Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/1738

24.7.2026

VERORDNUNG (EU) 2026/1738 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 8. Juli 2026

über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 und (EU) 2023/1542 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 — in Bezug auf die Artikel 14 bis 36 der vorliegenden Verordnung — auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses [1],

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren [2],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den europäischen Grünen Deal wird eine Wachstumsstrategie vorgestellt, mit der der Wandel der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft vollzogen werden soll, in der bis spätestens 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden und das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Damit im Zuge der Produktpolitik der Union zur weltweiten Senkung der CO_2-Emissionen beigetragen werden 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.

[1] ABl. C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
[2] Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 18. Juni 2026 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 29. Juni 2026.

(2) Die Automobilindustrie trägt in bedeutendem Maße zum Verbrauch der Union an Energie und Rohstoffen und somit zur Erzeugung von Treibhausgasen bei. Die Produktion von Fahrzeugen in Drittländern und deren Inverkehrbringen in der Union trägt weltweit zur Erzeugung von Treibhausgasen bei, was wiederum zu negativen Umweltauswirkungen in der Union führt. Der im „Fit für 55"-Paket vorgesehene Übergang von der Nutzung fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen zu emissionsfreier Mobilität ist eine der Voraussetzungen für die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050. Er wird eine Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der Automobilindustrie, die mit der Nutzungsphase von Fahrzeugen zusammenhängen, bewirken. Die Automobilindustrie ist einer der größten Verbraucher von Primäraluminium, Stahl und Kunststoffen, was mit der Herstellung von Neufahrzeugen zusammenhängt, die in der Union in Verkehr gebracht werden. Aufgrund der für die Gewinnung und Verarbeitung dieser Werkstoffe erforderlichen Energie kann dies erhebliche Umweltauswirkungen mit sich bringen. Der ökologische Fußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Neufahrzeugen könnte sich durch die laufende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, die zunehmende Größe und das zunehmende Gewicht der Fahrzeuge sowie durch die zunehmende Nutzung von und Komplexität der Elektronik in künftigen Modellen erhöhen; dafür wird jeweils eine große Menge an kritischen und strategischen Rohstoffen und Edelmetallen wie Kupfer und Seltene Erden benötigt. Infolgedessen könnte die Produktionsphase von Fahrzeugen einen größeren ökologischen Fußabdruck als ihre Nutzungsphase haben, die Abhängigkeit der europäischen Industrie von Einfuhren kritischer Rohstoffe größer werden und die Anfälligkeit der europäischen Industrie für Versorgungsunterbrechungen steigen, was sich nachteilig auf ihre Wettbewerbsfähigkeit auswirken würde. 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, die während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs oder am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs repariert, wiederverwendet, wiederaufgearbeitet, überholt, nachgerüstet oder recycelt werden können. Um diese Umweltauswirkungen zu bewältigen, zur Dekarbonisierung der Branche beizutragen und die Wettbewerbsfähigkeit im Wege einer verstärkten Belastbarkeit der Automobilindustrie zu fördern, muss das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert und der Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft vorangetrieben werden. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft — Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa", 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 zu prüfen und die Recyclingeffizienz zu verbessern. Dies steht auch im Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/1252 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]). Der Rat und das Europäische Parlament betonten auch die Notwendigkeit neuer Unionsvorschriften in diesem Bereich, mit denen die geltenden Vorschriften für die Typgenehmigung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen sowie für Altfahrzeuge ersetzt werden.

(3) In der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) sind harmonisierte Anforderungen an die Behandlung von Altfahrzeugen und Zielvorgaben für Wiederverwendung und Recycling sowie für Wiederverwendung und Verwertung festgelegt. Die Richtlinie enthält Pflichten in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen sowie Pflichten für Wirtschaftsteilnehmer, wobei insbesondere die Verwendung von Schwermetallen in Fahrzeugen eingeschränkt wird. Mit der Richtlinie werden zudem grundlegende Regeln für die erweiterte Herstellerverantwortung eingeführt, wonach Fahrzeughersteller einen Teil der Kosten für die Sammlung von Altfahrzeugen übernehmen müssen.

