Teil integrierter Schaltkreise oder diskreter Halbleiter sind		
10c. Blei in dielektrischen Keramikwerkstoffen in Kondensatoren für eine Nennspannung von weniger als 125 V AC oder 250 V DC	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	
10d. Blei in dielektrischen Keramikwerkstoffen von Kondensatoren, die bei den Sensoren von Ultraschallsystemen temperaturbedingte Abweichungen ausgleichen	Vor dem 1. Januar 2017 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
11. Pyrotechnische Auslösegeräte	Vor dem 1. Juli 2006 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	
12. Bleihaltige thermoelektrische Werkstoffe in elektrischen Fahrzeuganwendungen zur Senkung des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes durch Abgaswärmerückgewinnung	Vor dem 1. Januar 2019 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X
<i>Sechswertiges Chrom</i>		
13a. Korrosionsschutzschichten	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2007 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
13b. Korrosionsschutzschichten für Schrauben und Muttern zur Befestigung von Teilen des Fahrzeuggestells	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2008 in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge	

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
<p>14. Sechswertiges Chrom als Korrosionsschutzmittel des Kohlenstoffstahl-Kühlsystems in Absorptionskühlschränken bis zu einem Anteil von 0,75 Gewichtsprozent im Kältemittel:</p> <p>(a) für den Betrieb (vollständig oder teilweise) mit einem elektrischen Heizerät mit einer durchschnittlichen elektrischen Nutzleistungsaufnahme von &lt; 75 W unter konstanten Betriebsbedingungen;</p> <p>(b) für den Betrieb (vollständig oder teilweise) mit einem elektrischen Heizerät mit einer durchschnittlichen elektrischen Nutzleistungsaufnahme von <math>\geq 75</math> W unter konstanten Betriebsbedingungen;</p> <p>(c) für den vollständigen Betrieb mit einem nichtelektrischen Wärmegenerator.</p>	<p>Für a) gilt: Vor dem 1. Januar 2020 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge</p> <p>Für b) gilt: Vor dem 1. Januar 2026 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge</p>	X
<i>Quecksilber</i>		
15a. Entladungslampen für Scheinwerfer	Vor dem 1. Juli 2012 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X
15b. Leuchtstoffröhren in Instrumententafelanzeigen	Vor dem 1. Juli 2012 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
[...]		
[...]	[...]	

Erläuterungen zur Tabelle:

1. Diese Ausnahme wird gemäß Artikel 54 Absatz 2 im Jahr 2030 überprüft.
  2. Gilt für Aluminiumlegierungen, soweit das Blei nicht absichtlich hinzugefügt wurde, sondern aufgrund der Verwendung von recyceltem Aluminium vorhanden ist.
  - 3.[...]
  - 4.[...]
- [...]3. Demontage, wenn im Zusammenhang mit Eintrag 10a ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm pro Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Geräte, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung installiert werden, sind von der Anwendung dieser Klausel ausgenommen.
- [...]4. Demontage, wenn im Zusammenhang mit den Einträgen 8a bis 8k ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm pro Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Geräte, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung installiert werden, sind von der Anwendung dieser Klausel ausgenommen.

## ANHANG IV

### KREISLAUFFÄHIGKEITSSTRATEGIE

#### TEIL A

##### ELEMENTE DER KREISLAUFFÄHIGKEITSSTRATEGIE

1. Eine nichttechnische Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die zur Fahrzeugklasse gehörenden Fahrzeuge während ihrer gesamten Produktion die in den Artikeln 4 bis 7 genannten rechtlichen Anforderungen erfüllen.
2. Eine nichttechnische Beschreibung der vom Hersteller angewandten Verfahren zur
  - a) Erhebung der einschlägigen Daten über die vollständige Lieferkette;
    - a. Kontrolle und Überprüfung der von den Zulieferern erhaltenen Informationen;
    - b. angemessenen Reaktion, wenn die von den Zulieferern erhaltenen Daten darauf hinweisen, dass die Anforderungen gemäß Artikel 4, 5 oder 6 nicht eingehalten worden sind.
3. Informationen über die Annahmen zu bestehenden Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen, zu Demontage und Wiederverwendung von Teilen und Bauteilen, zum einschlägigen technologischen Fortschritt bei Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen und die Kapazitätsinvestitionen in solche Technologien ab der Einreichung des Antrags auf Typgenehmigung, die der Hersteller zur Berechnung der Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit des Fahrzeugtyps gemäß Artikel 4 herangezogen hat.
4. Informationen über die Höhe des Rezyklatanteils in Fahrzeugen gemäß den Artikeln 6 und 10.
5. Eine Liste der Maßnahmen, zu denen sich der Hersteller verpflichtet, um sicherzustellen, dass die Behandlung von Altfahrzeugen der betreffenden [...] Klasse im Einklang mit dieser Verordnung erfolgt, mit besonderem Schwerpunkt auf
  - (a) Maßnahmen zur Erleichterung der Entfernung von Teilen gemäß Anhang VII Teil C;
  - b) Maßnahmen, die zur Entwicklung von Recyclingtechnologien für in Fahrzeugen verwendete Werkstoffe beitragen, für die diese Technologien zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrags auf Typgenehmigung noch nicht in gewerbsmäßigem Umfang verfügbar sind;

- a) die Überwachung dessen, wie Teile, Bauteile und Werkstoffe, die in Fahrzeugen der [...] Fahrzeugklasse enthalten sind, in der Praxis wiederverwendet, recycelt und verwertet werden;
  - b) Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen, die sich aus der Verwendung von Werkstoffen und Techniken ergeben, die eine einfache Demontage behindern oder das Recycling maßgeblich erschweren, z. B. Klebstoffe oder faserverstärkte Werkstoffe;
  - c) Maßnahmen zur Förderung der Wiederverwendung von Teilen und Bauteilen.
6. Eine Beschreibung der Art und Form der unter Nummer 5 genannten Maßnahmen, z. B. Investitionen in Forschung und Entwicklung, Investitionen in die Entwicklung von Recyclingtechnologien oder -infrastrukturen, und der Zusammenarbeit mit Abfallbewirtschaftern, die an der Wiederverwendung, dem Recycling und der Verwertung von Fahrzeugen und der Entfernung ihrer Teile beteiligt sind.
7. Eine Beschreibung der Art und Weise, wie die Wirksamkeit der unter Nummer 6 genannten Maßnahmen bewertet wird.

Bevor die Artikel 4 bis 7 anwendbar werden, muss in der Kreislauffähigkeitsstrategie erläutert werden, wie der Hersteller die in der Richtlinie 2005/64/EG festgelegten Anforderungen an die Kreislauffähigkeit erfüllt, die während des Typgenehmigungsverfahrens überprüft wurden; insbesondere Artikel 5 der genannten Richtlinie und die in der Richtlinie 2000/53/EG festgelegten Anforderungen, insbesondere in Artikel 4 Absatz 2 der genannten Richtlinie.

## TEIL B

### WEITERVERFOLGUNG UND AKTUALISIERUNG DER KREISLAUFFÄHIGKEITSSTRATEGIE

1. Die Hersteller legen mindestens alle fünf Jahre eine Aktualisierung der Kreislauffähigkeitsstrategie vor.
2. Die aktualisierte Kreislauffähigkeitsstrategie umfasst Folgendes:
  - (a) eine Beschreibung, wie die in Teil A Nummer 6 genannten Maßnahmen durchgeführt wurden, und, falls eine oder mehrere der in der Strategie genannten Maßnahmen nicht durchgeführt wurden, eine Erläuterung der entsprechenden Gründe;
  - (b) eine Bewertung der Wirksamkeit der in Teil A Nummer 6 genannten Maßnahmen;
  - (c) eine Beschreibung, wie die in Teil A Nummer 6 genannten Maßnahmen bei der Konstruktion neuer Fahrzeugtypen berücksichtigt wurden oder werden.