(4) Im Zuge der Evaluierung der Richtlinie 2000/53/EG durch die Kommission wurde hervorgehoben, dass viele der ursprünglichen Ziele der Richtlinie wirksam erreicht wurden, insbesondere die Beseitigung von Cadmium, Blei, Quecksilber und sechswertigem Chrom aus Fahrzeugen, die Erhöhung der Anzahl der 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 genannten Richtlinie nicht ausreichend abgedeckt werden und dass die Richtlinie nicht länger geeignet ist, um eine hochwertige Behandlung dieser Fahrzeuge zu gewährleisten.

([3]) Verordnung (EU) 2024/1252 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 zur Schaffung eines Rahmens zur Gewährleistung einer sicheren und nachhaltigen Versorgung mit kritischen Rohstoffen und zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 und (EU) 2019/1020 (ABl. L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) Die Richtlinie 2005/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) 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. Die Richtlinie 2005/64/EG hat jedoch nicht zu einer wesentlichen Verbesserung der Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Neufahrzeugen geführt und ist nicht an die Merkmale von Neufahrzeugen angepasst, die sich seit Inkrafttreten der Richtlinie 2005/64/EG deutlich weiterentwickelt haben.

(6) Mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) wurde ein umfassendes Typgenehmigungs- und Marktüberwachungssystem für Kraftfahrzeuge und Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge eingeführt, das ein reibungsloses Funktionieren des Binnenmarkts gewährleisten und ein hohes Maß an Umweltschutz bieten soll. Es bedarf eines eigenständigen Rechtsakts für die Zwecke des in Anhang II der genannten Verordnung festgelegten EU-Typgenehmigungsverfahrens. Für Fahrzeuge, die derzeit das Verfahren zur Erlangung einer EU-Typgenehmigung durchlaufen, müssen daher Bestimmungen und Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt werden. Um zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge die Anforderungen erfüllen, muss ihre Überprüfung im Rahmen des EU-Typgenehmigungsverfahrens sichergestellt werden. Die Verwaltungsvorschriften der Verordnung (EU) 2018/858, einschließlich der Bestimmungen über Marktüberwachung, Abhilfemaßnahmen, Schutzklauseln und Sanktionen, gelten für Typgenehmigungen, die gemäß den Anforderungen der vorliegenden Verordnung erteilt werden.

(7) Es ist wichtig, zwischen bestehenden und neuen Typgenehmigungen zu unterscheiden. Es muss somit präzisiert werden, welche Bestimmungen gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 für neue Fahrzeugtypen gelten. Es sollte daher deutlich gemacht werden, dass eine Änderung der Typgenehmigung nicht systematisch eine Erweiterung der Typgenehmigung gemäß der genannten Verordnung erfordert.

(8) 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, die Produktionsphase von Fahrzeugen, die Bewertung des Fahrzeugstatus und die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen vereinheitlicht werden. Um zu den Zielen der Erhaltung, des Schutzes und der Verbesserung der Qualität der Umwelt, des Schutzes der menschlichen Gesundheit und der umsichtigen und rationellen Nutzung natürlicher Ressourcen beizutragen, müssen Vorschriften hinsichtlich der Bewirtschaftung von Altfahrzeugen festgelegt werden, wobei die Konstruktion von Fahrzeugen und Maßnahmen zur Unterbindung einer illegalen Demontage, etwa die bessere Verfolgbarkeit bei Übertragung des Eigentums an einem Gebrauchtfahrzeug, zu berücksichtigen sind. Der effizienteste Weg für einen einfacheren Übergang der Automobilindustrie zur Kreislaufwirtschaft besteht folglich darin, einen einheitlichen, integrierten und kohärenten Rechtsrahmen auf Unionsebene zu schaffen, der die Konstruktion, die Herstellung, das Inverkehrbringen in der Union und die Behandlung von Altfahrzeugen abdeckt. Von entscheidender Bedeutung ist dies auch für die Entwicklung des Unionsmarktes für Sekundärrohstoffe, die in Verkehr gebrachten Neufahrzeugen enthalten sind, sowie für die Vermeidung von Handelshemmnissen und Wettbewerbsverzerrungen, die Gewährleistung von Rechtsklarheit und die Verbesserung der Umweltleistung aller Wirtschaftsteilnehmer, die an Konstruktion und Produktion sowie an der Behandlung von Altfahrzeugen beteiligt sind. 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.