3. Bei wesentlichen Änderungen der Konstruktion und Produktion des Fahrzeugtyps liegt der Schwerpunkt der aktualisierten Kreislauffähigkeitsstrategie auf folgenden Aspekten:
  - (a) Änderungen bei der Verwendung von Teilen und Bauteilen in Neufahrzeugen, die leicht für die Wiederverwendung oder für hochwertiges Recycling demontiert werden können;
  - (b) Änderungen bei der Verwendung von Werkstoffen in Neufahrzeugen, die leicht zu recyceln sind;
  - (c) Einführung von Konstruktionsmerkmalen zur Bewältigung der Herausforderungen, die sich aus der Verwendung von Werkstoffen und Techniken ergeben, die eine einfache Entfernung oder das Recycling maßgeblich erschweren, z. B. Klebstoffe, Verbundkunststoffe oder faserverstärkte Werkstoffe;
  - (d) Änderungen bei der Verwendung recycelter Materialien in Neufahrzeugen, wiederaufgearbeiteter oder überholter Teile und Bauteile in Fahrzeugen und der Kompatibilität von Teilen und Bauteilen aus anderen Fahrzeugtypen; und
  - (e) Änderungen bei der Verwendung der in Artikel 5 genannten Stoffe in Neufahrzeugen.

## ANHANG V

### INFORMATIONSANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF ENTFERNUNG UND ERSETZUNG

1. In das Fahrzeug eingebaute Elektrofahrzeughbatterien und Batterien für leichte Verkehrsmittel (LV-Batterien):
  - (a) Anzahl;
  - b) Position;
  - c) Gewicht;
  - d) Art der chemischen Zusammensetzung der Batterie;
  - e) Anweisungen für die sichere Entladung der Batterie;
  - f) technische Anweisungen für das Entfernen und Ersetzen, einschließlich der Abfolge aller Schritte und Arten der Techniken zur Verbindung, Befestigung und Abdichtung;
  - g) Werkzeuge oder Technologien, die für den Zugang zu sowie für das Entfernen und Ersetzen von Elektrofahrzeughbatterien erforderlich sind.
2. In das Fahrzeug eingebaute Elektromotoren:
  - (a) Anzahl;
  - b) Position;
  - c) Gewicht;
  - d) Typen von Dauermagneten, die in Elektromotoren vorhanden sind, wenn sie zu folgenden Typen gehören:
    - i) Neodym-Eisen-Bor;
    - ii) Samarium-Kobalt;
    - iii) Aluminium-Nickel-Kobalt;
    - iv) Ferrit;
  - e) technische Anweisungen für das Entfernen und Ersetzen, einschließlich der Abfolge aller Schritte und Arten der Techniken zur Verbindung, Befestigung und Abdichtung;

- f) Werkzeuge oder Technologien, die für den Zugang zu sowie für das Entfernen und Ersetzen der Elektromotoren erforderlich sind.

3. In Anhang VII Teil B aufgeführte Bauteile, Teile und Werkstoffe:

- (a) Vorhandensein der in Artikel 5 Absatz 2 aufgeführten Stoffe in einem Fahrzeug, die gemäß Anhang III gekennzeichnet werden müssen;
- b) Anzahl;
- c) Position;
- d) Gewicht;
- e) technische Anweisungen für die Entfernung, einschließlich der Abfolge aller Schritte;
- f) Verfügbarkeit der besten Behandlungstechniken.

4. In Anhang VII Teil C aufgeführte Bauteile, Teile und Werkstoffe:

- (a) Anzahl;
- b) Position;
- c) technische Anweisungen für das Entfernen und Ersetzen, einschließlich der Abfolge aller Schritte.

5. Digital codierte Bauteile und Teile in einem Fahrzeug:

- (a) Anzahl;
- b) Position;
- c) technische Anweisungen für den Zugang, das Entfernen und Ersetzen, einschließlich der Codierung und der Software, die für die Aktivierung von Ersatzteilen und Bauteilen für den Betrieb in einem anderen Fahrzeug erforderlich sind;
- d) Beschreibung der Funktionalität, Austauschbarkeit und Kompatibilität mit bestimmten Teilen und Bauteilen anderer Marken und Modelle;
- e) Kontaktstelle des Herstellers für technische Unterstützung.

## ANHANG VI

### KENNZEICHNUNGSANFORDERUNGEN

1. Fahrzeugteile, -bauteile und -werkstoffe aus Kunststoff mit einem Gewicht von mehr als 100 g:
  - (a) ISO 1043-1 Kunststoffe – Kennbuchstaben und Kurzzeichen. Teil 1: Basis-Polymere und ihre besonderen Eigenschaften;
  - (b) ISO 1043-2 Kunststoffe – Kennbuchstaben und Kurzzeichen. Teil 2: Füllstoffe und Verstärkungsstoffe;
  - (c) ISO 11469 Kunststoffe – Sortenspezifische Identifizierung und Kennzeichnung von Kunststoff-Formteilen.
2. Fahrzeugteile, -bauteile und -werkstoffe aus Elastomer mit einem Gewicht von mehr als 200 g, ausgenommen Reifen: ISO 1629 Kautschuk und Latices – Einteilung.
3. Die in den ISO-Normen verwendeten Symbole „<“ und „>“ können durch Klammern ersetzt werden.

Angaben auf dem Etikett [...] von Fahrzeugteilen und -bauteilen, die Dauermagnetmaterialien enthalten, werden gemäß Artikel 28 der Verordnung (EU) 2024/1252 zur Verfügung gestellt.

[...]

## ANHANG VII

### VORSCHRIFTEN ÜBER DIE BEHANDLUNG

#### TEIL A

##### MINDESTANFORDERUNGEN AN LAGERSTÄTTEN UND VERWERTUNGSSTÄTTEN

1. Lagerstätten, einschließlich Lagerstätten in den Sammelstellen, für die Lagerung von Altfahrzeugen vor ihrer Behandlung sowie ihrer Bauteile, Teile und Werkstoffe
  - (a) verfügen über undurchlässige Oberflächen mit Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten sowie fettlösende Reinigungsmittel;
  - (b) sind für die Aufbereitung von Wasser, einschließlich Regenwasser, in Übereinstimmung mit Gesundheits- und Umweltschutzanforderungen ausgerüstet;
  - (c) verfügen über eine angemessene Lagerung für Altfahrzeuge; es werden nur von Schadstoffen befreite Altfahrzeuge bis zu einer angemessenen Höhe gestapelt, sofern keine Regale verwendet werden;
  - (d) entfernen Fluide und Flüssigkeiten, die aus Altfahrzeugen austreten, unverzüglich und sammeln ausgetretene Fluide und Flüssigkeiten mit Absorptionsmaterial.
2. Die Lagerung ist so zu gestalten, dass Schäden an Folgendem vermieden werden:
  - (a) Bauteilen und Teilen, die in diesem Anhang VII Teil B Nummern 1 und 2 aufgeführten Flüssigkeiten und Fluide enthalten;
  - (b) Bauteilen, Teilen und Werkstoffen, die in diesem Anhang VII Teil C aufgeführt sind.
3. Die Orte, an denen Altfahrzeuge und ihre Bauteile, Teile und Werkstoffe behandelt werden, verfügen über Folgendes:
  - (a) geeignete Bereiche mit undurchlässiger Oberfläche und Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten sowie fettlösende Reinigungsmittel;
  - (b) angemessene Lagermöglichkeiten für Teile, Bauteile und Werkstoffe, die aus dem Altfahrzeug entfernt wurden, einschließlich undurchlässiger Lagermöglichkeiten für ölverunreinigte Teile, Bauteile und Werkstoffe;

- (c) geeignete Behälter für die Lagerung von Batterien (Elektrolytneutralisierung vor Ort oder an anderer Stelle), Filtern und PCB/PCT-haltigen Kondensatoren;
  - (d) geeignete separate Lagertanks für die gesonderte Lagerung von Flüssigkeiten aus Altfahrzeugen: [...] Kraftstoffe, Öle (Motoröl, Getriebeöl, Servoöl, Kraftübertragungsflüssigkeit, Hydrauliköl), Ölfilter, Kühlflüssigkeit, Frostschutzmittel, Bremsflüssigkeit, [...] Kältemittel, Dieselabgasflüssigkeit und alle anderen im Altfahrzeug enthaltenen [...] Flüssigkeiten und Gase;
  - (e) Ausrüstung für die Aufbereitung von Wasser, einschließlich Regenwasser, in Übereinstimmung mit Gesundheits- und Umweltschutzvorschriften;
  - (f) angemessene Lagermöglichkeiten für gebrauchte Reifen unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, Brandgefahren und zu große Lagerbestände zu vermeiden.
4. Zugelassene Verwertungsanlagen, die zur Behandlung von Elektrofahrzeugen zugelassen sind, müssen die Anforderungen des Anhangs XII der Verordnung (EU) 2023/1542 [...] erfüllen. Zugelassene Verwertungsanlagen, die Elektrofahrzeuge mit vermuteter Beschädigung der Elektrofahrzeugbatterie annehmen, müssen diese Batterien innerhalb von 24 Stunden nach der Übergabe überprüfen. Derartige Fahrzeuge und Batterien werden in einem Quarantänebereich gemäß Absatz 1 getrennt gelagert. Der Quarantänebereich muss entsprechend ausgestattet sein, um die Ausbreitung von Bränden von Elektrofahrzeugbatterien auf andere Bereiche, andere Elektrofahrzeuge und andere Batterien zu verhindern, zu erkennen und einzudämmen.

## TEIL B

### MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE BEFREIUNG VON SCHADSTOFFEN

1. Die folgenden Fluide und Flüssigkeiten sind aus dem Altfahrzeug zu entfernen, es sei denn, sie sind für die Wiederverwendung der betreffenden Teile erforderlich:
  - (a) Kraftstoff;
  - (b) Motoröl;
  - (c) Kraftübertragungsflüssigkeit;
  - (d) Getriebeöl;

da) Servoöl;

(e) Hydrauliköl;

(f) Kühlflüssigkeit;

(g) Frostschutzmittel;

(h) Bremsflüssigkeit;

(i) [...] Kältemittel; [...]

ia) Dieselabgasflüssigkeiten und

(j) jegliche weitere im Altfahrzeug enthaltenen [...] Flüssigkeiten oder Gase.

Nach dem Entfernen der Fluide und Flüssigkeiten werden Ablassstopfen angebracht, um das Austreten von Überresten zu verhindern. Die Sammelbehälter sind so zu kennzeichnen, dass die Art der Flüssigkeit angegeben ist, die darin enthalten ist, und sie sind getrennt voneinander gemäß Teil A dieses Anhangs an einem sicheren Ort zu lagern, um unbeabsichtigtes Ausfließen, Leckagen oder unbefugten Zugang zu ihnen zu verhindern.

1a) Folgende Bauteile, Teile und Werkstoffe müssen neutralisiert werden:

- a) eCall-System
- b) pyrotechnische Teile von Airbags;
- c) pyrotechnische Teile von Sicherheitsgurten;
- d) jegliche andere pyrotechnische Teile.

2. Folgende Bauteile, Teile und Werkstoffe sind aus Altfahrzeugen zu entfernen:

- (a) Airbags, Flüssiggastanks (LPG), Tanks für komprimiertes Erdgas (CNG), Wasserstofftanks und alle anderen potenziell explosionsgefährlichen Teile und Bauteile müssen neutralisiert werden;
- a1) Ölfilter;
- (b) [...] Kältemittel werden gemäß der Verordnung (EU) 2024/573 behandelt;
- (c) Bauteile, die nachweislich Quecksilber enthalten, sind während der Behandlung in einen unterscheidbaren Strom zu trennen, der gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2008/98/EG sicher immobilisiert und beseitigt wird;
- (d) Werkstoffe, die in Artikel 5 Absatz 2 genannte Stoffe enthalten, die gemäß Anhang III gekennzeichnet werden müssen, sind während der Behandlung in einen unterscheidbaren Strom zu trennen, der gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2008/98/EG sicher immobilisiert und beseitigt wird.

Alle Teile, Bauteile und Werkstoffe, die während der Befreiung von Schadstoffen gesammelt werden, sind in dafür bestimmten Behältern zu lagern. Die Sammelbehälter werden mit Angaben der darin enthaltenen Bauteile, Teile und Werkstoffe gekennzeichnet und gemäß Teil A an einem sicheren Ort gelagert, um unbeabsichtigtes Ausfließen, Leckagen oder unbefugten Zugang zu ihnen zu verhindern.

3. Folgende Informationen über die Befreiung der Altfahrzeuge von Schadstoffen sind aufzuzeichnen:
- (a) [...] Gesamtzahl der behandelten Altfahrzeuge;
  - (b) [...] Durchschnittsgewicht der Altfahrzeuge vor und nach der Befreiung von Schadstoffen und der Entfernung;
  - (c) Gesamtmenge [...] jeder Art von von Schadstoffen befreiten [...] Flüssigkeiten, Teilen, Bauteilen oder Werkstoffen;
  - (d) gegebenenfalls Name und Kontaktdaten des Abfallbeförderers;
  - (e) Name, Kontaktinformationen und erreichter Prozentsatz der Wiederverwendung, der Verwertung, des Recyclings, der energetischen Verwertung, der Verbrennung oder der Beseitigung der endgültigen [...] Verwertungsstätte der Flüssigkeiten, Teile, Bauteile oder Werkstoffe, die während der Befreiung von Schadstoffen gesammelt wurden.

## TEIL C

### OBLIGATORISCHE ENTFERNUNG VON TEILEN UND BAUTEILEN AUS ALTFAHRZEUGEN

	<u>Ausgenommen nach Artikel 30 Absatz 2, wenn die Bedingungen des Anhangs VII Teil G erfüllt sind</u>
1.a Elektrofahrzeugbatterien im Sinne von Artikel 3 Nummer 14 der Verordnung (EU) 2023/1542, einschließlich ihrer Batteriemanagementsysteme, [...] eingegebauter Ladegeräte, Gehäuse oder Verkleidungen, falls vorhanden;	
1.b Batterien für leichte Verkehrsmittel (LV-Batterien) im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2023/1542, einschließlich ihrer Batteriemanagementsysteme, in Elektrofahrzeugen eingegebauter Ladegeräte, Gehäuse oder Verkleidungen, falls vorhanden;	
1.2. Starterbatterien im Sinne von Artikel 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2023/1542 [...];	
2a. Gerätebatterien im Sinne von Artikel 3 Nummer 9 der Verordnung (EU) 2023/1542;	
1.3. Elektromotoren, einschließlich ihrer Gehäuse, Generatoren, Wechselstromgeneratoren und Kühlgebläsemotoren, falls vorhanden [...] [...];	
4. Blöcke von Verbrennungsmotoren [...];	X
5. Katalysatoren;	
6. Schaltgetriebe, einschließlich Steuergeräte;	X <u>Im Falle einer Ausnahme gilt Nr. 20 für das Steuergerät</u>
7. Mindestens 70 % des gesamten Glases aus Windschutz-, Heck- und Seitenscheiben aus Glas, einschließlich Fahrzeugdächern aus Glas;	
8. [...] Felgen;	
9. Gummireifen;	
10. [...];	

11. direkt zugängliche Teile des Infotainment-Systems, einschließlich Ton- und Navigationselemente, darunter Radar- oder Lidarsteuerungsgeräte und -sensoren, sofern vorhanden, und Multimedia-Steuerungselemente, darunter Anzeigen mit einer Oberfläche von mehr als 100 Quadratzentimetern;	
12. Scheinwerfer <u>und Schlusslichter</u> , einschließlich ihrer Aktuatoren;	
13. <u>Hauptkabelbäume</u> , einschließlich interner und externer <u>Ladekabel</u> , falls vorhanden;	X
14. <u>Crash-Management-System</u> , einschließlich <u>Stoßstangenabdeckungen, Träger und Crashboxen</u> ;	X
[...] <u>Kraftstoffbehälter aus Plastik</u> ;	
16. Wärmetauscher;	
[...]	
[...]	
19. [...] Teile aus kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen;	
[...] 20. elektrische und elektronische Bauteile; <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) Wechselrichter <u>und Gleichstrom-Gleichstrom-Wandler</u> der Elektrofahrzeuge <u>mit einer elektrischen Spannung von mindestens 24 V oder einem Gewicht von mehr als 1 Kilogramm</u>;</li> <li>(b) Leiterplatten mit [...] <u>besonders hohem Edelmetallgehalt</u>;</li> <li>(c) Photovoltaikmodule mit einer Oberfläche von mehr als 0,2 [...] Quadratmeter;</li> <li>(d) Steuermodule und Ventilgehäuse für das automatische Getriebe [...];</li> <li>(e) <u>Sauerstoffsonden, Radar- und Lidarsensoren, falls vorhanden</u>.</li> </ul>	X
21. eCall-System	
22. Brennstoffzellenstacks	