(9) In den Gebieten in äußerster Randlage gemäß Artikel 349 AEUV sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die Verpflichtungen der Hersteller anzupassen, um die Erbringung von Dienstleistungen sicherzustellen und die Kosten für die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen unter Berücksichtigung der Merkmale dieser Regionen zu decken.

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

([6]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(10) Die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG gelten nur für Personenkraftwagen (M_1) und leichte Nutzfahrzeuge (N_1), was in etwa 85 % aller in der Union zugelassenen Fahrzeuge umfasst. Für alle übrigen Fahrzeuge, nämlich zweirädrige und dreirädrige Fahrzeuge sowie vierrädrige Leichtfahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse und Anhänger, existieren keinerlei Unionsvorschriften im Hinblick auf die umweltgerechte Konstruktion und ihre Bewirtschaftung am Ende der Lebensdauer. Um für alle in der Union zugelassenen Fahrzeuge ein umfassendes Kreislaufprinzip, darunter auch ihre umweltgerechte Behandlung, zu gewährleisten und eine Fragmentierung des Binnenmarkts zu verhindern, sollte die vorliegende Verordnung daher nicht nur auf Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 Anwendung finden, sondern in Teilen auch auf Fahrzeuge der Klasse L sowie auf schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M_2, M_3, N_2, N_3 und O). Es mangelt an umfassenden Daten über die Behandlung dieser Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer in der Union, weshalb sie nicht den Regelungen unterliegen können, die für Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung gelten. Die Anforderungen in Bezug auf die Sammlung von Altfahrzeugen, ihre obligatorische Übergabe an zugelassene Behandlungsanlagen und die Schadstoffentfrachtung, die Pflicht zur Entfernung bestimmter Teile und Bauteile vor dem Schreddern mit Blick auf Wiederverwendung und Recycling sowie die Bedingungen für die Deponierung von Nicht-Inertabfällen aus dem Schreddervorgang sollten jedoch für Fahrzeuge der Klasse L sowie für schwere Nutzfahrzeuge und deren Anhänger (M_2, M_3, N_2, N_3 und O) gelten. Um die Behandlung dieser Altfahrzeuge zu erleichtern, sollten die Erzeuger verpflichtet sein, Informationen über die Entfernung und Ersetzung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen der Fahrzeuge bereitzustellen. Außerdem sollten für diese Fahrzeugklassen auch die Bestimmungen über die erweiterte Herstellerverantwortung gelten, die die Kosten für die Sammlung und die Schadstoffentfrachtung am Ende der Lebensdauer abdecken.

(11) Da die Zulassung von Fahrzeugen der Klasse L1e, L2e oder L6e nicht in allen Mitgliedstaaten vorgeschrieben ist, muss den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, diese Fahrzeugklassen von den mit der Zulassung verbundenen Anforderungen auszunehmen.

(12) Studien zufolge betreffen Probleme hinsichtlich der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen nicht nur Personenkraftwagen (M_1) und leichte Nutzfahrzeuge (N_1), sondern auch größere Fahrzeuge. Diese Bestimmungen sollten daher auch für schwere Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger (M_2, M_3, N_2, N_3 und O) gelten.

(13) Fahrzeuge, die ausschließlich für den Einsatz durch Streitkräfte konstruiert und gebaut oder dafür angepasst wurden, sowie Fahrzeuge, die für den Einsatz durch Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte und medizinische Notdienste konstruiert und gebaut wurden, sollten vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden. Diese Fahrzeuge dienen besonderen Einsatzfunktionen und unterliegen besonderen technischen Anforderungen, und ihre Konstruktion, Bauweise und Verwendung unterscheiden sich erheblich von denen von Fahrzeugen, die für den allgemeinen Straßenverkehr bestimmt sind. Die Anwendung allgemeiner Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und an die kreislauforientierte Bewirtschaftung von Altfahrzeugen auf solche Fahrzeuge wäre daher nicht angemessen, und ihre Ausnahme vom Anwendungsbereich dieser Verordnung steht im Einklang mit der besonderen Art ihrer Funktionen.