## TEIL D

### WIEDERVERWENDUNG, WIEDERAUFGARBEITUNG UND ÜBERHOLUNG VON TEILEN UND BAUTEILEN

1. Technische Bewertung der entfernten Teile und Bauteile:

- a) Zur Wiederverwendung:
  - i) Das Teil oder Bauteil ist funktionstüchtig;
  - ii) es kann leicht für seinen primären Zweck, für den es konzipiert wurde, verwendet werden.
- b) Zur Wiederaufarbeitung oder Überholung:
  - i) Das Teil oder das Bauteil ist vollständig;
  - ii) eine Bewertung des Schadens, der eingeschränkten Funktionalität oder Leistung und der Reparaturen, die für die Wiederherstellung eines Zustands erforderlich sind, in dem das Teil oder Bauteil verwendet werden kann;
  - iii) es gibt keine starke Korrosion.

2. Mindestangaben bei der Kennzeichnung der Teile und Bauteile:

- a) Bezeichnung des Bauteils oder des Teils;
- b) Verweis auf die Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) des Fahrzeugs, aus dem das Teil oder Bauteil entfernt wurde; und
- c) Name, Postanschrift mit Angabe einer einzigen Kontaktstelle und E-Mail-Adresse, gegebenenfalls einer Internetadresse, mit Angabe der [...] zugelassenen Verwertungsanlage, die das Bauteil oder Teil entfernt hat.

## TEIL E

### NICHT WIEDERZUVERWENDENDE BAUTEILE UND TEILE

1. Sämtliche Airbags einschließlich Kissen, pyrotechnische Sätze, elektronische Steuergeräte und Sensoren.
2. [...]
3. [...]
4. Automatische oder nicht automatische Gurtsysteme einschließlich Gurtbänder, Gurtschlösser, Gurtstraffer, pyrotechnische Sätze.
5. Sitze mit Sicherheitsgurtverankerungen und/oder Airbags.
6. Lenkungsblockiervorrichtungen, die auf die Lenksäule wirken.
7. Wegfahrsperren einschließlich Transponder und elektronische Steuergeräte.

## TEIL F

### BESONDERE ANFORDERUNGEN AN DIE BEHANDLUNG DER ENTFERNTEN TEILE, BAUTEILE UND WERKSTOFFE

1. Starterbatterien werden gemäß Artikel 70 der Verordnung (EU) 2023/1542 [...] behandelt.
  2. Elektrofahrzeughärtbatterien werden gemäß Artikel 70 der Verordnung (EU) 2023/1542 [...] behandelt.
- 2a. Batterien für leichte Verkehrsmittel (LV-Batterien) werden gemäß Artikel 70 der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt.
- 2b. Gerätbatterien werden gemäß Artikel 70 der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt.

3. Dauermagnetmaterialien, die Neodym, Dysprosium oder Praseodym (Neodym-Eisen-Bor, NdFeB) im Sinne von Artikel 28 der Verordnung (EU) 2024/1252 [...] enthalten, oder Kupfer aus Elektromotoren, die/das nicht für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind/ist, sind/ist zu entfernen, wenn dies ohne übermäßige Kosten für die zugelassenen Verwertungsanlagen durchgeführt werden kann. Sind keine technischen Fortschritte beim Recycling von NdFeB-Werkstoffen für Dauermagnete zu verzeichnen, so sind die Elektromotoren oder die Teile, die Dauermagnetmaterialien enthalten, gemäß Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2024/1252 [...] zu lagern und zu kennzeichnen. Für die Zwecke des künftigen Recyclings gelten die Anforderungen der Richtlinie 1999/31/EG in Bezug auf die vorübergehende Lagerung nicht.
4. Entfernte elektronische Bauteile und Teile, die nicht zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung bestimmt sind, sowie Nichteisenfraktionen, einschließlich geschredderter Leiterplatten, werden von Verwertungsunternehmen gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/19/EU behandelt.
5. Aus dem Altfahrzeug entferntes Glas ist zumindest in Behälterglas, Faserglas oder Glas gleichwertiger Qualität zu recyceln.
6. Entfernte Kältemittel werden gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2024/573 recycelt, aufgearbeitet oder zerstört.
7. Die Kunststoffe und Restfraktionen sind gemäß Artikel 7 und Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 2019/1021 zu behandeln.
8. Gummireifen werden im Einklang mit der Abfallhierarchie und den allgemeinen Anforderungen gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2008/98/EG verarbeitet, wobei Optionen zur Vermeidung, die insgesamt das beste Ergebnis für die Umwelt erzielen, [einschließlich der Runderneuerung] Vorrang einzuräumen ist.
9. Aluminiumwerkstoffe aus Wärmetauschern gemäß Anhang VII Teil C Nummer 12 werden getrennt von den in Anhang VII Teil G Nummer 2 Buchstabe b genannten Fraktionen von Aluminiumguss- und Aluminiumknetlegierungen gelagert und recycelt.

## TEIL G

### [...] KRITERIEN FÜR GEMEINSAMES SCHREDDERN UND DIE ANWENDUNG VON POST-SCHREDDER-TECHNOLOGIEN

1. Kriterien, die erfüllt sein müssen, damit das Schreddern von Altfahrzeugen, ihren Teilen, Bauteilen und Werkstoffen zusammen mit anderen Abfällen gestattet ist:

- (f) Elektro- und Elektronik-Altgeräte wurden gemäß Anhang VII der Richtlinie 2012/19/EU vor dem Schreddern zusammen mit Altfahrzeugen selektiv behandelt;
- (g) alle Batterien werden gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 aus allen Abfallarten entfernt, bevor die Abfälle zusammen mit Altfahrzeugen geschreddert werden;
- (h) Kunststoffverpackungen werden aus Verpackungsabfällen entfernt und Metallverpackungsabfälle gemäß Verordnung (EU) 2025/40[...] noch nicht nach bestimmten Legierungsfamilien sortiert, bevor sie zusammen mit Altfahrzeugen geschreddert werden;
- (i) die gemeinsame Behandlung verschiedener Abfallfraktionen führt nicht zu einer Verschlechterung der Qualität der aus der Behandlung resultierenden Abfallströme im Vergleich zur getrennten Behandlung der Abfallfraktionen;
- (j) der individuelle Beitrag der gemischten Abfallströme zu den Outputfraktionen kann für die jeweiligen Berichterstattungspflichten über die Behandlungsleistung von Altfahrzeugen und die weiteren Anforderungen für andere Abfallströme wie gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542, der Verordnung (EU) 2025/40[...], der Richtlinie 2012/19/EU und der Richtlinie 2008/58/EG bestimmt werden.