(14) Mit Blick auf die Erhaltung des kulturellen Erbes Europas sollten Fahrzeuge von historischem Interesse vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden und weder den Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Eigentumsübertragung und der Ausfuhr noch den mit dem Ende der Lebensdauer verbundenen Anforderungen unterliegen. Ebenso sollten Fahrzeuge, die von einem Mitgliedstaat als Fahrzeug von besonderem kulturellem Interesse anerkannt wurden, vom Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung ausgenommen werden. Dies kann beispielsweise Fahrzeuge im Besitz von Sammlern oder Museen, Sonderanfertigungen von Fahrzeugen oder Rennfahrzeuge betreffen, sofern die zuständigen Behörden das entsprechende besondere kulturelle Interesse anerkennen. Die Anforderungen im Rahmen dieser Verordnung, etwa Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion, sollten jedoch auf diese Fahrzeuge Anwendung finden, bevor sie als Fahrzeuge von historischem Interesse oder als Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse gelten. Wenn diese Fahrzeuge von den Mitgliedstaaten nicht mehr als Fahrzeuge von historischem Interesse oder Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse angesehen werden, fallen sie wieder in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung und sollten Anforderungen wie Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Eigentumsübertragung, der Ausfuhr oder dem Ende der Lebensdauer unterliegen.

(15) Um einen übermäßigen Verwaltungsaufwand zu verhindern und sicherzustellen, dass der Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung den Bedürfnissen des Binnenmarkts gerecht wird, sollten andere Fahrzeugtypen, etwa in Kleinserien hergestellte Fahrzeuge der Klasse L oder bestimmte für den Pedalantrieb ausgelegte Räder der Klassen L1e-A und L1e-B, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

(16) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge, die eine spezielle Funktion erfüllen sollen; sie erfordern Spezialaufbauten, die nicht ausschließlich der Kontrolle des Erzeugers unterliegen. Dies erschwert die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsquoten. Für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M_1 und N_1 sollten die Kosten für die Sammlung, die Schadstoffentfrachtung, die 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 Klasse M_2, M_3, N_2, N_3 und O sollte nur eine begrenzte Anzahl an Vorschriften gelten. Die Bestimmungen über besorgniserregende Stoffe in Fahrzeugen sollten, wie dies in der Richtlinie 2000/53/EG vorgesehen ist, auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M_1 und N_1 gelten. Andere Teile eines Fahrzeugs mit besonderer Zweckbestimmung, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, sollten im gleichen Maße abgedeckt sein wie die Klasse des betreffenden Fahrzeugs. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung aller Klassen mit Ausnahme der Klassen M_1 und N_1, die von einem Kleinserienhersteller produziert werden, sollten nicht in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen.

(17) Wohnmobile und Wohnanhänger unterscheiden sich von herkömmlichen Fahrzeugen oder Anhängern, da ihre Hauptfunktion eher die Unterbringung als der Transport ist. Diese Wohnmobile werden mit nicht-automobilen Bauteilen wie Holz, Möbeln, Wassersystemen und elektrischen Haushaltssystemen ausgestattet, die nicht von Recyclinganlagen für Fahrzeuge behandelt werden. Viele Wohnanhänger befinden sich als Ferienhäuser dauerhaft an einem festen Standort, werden als saisonale Unterkünfte genutzt und bleiben jahrzehntelang funktionsfähig. Aufgrund ihrer besonderen Zweckbestimmung, ihrer besonderen Materialzusammensetzung und ihrer kontinuierlichen Nutzung sollten Wohnanhänger vom Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung ausgenommen werden. Wohnmobile, die häufig nicht zugelassen sind, sollten nicht als Altfahrzeug eingestuft werden, wenn sie weiterhin als Unterkunft genutzt werden. Wohnmobile enthalten in ihren Basisfahrzeugen Teile und Bauteile, die auch in anderen Fahrzeugen verwendet werden, und sollten daher denselben Verpflichtungen unterliegen, sobald sie nicht länger zu Wohnzwecken verwendet werden.

(18) 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 zu diesem Thema sind solche Bewertungen nach wie vor problematisch. Es müssen daher rechtsverbindliche, präzise Kriterien für die Einordnung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug festgelegt werden. Diese Kriterien sollten von allen einschlägigen zuständigen Behörden, Wirtschaftsteilnehmern und Fahrzeugeignern, die mit Altfahrzeugen befasst sind, verwendet werden. Es müssen jedoch auch Ausnahmen vorgesehen werden, um den Mitgliedstaaten weiterhin die Möglichkeit einzuräumen, Situationen festzulegen, in denen einzelne Fahrzeuge aufgrund ihres Status als Fahrzeug von besonderem kulturellem Interesse nicht in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen sollten, solange sie diesen Status tragen. Darüber hinaus sollten die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats in der Lage sein, ein Fahrzeug auf Antrag des Eigners von dem Status eines Altfahrzeugs befreien, wenn es repariert wird.

(19) 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.

(20) Um die Konstruktion aller in der Union in Verkehr gebrachten Fahrzeuge und das Ende ihrer Lebensdauer abzudecken, müssen einheitliche Anforderungen an die Kreislauffähigkeit festgelegt werden, deren Einhaltung im Rahmen der Typgenehmigung geprüft wird. Es ist unerlässlich, bei der Konstruktion und Herstellung von Fahrzeugen sicherzustellen, dass ihre Teile und Bauteile wiederverwendbar und die enthaltenen Werkstoffe recyclingfähig sind, um zu verhindern, dass diese Teile, Bauteile und Werkstoffe am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs nicht angemessen verwertet werden können. Die Erzeuger und ihre Zulieferer sollten daher Strategien für die Konstruktion von Fahrzeugen einführen, mit denen die Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit in einer frühen Phase der Entwicklung von Neufahrzeugen verbessert werden. Dementsprechend sollten neue Fahrzeugtypen weiterhin so gebaut werden, dass sie zu einem Massenanteil von mindestens 85 % wiederverwendbar oder recyclingfähig und 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 Verwertbarkeitsquoten einheitlich erfolgt und überwacht werden kann, sollte eine neue Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsquoten von Fahrzeugen eingeführt werden. Diese Methode sollte dem tatsächlichen Potenzial eines Neufahrzeugs, am Ende der Lebensdauer recycelt, wiederverwendet und verwertet zu werden, besser gerecht werden und gleichzeitig dem kontinuierlichen technologischen Fortschritt Rechnung tragen. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung einer solchen Methode unter Berücksichtigung der ISO-Norm 22628:2002 übertragen werden. Bis eine solche Methode festgelegt wurde, sollten die Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsquoten weiterhin nach der ISO-Norm 22628:2002 gemäß der Richtlinie 2005/64/EG berechnet werden. Die Kommission sollte sich darum bemühen, sicherzustellen, dass die betreffende Methode der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) entsprechend aktualisiert wird, um Inkonsistenzen mit der Methode der Union zu verhindern und den Aufwand für die Erzeuger zu verringern.

(21) Lieferketten in der Automobilindustrie umfassen zahlreiche Zulieferer, darunter viele kleine und mittlere Unternehmen (KMU), die in verschiedenen Regionen tätig sind und über unterschiedliche Organisationsstrukturen verfügen. Erzeuger sollten zwar entlang der gesamten Lieferkette Informationen zu den in den Fahrzeugen verwendeten Werkstoffen sammeln und Verfahren zur Überprüfung der Richtigkeit dieser Informationen entwickeln und implementieren, dabei jedoch die Kapazitäten kleiner und mittlerer Unternehmen berücksichtigen. KMU verfügen häufig über begrenzte Verwaltungsressourcen und eine geringere Anzahl an technischen Instrumenten und haben in einigen Fällen keine etablierten Systeme zur Erzeugung oder Überprüfung detaillierter Daten über die Umwelt oder die Materialzusammensetzung. Diese Einschränkungen können sich auf die Verfügbarkeit und Vollständigkeit der Informationen auswirken, die von KMU bereitgestellt werden können. Bei der Bewertung der Verfahren der Erzeuger für die Erfassung und Überprüfung von Informationen zu Zulieferern sollte die besondere Situation von KUM in der Lieferkette dementsprechend gebührend berücksichtigt werden.

(22) Die Sicherstellung der Reparierbarkeit von Fahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer ist ein Grundpfeiler einer wirklich nachhaltigen und kreislauforientierten Automobilwirtschaft. Fahrzeuge sollten nicht vorzeitig als Altfahrzeuge eingestuft werden, wenn sie nach wie vor reparierbar sind, da dies zu unnötigem Abfall, wirtschaftlicher Ineffizienz und einer unangemessenen Belastung für die Fahrzeugeigner führen würde.