2. Qualitätsanforderungen für die Outputfraktionen:

- a. der Gesamtkupfergehalt der wesentlichen Stahlfraktion beträgt höchstens 0,25 % auf Gewichtsbasis; ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen = erster Tag des Monats 60 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] beträgt der Gesamtkupfergehalt der wesentlichen Stahlfraktion höchstens 0,15 % auf Gewichtsbasis;

- b. Aluminium wird mindestens in eine Fraktion von Gusslegierungen im Sinne der Norm EN 1706:2020 und eine Fraktion von Knetlegierungen im Sinne der Norm EN 573-3:2019 sortiert;
- c. die nach der Luftzerlegung und der Trennung von Eisen anfallende Schredderschwerfraktion wird weiter behandelt, um Eisen- und Nichteisenmetalle, Kunststoffe und andere organische Werkstoffe zum Zwecke des Recyclings oder der Verwertung zu trennen. Im Rückstand dieser Verfahren liegt der Metallgehalt bei weniger als 1 Gewichtsprozent und, gemäß der Entscheidung 2003/33/EG des Rates, der Gesamtgehalt an organischen Stoffen bei weniger als 5 Gewichtsprozent; der Grenzwert für den Gesamtgehalt an organischen Stoffen (TOC) von < 5 Gewichtsprozent gilt nicht, wenn die entsprechend ausgewählte und aufbereitete Schredderschwerfraktion gemäß den geltenden Rechtsvorschriften biologisch stabil ist;
- d. die Schredderleichtfraktion wird weiter behandelt, um Eisen- und Nichteisenmetalle, Kunststoffe und andere organische Werkstoffe zum Zwecke des Recyclings oder der Verwertung zu trennen. Im Rückstand dieser Verfahren liegt der Metallgehalt bei weniger als 1 Gewichtsprozent und, gemäß der Entscheidung 2003/33/EG des Rates, der Gesamtgehalt an organischen Stoffen bei weniger als 5 Gewichtsprozent; der Grenzwert für den Gesamtgehalt an organischen Stoffen (TOC) von < 5 Gewichtsprozent gilt nicht, wenn die entsprechend ausgewählte und aufbereitete Schredderleichtfraktion gemäß den geltenden Rechtsvorschriften biologisch stabil ist.

3. Zur Verfügung zu stellende Dokumentation über Ausnahmen von der Verpflichtung zur Entfernung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen:

- a) [...] Eine Kopie des schriftlichen Vertrags zwischen der zugelassenen Verwertungsanlage und der Anlage, die Schredderarbeiten durchführt und Post-Schredder-Technologien einsetzt oder an Unterauftragnehmer vergibt, einschließlich der Spezifikationen der Qualität der recyclingfähigen Sekundärmaterialien und der technischen Spezifikationen für die Verarbeitung der Behandlungsfraktionen von Altfahrzeugen.
- b) [...] Durch eine unabhängige Stelle zur Verfügung gestellte Dokumentation, aus der die Qualität und Quantität der recyclingfähigen Behandlungsfraktionen [...] für eine repräsentative Behandlungskonfiguration hervorgeht.

- c) [...] Jede andere Art von Dokumentation, aus der hervorgeht, dass die Qualität und Quantität der Werkstoffe aus Altfahrzeugen im Vergleich zu der Qualität und Quantität der Bauteile und Teile, die gemäß den Anforderungen in Teil C vor dem Schreddern separat entfernt wurden, nicht geringer sind.

## ANHANG VIII

### ANGABEN ZUR EINTRAGUNG IN DAS HERSTELLERREGISTER

1. Vom Hersteller oder seinem [...] Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung vorzulegende Informationen:
  - a) Name und gegebenenfalls Markennamen, unter denen der Hersteller in dem Mitgliedstaat tätig ist, und Anschrift des Herstellers, einschließlich Postleitzahl und Ort, Straße und Hausnummer, Land, Telefonnummer, gegebenenfalls Internetadresse und E-Mail-Adresse unter Angabe einer einzigen Kontaktstelle;
  - (f) nationale Identifikationsnummer des Herstellers, einschließlich seiner Handelsregisternummer oder einer gleichwertigen amtlichen Registernummer und der europäischen oder nationalen Steueridentifikationsnummer;
  - (g) Fahrzeugklassen, die der Hersteller erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellen will;
  - (h) Informationen darüber, wie der Hersteller seinen Verpflichtungen gemäß Artikel 16 nachkommt, einschließlich schriftlicher Informationen über
    - i) die vom Hersteller ergriffenen Maßnahmen zur Erfüllung der Herstellerverantwortung gemäß den Artikeln 16 und 20;
    - ii) die Maßnahmen, die ergriffen wurden, um der Sammlungspflicht gemäß Artikel 23 in Bezug auf die Menge der Fahrzeuge, die der Hersteller in dem Mitgliedstaat auf dem Markt bereitstellt, nachzukommen; und
    - iii) das System, mit dem sichergestellt wird, dass die den zuständigen Behörden gemeldeten Daten zuverlässig sind;
  - (i) eine Erklärung des Herstellers oder gegebenenfalls des [...] Bevollmächtigten des Herstellers für die erweiterte Herstellerverantwortung oder der Organisation für Herstellerverantwortung, aus der hervorgeht, dass die Angaben wahrheitsgetreu sind.
4. Informationen, die zusätzlich zu den in Nummer 1 aufgeführten Informationen bereitzustellen sind, wenn eine Organisation für Herstellerverantwortung mit der Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung beauftragt wird:

- a) Name und Kontaktdaten, einschließlich Postleitzahl und Ort, Straße und Hausnummer, Land, Telefonnummer, Internet- und E-Mail-Adresse sowie nationale Kennnummer der Organisation für Herstellerverantwortung;
  - (j) die Handelsregisternummer oder eine gleichwertige amtliche Registrierungsnummer und die europäische oder nationale Steueridentifikationsnummer der Organisation für Herstellerverantwortung; und
  - (k) das Mandat der Hersteller, die sie vertritt.
5. Zusätzlich zu den in Nummer 1 aufgeführten Informationen, die von der Organisation für Herstellerverantwortung im Falle einer Beauftragung gemäß Artikel [...] 17 Absatz 1 bereitzustellen sind:
- a) Namen und Kontaktdaten, einschließlich Postleitzahlen und Orte, Straßen und Hausnummern, Länder, Telefonnummern, Web- und E-Mail-Adressen der vertretenen Hersteller;
  - (l) gegebenenfalls das Mandat jedes vertretenen Herstellers;
  - (m) vertritt die Organisation für Herstellerverantwortung mehr als einen Hersteller, so gibt sie getrennt an, wie jeder der vertretenen Hersteller die in Artikel 16 festgelegten Pflichten erfüllt.
6. Werden die Verpflichtungen nach Artikel 16 im Namen eines Herstellers von einem für die erweiterte Herstellerverantwortung benannten Bevollmächtigten, der mehr als einen Hersteller vertritt, erfüllt, so gibt dieser Bevollmächtigte zusätzlich zu den in Nummer 1 aufgeführten Informationen den Namen und die Kontaktdaten für jeden der vertretenen Hersteller getrennt an.

## ANHANG IX

### [...] VERWERTUNGSNACHWEIS

Gemäß Artikel 25 der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates [...] über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen.

1.	Anlage oder Unternehmen, die bzw. das diesen Nachweis ausstellt	
1.1	Name	
1.2	Anschrift	
1.3	Telefonnummer	
1.4	E-Mail [falls verfügbar]	
1.5	Registrierungs- oder Identifikationsnummer*	
2.	Zuständige Behörde, die der in Nummer 1 genannten Anlage bzw. dem genannten Unternehmen eine Genehmigung ausgestellt hat	
2.1	Mitgliedstaat	
2.2	Name	
2.3	Anschrift	
3.	Verwertungsnachweis	
3.1	Ausstellungsdatum	
3.2	Nummer	
4.	Angaben zum Fahrzeug, für das dieser Verwertungsnachweis ausgestellt wird	
4.1	Länderkennzeichen	
4.2	(A) Zulassungsnummer**	
4.3	(J) Klasse**	
4.4	(D.1) Fabrikmarke**	
4.5	(D.3) Handelsname**	
4.6	(E) Fahrzeug-Identifizierungsnummer**	
4.7	Nummer der Zulassungsbescheinigung	
5.	Angaben zum Fahrzeugeigner	
5.1	(C.2.1) Name oder Firmenname**	
5.2	(C.2.2) Andere(r) Name(n) **	
5.3	(C.2.3) Anschrift**	
5.4	Telefonnummer	
5.5	E-Mail [falls verfügbar]	

6.	Anmerkungen
	<p>*Darauf kann verzichtet werden, wenn das nationale Registrierungs- oder Identifizierungssystem diese Nummer nicht vorsieht.</p> <p>**Harmonisierte Gemeinschaftscodes gemäß der Richtlinie 1999/37/EG.</p>

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

11. [...]

12. [...]

## ANHANG X

## ÄNDERUNGEN DER VERORDNUNG (EU) 2018/858 UND DER VERORDNUNG (EU) 168/2013

1. Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 wird wie folgt geändert:

(19)

- (1) Teil I Eintrag G13 erhält folgende Fassung:

(20) 33

6

### Anlage 1 wird wie folgt geändert:

- (a) In Tabelle 1 erhält der Eintrag G13 folgende Fassung:

„G13	Kreislauff ähigkeit	Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: Nummer dieser Verordnung einfügen]	k. A. Es gilt jedoch Anhang VII Teil E über das Verbot der Wiederverwendung der angegebenen Bauteile.“
------	------------------------	--	---

- (b) In Tabelle 2 erhält der Eintrag G13 folgende Fassung:

„G13	Kreislauff ähigkeit	Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: Nummer dieser Verordnung einfügen]	k. A. Es gilt jedoch Anhang VII Teil E über das Verbot der Wiederverwendung der angegebenen Bauteile.
------	------------------------	--	--

۶۶۰

Anlage 2 Nummer 4 wird wie folgt geändert:

- (a) In der Tabelle „Teil I: Fahrzeuge der Klasse M1“ erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: Nummer dieser Verordnung einfügen] (Kreislauffähigkeit)	Die Anforderungen der genannten Verordnung gelten nicht.
-----	---	--

“:

(b) In der Tabelle „Teil II: Fahrzeuge der Klasse N1“ erhält Eintrag 59 folgende Fassung:

”

59	Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: Nummer dieser Verordnung einfügen] (Kreislauffähigkeit)	Die Anforderungen der genannten Verordnung gelten nicht.“
----	---	---

Teil III wird wie folgt geändert:

(a) In Anlage 1 erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Kreislauffähigkeit	Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: Nummer dieser Verordnung einfügen]	k. A.	k. A.“		
-----	--------------------	--	-------	--------	--	--

(b) In Anlage 2 erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Kreislauffähigkeit	Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: Nummer dieser Verordnung einfügen]	k. A.		k. A.“			
-----	--------------------	--	-------	--	--------	--	--	--

(c) In Anlage 3 erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Kreislauffähigkeit	Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: Nummer dieser Verordnung einfügen]	k. A.“
-----	--------------------	--	--------

(d) In Anlage 4 erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Kreislauffähigkeit	Verordnung [Amt für Veröffentlichungen: Nummer dieser Verordnung einfügen]	k. A.					k. A.“			
-----	--------------------	---	-------	--	--	--	--	--------	--	--	--

2. Anhang II der Verordnung (EU) 168/2013 wird wie folgt geändert:

In Abschnitt C1 der Tabelle in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erhält Eintrag 15a folgende Fassung:

				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
„15a	18	Anforderungen an die Kreislauffähigkeit	Verordnung (EU) 2024/1252 des Europäischen Parlaments und des Rates (*1)	x	x	x								
15b	18	Anforderungen an die Kreislauffähigkeit	[Amt für Veröffentlichungen: diese Altfahrzeug-Verordnung (EU) 2025/XXXX einfügen]				x	x	x	x	x	x	x	x“

## ANHANG XI

### ENTSPRECHUNGSTABELLE

#### 2. Richtlinie 2000/53/EG

<i>Richtlinie 2000/53/EG</i>	<i>Vorliegende Verordnung</i>
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 2
Artikel 2 Absatz 3	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 22
Artikel 2 Absatz 4	Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 2 Absatz 5	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 16
Artikel 2 Absatz 6	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 5
Artikel 2 Absatz 7	Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 2 Absatz 8	Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 2 Absatz 9	Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 2 Absatz 10	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 35
Artikel 2 Absatz 11	–
Artikel 2 Absatz 11 Buchstabe a	–
Artikel 2 Nummer 11 Buchstabe b	–
Artikel 2 Nummer 11 Buchstabe c	–
Artikel 2 Nummer 11 Buchstabe d	–
Artikel 2 Absatz 12	–
Artikel 2 Absatz 13	–
Artikel 3 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a

<i>Richtlinie 2000/53/EG</i>	<i>Vorliegende Verordnung</i>
Artikel 3 Absatz 2	–
Artikel 3 Absatz 3	–
Artikel 3 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a und Artikel 2 Absatz 5
Artikel 3 Absatz 5	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 2 Absätze 5 und 6
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe b	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe c	Artikel 6
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a	Artikel 5 Absätze 2 und 3
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i	Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii	Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer iii	Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe c
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer iv	Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe d
Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe c	--
Artikel 5 Absatz 1 Gedankenstrich 1	Artikel 23 Absatz 1 und Absatz 2 Buchstabe c
Artikel 5 Absatz 1 Gedankenstrich 2	Artikel 23 Nummer 2 Buchstabe b
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 23 Absatz 4 Unterabsatz 1 und Unterabsatz 2 Buchstabe c
Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 1	Artikel 25
Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 2	--
Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 3	--
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1	Artikel 24 Absatz 2

<i>Richtlinie 2000/53/EG</i>	<i>Vorliegende Verordnung</i>
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2	Artikel 16 und Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3	Artikel 24 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 4	--
Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1	Artikel 25 Absatz 1 und Anhang IX
Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 2	Artikel 25 Absatz 5
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 27 Absätze 1 und 3
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 15 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	--
Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 1	Artikel 30 Absatz 1 und Anhang VII Teil C
Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 2	Artikel 29 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 4	Artikel 15 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 5	Artikel 27 Absatz 5
Artikel 6 Absatz 6	Artikel 27 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 1	Artikel 33 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a	--
Artikel 7 Nummer 2 Buchstabe b	Artikel 34 Absatz 1 Buchstaben a und b
Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 2	--
Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 3	Artikel 49 Absatz 5
Artikel 7 Absatz 3	--
Artikel 7 Absatz 4	--
Artikel 7 Absatz 5	--

<i>Richtlinie 2000/53/EG</i>	<i>Vorliegende Verordnung</i>
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 12 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 12 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 3	Artikel 11 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 4	Artikel 11 Absätze 1 und 2
Artikel 9 Absatz 1a Unterabsatz 1	Artikel 49 Absatz 1 Buchstabe j
Artikel 9 Absatz 1a Unterabsatz 2	Artikel 49 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 9 Absatz 1a Unterabsatz 3	Artikel 49 Absatz 1 Unterabsatz 3
Artikel 9 Absatz 1b	Artikel 49 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1c	--
Artikel 9 Absatz 1d	Artikel 49 Absatz 5
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 9
Artikel 9a Absatz 1	Artikel 50 Absatz 1
Artikel 9a Absatz 2	Artikel 50 Absatz 2
Artikel 9a Absatz 3	Artikel 50 Absatz 3
Artikel 9a Absatz 4	Artikel 50 Absatz 4
Artikel 9a Absatz 5	Artikel 50 Absatz 5
Artikel 9a Absatz 6	Artikel 50 Absatz 6
Artikel 10 Absatz 1	--
Artikel 10 Absatz 2	--
Artikel 10 Absatz 3	--
Artikel 10a	Artikel 55
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 51 Absatz 1

<i>Richtlinie 2000/53/EG</i>	<i>Vorliegende Verordnung</i>
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 51 Absatz 2
Artikel 12 Absatz 1	Artikel 57 Absatz 1
Artikel 12 Absatz 2	Artikel 57 Absatz 2
Artikel 12 Absatz 3	--
Artikel 13	--
Anhang I	Anhang VII
Anhang II	Anhang III

3. Richtlinie 2005/64/EG

<i>Richtlinie 2005/64/EG</i>	<i>Vorliegende Verordnung</i>
Artikel 1 Unterabsatz 1	Artikel 1
Artikel 1 Unterabsatz 2	--
Artikel 2	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 3 Buchstabe a	Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 3 Buchstabe b	Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b
Artikel 3 Buchstabe c	Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe c
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 3
Artikel 4 Absatz 4	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 2
Artikel 4 Absatz 5	Anhang II
Artikel 4 Absatz 6	Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1
Artikel 4 Absatz 7	Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 8	Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 9	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 5
Artikel 4 Absatz 10	Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 11	--
Artikel 4 Absatz 12	Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 13	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 4
Artikel 4 Absatz 14	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 6