(23) 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“ erklärte die Kommission, dass besorgniserregende Stoffe so wenig wie möglich verwendet und so weit wie möglich substituiert werden sollen und für nicht wesentliche gesellschaftliche Verwendungszwecke, insbesondere in Verbraucherprodukten, nach und nach auf die schädlichsten Chemikalien verzichtet werden soll. Dementsprechend sollte die Verwendung besorgniserregender Stoffe als Bestandteil von in Fahrzeugen verwendeten Werkstoffen oder von Fahrzeugteilen- oder -bauteilen so weit wie möglich minimiert werden, damit sich Fahrzeuge und aus Fahrzeugen recycelte Werkstoffe während ihres gesamten Lebenszyklus nicht schädlich auf die Umwelt oder die menschliche Gesundheit auswirken.

(24) Im Zuge der Richtlinie 2000/53/EG wird die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen bereits beschränkt und es werden Ausnahmen vorgesehen, was die mögliche Verwendung dieser Stoffe für bestimmte Anwendungen anbelangt. Die geltenden Vorschriften sollten in die vorliegende Verordnung übernommen werden. Um jedoch die Kohärenz der Rechtsvorschriften 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 ([7]) geregelt werden. Ebenso sollten Beschränkungen der Verwendung von Stoffen, die unter die Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]) fallen, auf der Grundlage der Bestimmungen der genannten Verordnung geachtet werden.

(25) Um die Einhaltung der vorliegenden Verordnung zu erleichtern und Leitlinien für das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Fahrzeugen sowie in ihren Teilen und Bauteilen zu bieten, einschließlich solcher Stoffe, die der Wiederverwendung und dem Recycling von Werkstoffen entgegenstehen oder schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit oder die Umwelt haben, sollte die Kommission diese Stoffe bewerten und einordnen. Zu diesem Zweck sollte die Kommission mit Unterstützung der mit der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 eingerichteten Europäischen Chemikalienagentur (im Folgenden die „Agentur") einen Bericht über das Vorhandensein von besorgniserregenden Stoffen in Fahrzeugen ausarbeiten. Im Rahmen des Berichts sollte ermittelt werden, inwieweit diese Stoffe einer Wiederverwendung und einem Recycling entgegenstehen oder der Gesundheit oder der Umwelt schaden, ohne dass dabei bereits im Rahmen von anderen Rechtsvorschriften der Union vorgeschriebene Bewertungen dupliziert werden. Auf der Grundlage ihrer Erkenntnisse sollte die Kommission geeignete Folgemaßnahmen in Betracht ziehen und ergreifen, darunter gegebenenfalls die Annahme von delegierten Rechtsakten zur Festlegung von Informationsanforderungen und von Beschränkungen für besorgniserregende Stoffe, die einer Wiederverwendung und einem Recycling von Werkstoffen aus Gründen entgegenstehen, die nicht in erster Linie mit der Stoffsicherheit zusammenhängen.

(26) Die Richtlinie 2000/53/EG sieht Ausnahmen von den Beschränkungen der Verwendung von Blei und Cadmium in Fahrzeugbatterien vor, die in die vorliegende Verordnung übernommen werden. Die Verwendung von Stoffen in Batterien ist jedoch umfassend in der Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates ([9]) geregelt. Diese Stoffe sollten demnach in der genannten Verordnung geregelt werden, und Beschränkungen und damit verbundene Ausnahmen sollten, gegebenenfalls durch eine in der vorliegenden Verordnung enthaltene Änderungsbestimmung, auf die genannte Verordnung übertragen werden.

(27) Zur Berücksichtigung des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts sollte der Kommission weiterhin die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zur Änderung der Ausnahmen von den Beschränkungen für die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom in Fahrzeugen, die dieser Verordnung unterliegen, zu erlassen. Vor der Änderung oder Streichung derartiger Ausnahmen sollte eine Bewertung der sozioökonomischen Auswirkungen einer solchen Änderung erfolgen, die in der Richtlinie 2000/53/EG fehlt, einschließlich der Berücksichtigung der Verfügbarkeit von Alternativstoffen und der Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit während des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge. Vor der Annahme eines solchen delegierten Rechtsakts sollte die Kommission einschlägige Sachverständige und Interessenträger konsultieren, um den sozioökonomischen Auswirkungen und den Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit Rechnung zu tragen. Zur Gewährleistung einer wirksamen Entscheidungsfindung, Koordinierung und Verwaltung der technischen, wissenschaftlichen und administrativen Aspekte einer Änderung der vorliegenden Verordnung in Bezug auf Beschränkungen bei der Verwendung von Stoffen in Fahrzeugen sollte die Agentur die Kommission bei dieser Bewertung unterstützen.