Artikel 4 Absatz 15	Artikel 3 Absatz 1 Nummer 7
Artikel 4 Absatz 16	--
Artikel 4 Absatz 17	--
Artikel 4 Absatz 18	Artikel 9
Artikel 4 Absatz 19	--
Artikel 4 Absatz 20	--
Artikel 5 Absatz 1	--
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 8 Absatz 1 Satz 2
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 4
Artikel 5 Absatz 4	Artikel 24
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 5 Absatz 8
Artikel 6 Absatz 3	Artikel 11
Artikel 6 Absatz 4	--
Artikel 6 Absatz 5	--
Artikel 6 Absatz 6	--
Artikel 6 Absatz 7	--
Artikel 6 Absatz 8	--
Artikel 7 Buchstabe a	Anhang VII Teil E
Artikel 7 Buchstabe b	Anhang VII Teil E
Artikel 8	--
Artikel 9	--
Artikel 10 Absatz 1	--

Artikel 10 Absatz 2	--
Artikel 10 Absatz 3	--
Artikel 10 Absatz 3	--
Artikel 10 Absatz 4	--
Artikel 11 Absatz 1	--
Artikel 11 Absatz 2	--
Artikel 12	--
Artikel 13	--
Anhang I	Artikel 4 Absatz 1
Anhang II	--
Anhang III	--
Anhang VII	--
Anhang V	Anhang VII Teil E
Anhang VI	--

## ANHANG XII

### ÄNDERUNG DER VERORDNUNG (EU) 2023/1542

Die Tabelle des Anhangs I der Verordnung (EU) 2023/1542 wird wie folgt geändert:

Spalte 1 Bezeichnung des Stoffes oder der Stoffgruppe	Spalte 2 Einzelheiten der Beschränkung
Quecksilber CAS-Nr. 7439-97-6 EG-Nr. 231-106-7 und seine Verbindungen	In Batterien darf der Massenanteil Quecksilber nicht mehr als 0,0005 % (ausgedrückt als metallisches Quecksilber) betragen, unabhängig davon, ob die Batterien in Geräte, leichte Verkehrsmittel oder sonstige Fahrzeuge eingebaut sind.
2. Cadmium  CAS Nr. 7440-43-9  EG-Nr. 231-152-8 und seine Verbindungen	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="739 945 1382 1215">1. In Gerätebatterien darf der Massenanteil Cadmium nicht mehr als 0,002 % (ausgedrückt als metallisches Cadmium) betragen, unabhängig davon, ob die Batterien in Geräte, leichte Verkehrsmittel oder sonstige Fahrzeuge eingebaut sind.</li><li data-bbox="739 1237 1382 1619"><u>2. In Elektrofahrzeugbatterien und Starterbatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil Cadmium nicht mehr als 0,01 % (ausgedrückt als metallisches Cadmium) je homogenem Werkstoff betragen.</u></li><li data-bbox="739 1641 1382 2001"><u>3. Nummer 2 gilt nicht für Elektrofahrzeugbatterien, die als Ersatzteile für Elektrofahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 verwendet werden, die vor dem 31. Dezember 2008 in Verkehr gebracht wurden.</u></li></ol>

Spalte 1 Bezeichnung des Stoffes oder der Stoffgruppe	Spalte 2 Einzelheiten der Beschränkung
<p>3. Blei CAS Nr. 7439-92-1 EG-Nr. 231-100-4 und seine Verbindungen</p>	<p>1. Ab dem 18. August 2024 darf der Massenanteil Blei in Gerätebatterien nicht mehr als 0,01 % (ausgedrückt als metallisches Blei) betragen, unabhängig davon, ob die Batterien in Geräte eingebaut sind.</p> <p>2. Bis zum 18. August 2028 gilt die Beschränkung nach Nummer 1 nicht für Zink-Luft-Gerätebatterien in Form von Knopfzellen.</p> <p><u>3. In Gerätebatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil Blei nicht mehr als 0,1 % (ausgedrückt als metallisches Blei) je homogenem Werkstoff betragen.</u></p> <p><u>4. Nummer 3 gilt nicht für Gerätebatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858, die vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigt wurden, eingebaut sind oder als Ersatzteile dafür verwendet werden.</u></p> <p><u>5. In Elektrofahrzeugbatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil Blei nicht mehr als 0,1 % (ausgedrückt als metallisches Blei) je homogenem Werkstoff betragen.</u></p> <p><u>6. Nummer 5 gilt nicht für Elektrofahrzeugbatterien, die in Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung</u></p>

Spalte 1 Bezeichnung des Stoffes oder der Stoffgruppe	Spalte 2 Einzelheiten der Beschränkung
	<p><u>(EU) 2018/858, die vor dem 1. Januar 2019 typgenehmigt wurden, eingebaut sind oder als Ersatzteil dafür verwendet werden</u></p> <p><u>Elektrofahrzeugbatterien, die in Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858, die vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigt wurden, eingebaut sind oder als Ersatzteil dafür verwendet werden.</u></p> <p><u>7. In Starterbatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil Blei nicht mehr als 0,1 % (ausgedrückt als metallisches Blei) je homogenem Werkstoff betragen.</u></p> <p><u>8. Nummer 7 gilt nicht für</u></p> <p>i) <u>Starterbatterien, die in 12-Volt-Anwendungen für Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 verwendet werden</u> <sup>53</sup></p> <p>ii) <u>Starterbatterien, die in 24-Volt-Anwendungen in Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 verwendet werden</u> <sup>54</sup></p> <p>iii) <u>Starterbatterien, die in anderen als den unter Nummer 8 Ziffern i und ii genannten Anwendungen in Fahrzeugen, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung.</u></p>

<sup>53</sup> Diese Ausnahme wird im Jahr 2030 überprüft.

<sup>54</sup> Diese Ausnahme wird im Jahr 2030 überprüft.

Spalte 1 Bezeichnung des Stoffes oder der Stoffgruppe	Spalte 2 Einzelheiten der Beschränkung
	<u>der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858, die vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigt wurden, verwendet werden.</u>
4. Sechswertiges Chrom CAS-Nr. <u>18540-29-9</u> EG-Nr. 606-053-1 und <u>seine Verbindungen</u>	<u>In Batterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M1 und N1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil sechswertiges Chrom nicht mehr als 0,1 % (ausgedrückt als metallisches sechswertiges Chrom) je homogenem Werkstoff betragen.</u>

## ANHANG XIII

### ANFORDERUNGEN AN ZERTIFIZIERER UND PRÜFER UND KRITERIEN, DIE VON ANLAGEN, DIE RECYCLINGSTOFFE HERSTELLEN, ZU ERFÜLLEN SIND

#### TEIL A

##### Detaillierte Anforderungen an Dritte, die Audits durchführen

1. Ein Dritter, der gemäß Artikel 6 Absatz 2 Audits durchführt, ist unabhängig vom Lieferanten, Hersteller oder von der an der Herstellung der Recyclingstoffe beteiligten Person und von der kontrollierten Anlage. Zu diesem Zweck sollte dieser Dritte in der Lage sein, Folgendes zu dokumentieren:
  - a) dass er weder Teil dieser Einrichtungen noch unter deren Kontrolle ist;
  - b) dass er Verfahren eingeführt hat und betreibt, die seine Unparteilichkeit gewährleisten, darunter i) die fortlaufende Bewertung von Risiken für seine Unparteilichkeit; ii) die Ermittlung, Beseitigung und Minderung von Risiken für die Unparteilichkeit, die sich aus finanziellem, kommerziellem und sonstigem Druck ergeben; iii) die Bewertung des Risikos für seine Unparteilichkeit, das sich aus Beziehungen seines Personals ergibt;
  - c) dass er so strukturiert und verwaltet ist, dass seine Unabhängigkeit und Unparteilichkeit sichergestellt ist, unter anderem dass i) er innerhalb der juristischen Person eindeutig ermittelbar ist, wenn die juristische Person auch Tätigkeiten ausübt, die nicht im Zusammenhang mit Kontrollen stehen; ii) er über Vorschriften für die Berichterstattung über die durchgeführte Auditattivitàkeit verfügt; iii) sein Personal eindeutig ermittelbare Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Durchführung von Audits hat.
2. Bei einem Dritten, der Audits gemäß Artikel 6 Absatz 2 durchführt, wird davon ausgegangen, dass er über angemessene Qualifikationen im Bereich Audits und Abfallbehandlung verfügt, wenn er direkt oder im Wege von Unteraufträgen über ausreichendes qualifiziertes Personal verfügt, das regelmäßig geschult wird, und wenn sein an der Durchführung solcher Audits beteiligtes Personal nachweislich über Berufserfahrung in allen folgenden Bereichen verfügt:
  - a) Durchführung von Audits von Abfallbehandlungsanlagen; b) Abfallbehandlungsverfahren;
  - c) Managementsysteme für Gesundheit und Sicherheit in Bezug auf Umwelt und Arbeitsplatz;
  - d) Herstellung von Recyclingstoffen.