([7]) 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 Chemikalienagentur, 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) Zur Stärkung des Kreislaufprinzips in der Automobilindustrie sollten Fahrzeuge zunehmend dergestalt konzipiert und hergestellt werden, dass anstatt Primärrohstoffen Recyclingstoffe verwendet werden, wobei das Sicherheitsniveau der Fahrzeuge aufrechtzuerhalten ist. Durch die Verwendung von Recyclingstoffen können Werkstoffe ressourceneffizienter genutzt, die Produktion dekarbonisiert und negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Primärrohstoffen verringert werden. Eine verstärkte Kreislauforientierung für in Drittländern hergestellte und in der Union in Verkehr gebrachte Fahrzeuge trägt zusätzlich zur weltweiten Verringerung der Treibhausgasemissionen bei, auch innerhalb der Union. Darüber hinaus werden dadurch die strategische Autonomie und die Wettbewerbsfähigkeit der Union gestärkt, indem die Rohstoff- und Energieabhängigkeit im Zusammenhang mit der Versorgung mit Primärrohstoffen verringert wird, insbesondere indem dazu beigetragen wird, wertvolle kritische Rohstoffe in der Union zu halten, und gleichzeitig der Markt für Sekundärrohstoffe gestärkt wird. Auch wenn es keine allgemeinen Anforderungen hinsichtlich der Verwendung von Recyclingstoffen gibt, verwenden viele Erzeuger bereits Recyclingstoffe für den Bau ihrer Fahrzeuge. Die Festlegung von Zielvorgaben und einheitlichen Bestimmungen für die Berechnung des Rezyklatanteils wird Rechtssicherheit schaffen und zu einem fairen Wettbewerb zwischen den Erzeugern beitragen. Die Anforderungen sollten für alle Erzeuger gelten, die Fahrzeuge in der Union, auch über Online-Marktplätze, in Verkehr bringen möchten, und zwar unabhängig davon, wo sich ihr Unternehmenssitz befindet. In Anerkennung der Bedeutung globaler Wertschöpfungsketten für die Automobilindustrie sollte die Beschaffung von Sekundärrohstoffen aus Ländern außerhalb der Union im Rahmen der vorliegenden Verordnung möglich sein.

(29) 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 Anteil an recycelten Kunststoffen aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten. 20 % dieser Zielvorgabe für den Rezyklatanteil bei Kunststoffen in Fahrzeugtypen sollten durch die Einbeziehung von Kunststoffen erreicht werden, die aus Altfahrzeugen recycelt werden. Die Auswahl der Kunststoffe, die unter die Zielvorgaben fallen, beruht auf den recyclingfähigen Kunststoffarten, die in der speziellen Studie der Gemeinsamen Forschungsstelle mit dem Titel „Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive“ und in der Folgenabschätzung zu der vorliegenden Verordnung festgelegt sind. In diesen Dokumenten werden Duroplaste, mit Ausnahme von Polyurethan-Schaumstoffen in Sitzen, und Elastomere bei der Berechnung der Zielvorgaben nicht berücksichtigt, da Duroplaste besonders schwer zu recyceln sind. Viele gängige Elastomere, Duroplaste und vernetzte Werkstoffe entsprechen der Definition von Polymeren gemäß der Definition von Kunststoffen in der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006. Elastomere, einschließlich thermoplastischer Elastomere, die zu Thermoplasten wiederverarbeitet werden können, fallen in den Anwendungsbereich der in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Zielvorgaben für den Rezyklatanteil bei Kunststoffen. Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Elastomeren in Reifen finden jedoch bereits Berücksichtigung, da Reifen ein prioritäres Produkt gemäß der Verordnung (EU) 2024/1781 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) sind, weshalb sie nicht in den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung fallen. 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 und aus Verbraucherabfällen aus Altfahrzeugen recyceltem Kunststoff festzulegen. Um andere Recyclingmethoden als das mechanische Recycling, einschließlich des chemischen Recyclings, zu ermöglichen und zur Erreichung der Zielvorgaben für den Rezyklatanteil beizutragen, müssen zusätzliche Vorschriften für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an recyceltem Kunststoff und die Berichterstattung darüber festgelegt werden. In solchen Fällen muss eine sogenannte Massenbilanzierung im Einklang mit der für das Kunststoffrecycling geltenden Methodik der Massenbilanzierung eingeführt werden, wobei es gilt, die Merkmale spezieller Recyclingtechnologien für Kunststoffe zu berücksichtigen, etwa bei heterogen geschredderten Kraftfahrzeugabfällen. Wenn die Einhaltung der Mindestanteile durch mangelnde Verfügbarkeit oder überhöhte Preise bestimmter recycelter Kunststoffe übermäßig erschwert wird, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, die vorliegende Verordnung durch die Festlegung befristeter Ausnahmeregelungen mit Blick auf die Zielvorgaben für den Rezyklatanteil bei Kunststoffen zu ergänzen.