3. Zum Nachweis der Einhaltung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Kriterien verweist die Konformitätsbewertungsstelle, die Audits oder Zertifizierungen durchführt, auf ihre Zertifizierung nach Unionsnormen oder gleichwertigen international anerkannten Normen für die Durchführung von Audits, wie ISO 19011:2018 oder ISO/IEC 17020:2012.

## TEIL B

### KRITERIEN FÜR DEN NACHWEIS, DASS RECYCLINGSTOFFE IN EINER ANLAGE HERGESTELLT WURDEN, DIE DIE ANFORDERUNGEN DES UNIONSRECHTS ODER IHNEN GLEICHWERTIGEN ANFORDERUNGEN (GEMÄß ARTIKEL 6 ABSATZ 1c) IN BEZUG AUF DEN SCHUTZ DER MENSCHLICHEN GESUNDHEIT, DES KLIMAS UND DER UMWELT ERFÜLLT

1. Bei dem Audit gemäß Artikel 6 Absatz 2 wird überprüft, dass die an der Herstellung von Recyclingstoffen beteiligte Anlage bei ihrem tatsächlichen Betrieb die folgenden Bedingungen erfüllt:
  - a) sie erfüllt die Anforderungen an das Recycling von Abfällen und übt ihre Tätigkeiten im Einklang mit den geltenden nationalen Umweltschutzvorschriften aus;
  - b) sie wird auf sichere und umweltgerechte Weise entworfen, gebaut und betrieben und verfügt insbesondere über die erforderlichen Verfahren, geeignete Abfallbewirtschaftungstechnologien, -organisation und -infrastruktur, um die betreffenden Abfälle zu recyceln;
  - ba) sie bezieht ihre Kunststoffabfälle aus einem Staat, der in Bezug auf den Umweltschutz und die Sicherheit der Arbeitnehmer gleichwertige Normen wie die Staaten der Europäischen Union erfüllt, und ist in einem solchen Staat nach den in Absatz 4 dieses Teils festgelegten Kriterien tätig;
  - c) sie legt Bewirtschaftungs- und Überwachungssysteme, Verfahren und Techniken fest und wendet sie an, die Folgendes vermeiden, mindern, minimieren und – soweit praktisch möglich – beseitigen sollen: i) Risiken für die Gesundheit und Sicherheit der betreffenden Arbeitnehmer und der in unmittelbarer Nähe der Anlage lebenden Bevölkerung und ii) durch ihre Tätigkeiten verursachte nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt (insbesondere durch geeignete Maßnahmen zur Überwachung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung);

- d) sie stellt die Rückverfolgbarkeit aller in der Anlage entgegengenommenen und behandelten Abfälle sicher, einschließlich der Sicherstellung, dass alle bei ihren Tätigkeiten anfallenden Restabfälle dokumentiert und nur an Abfallbewirtschaftungsanlagen übergeben werden, die für die Behandlung solcher Restabfälle zugelassen sind;
- e) sie hat Maßnahmen ergriffen, um Energie zu sparen und die infolge ihrer Tätigkeiten entstehenden Treibhausgasemissionen zu begrenzen;
- f) sie erstellt Aufzeichnungen über ihre Abfallbewirtschaftungstätigkeiten der letzten fünf Jahre und ist in der Lage, diese vorzulegen; sofern eine Anlage seit weniger als fünf Jahren in Betrieb ist, erstellt sie Aufzeichnungen über ihre Abfallbewirtschaftungstätigkeiten für den Zeitraum ihres Betriebs und ist in der Lage, diese Aufzeichnungen vorzulegen;
- g) sie wurde in den letzten fünf Jahren nicht wegen illegaler Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Abfallbewirtschaftung verurteilt.

2. Bei der Überprüfung, ob eine Anlage die oben genannten Kriterien und die Anforderungen des Artikels 6 Absatz 1b erfüllt, berücksichtigt der Dritte, der den Audit oder die Zertifizierung durchführt, insbesondere Folgendes als Bezugspunkt, soweit relevant:

- a) spezifische Anforderungen an die Behandlung bestimmter Abfälle und an die Berechnung der Menge der behandelten Abfälle, die nach den Rechtsvorschriften der Union verbindlich sind, und an die Verbuchung der erzeugten Mengen von Recyclingstoffen;
- b) die Schlussfolgerungen zu den besten verfügbaren Techniken, die für bestimmte Tätigkeiten im Rahmen der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen angenommen wurden.

3. Die Namen und Kontaktdaten der Personen, die die Audits durchgeführt haben, sind in den Auditberichten eindeutig angegeben.

4. Die Prüfer überprüfen, ob die Kunststoffabfälle in einer Weise behandelt werden, die den EU-Standards gleichwertig ist, und überprüfen, ob sie aus einem Land stammen, das über einen umfassenden Abfallbewirtschaftungsrahmen für sein gesamtes Hoheitsgebiet verfügt, der seine Fähigkeit und Bereitschaft zur Gewährleistung einer umweltgerechten Abfallbewirtschaftung unter Beweis stellt, wobei insbesondere folgende Kriterien berücksichtigt werden:
- a) die durchgeführten und geplanten Maßnahmen zur Sicherstellung der umweltgerechten Bewirtschaftung von Abfällen in seinem Hoheitsgebiet, wie die Einführung eines Systems der erweiterten Herstellerverantwortung oder eines gleichwertigen Systems zur Umsetzung des Verursacherprinzips;
  - b) die durchgeführten und geplanten Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils von Verbraucher-Kunststoffabfällen, die aus Fahrzeugen recycelt werden, sowie die Indikatoren für die Überwachung dieser Maßnahmen;
  - c) die durchgeführten und geplanten Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils von recycelten Verbraucher-Kunststoffabfällen, die in auf dem nationalen Markt in Verkehr gebrachten Fahrzeugen eingebaut werden, sowie die Indikatoren für die Überwachung dieser Maßnahmen.

## TEIL C

### KRITERIEN FÜR DEN NACHWEIS, DASS RECYCLINGSTOFFE UNTER EINHALTUNG DER ANFORDERUNGEN GEMÄß ARTIKEL 6 ABSÄTZE 1, 1a und 1b HERGESTELLT WURDEN

Bei dem Audit gemäß Artikel 6 Absatz 2 wird überprüft, dass die an der Herstellung von Recyclingstoffen beteiligte Anlage bei ihrem tatsächlichen Betrieb die folgenden Bedingungen erfüllt:

1. Die Anlage muss nachweisen können, dass sie Werkstoffe herstellt, die aus Verbraucherabfällen recycelt werden. Stellt die Anlage auch Werkstoffe her, die aus Produktionsabfällen oder aus Rohstoffen stammen, so muss sie nachweisen können, dass sie klar zwischen den verschiedenen Arten von Werkstoffen unterscheidet. Die Anlage stellt sicher, dass sie nur Werkstoffe liefert, die aus Verbraucherabfällen recycelt werden, damit dieser Werkstoff als Teil der Zielvorgaben gemäß Artikel 6 angerechnet werden kann;

2. Eine Anlage, die Recyclingstoffe aus Verbraucherabfällen aus Altfahrzeugen oder reparierten Fahrzeugen herstellt, muss nachweisen können, dass diese Abfälle getrennt gesammelt und vor ihrer Ankunft in der Anlage sowie während des gesamten Recyclingverfahrens nicht mit Werkstoffen anderer Herkunft vermischt wurden.
-