([10]) 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 (ABl. L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

(30) Die Förderung der Verwendung von recyceltem Kunststoff in Fahrzeugen beruht auf der Prämisse, dass der Rezyklatanteil selbst auf ökologisch nachhaltige Weise hergestellt wurde, sodass der CO_2-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. Die damit verbundenen Umweltprobleme müssen deshalb sowohl in Bezug auf in der EU hergestellte als auch in Bezug auf eingeführte recycelte Kunststoffe auf diskriminierungsfreie Weise angegangen werden. 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 Union stattfindet.

(31) Die Bedingungen, die für in Drittländern recycelte Werkstoffe gelten, einschließlich der Auditanforderungen, sollten erst ab dem 14. August 2030 gelten und die Kommission sollte die erwarteten Auswirkungen dieser Bedingungen vor dem Hintergrund der Entwicklung der Marktlage und der Handelsbeziehungen umfassender bewerten und dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 14. August 2028 über ihre Bewertung Bericht erstatten.

(32) Um die in dieser Verordnung genannten Zielvorgaben für die Einbeziehung des Rezyklatanteils zu erreichen, sollte die Kommission bis zum 14. August 2032 eine Überprüfung des Stands der technologischen Entwicklung und der ökologischen Leistung von biobasierten Kunststoffen und Elastomeren aus der Wiederaufbereitung von Reifen in Fahrzeugen veröffentlichen und gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag mit Nachhaltigkeitsanforderungen und Zielvorgaben vorlegen.

(33) Die Automobilindustrie gehört zu den größten Stahlverbrauchern und recycelter Stahl wird in Neufahrzeugen weiterhin kaum verwendet. Um zu einem niedrigeren CO_2-Fußabdruck im Zusammenhang mit der Produktion von Neufahrzeugen beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, sollte ein Mindestanteil an aus Verbraucher-Stahlabfällen und gegebenenfalls aus Eisenschrott recyceltem Stahl in Neufahrzeugen festgelegt werden. Der Kommission sollte daher die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Festlegung eines Mindestanteils an aus Verbraucher-Stahlabfällen und gegebenenfalls aus Eisenschrott, einschließlich der Produktfamilien der Flach- und Langerzeugnisse aus Kohlenstoffstahl und potenziell aus Edelstahl, recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen enthalten und verbaut sein muss, zu erlassen. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden, einschließlich der Auswirkungen auf andere stahlverarbeitende Branchen und die globalen Treibhausgasemissionen. Es ist wichtig, zwischen den verschiedenen Produktfamilien von Stahlerzeugnissen innerhalb des Fahrzeugs zu unterscheiden, da sie mit unterschiedlichen Technologien hergestellt werden, die hinsichtlich der Verwertbarkeit von Eisenschrott verschiedene Einschränkungen mit sich bringen, wenn es darum geht, inwieweit ein gewisser Kupfergehalt und andere Fremdeinschlüsse hinnehmbar sind. Um bestimmte nicht wesentliche Teile dieser Verordnung zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils an aus Verbraucher-Stahlabfällen und gegebenenfalls aus Eisenschrott gewonnenem Stahl festzuglegen, der im Fahrzeugtyp enthalten sein und verbaut werden muss.

(34) Die Automobilindustrie gehört ferner mit einem Anteil von über 40 % an der Gesamtnachfrage der Union zu den größten Aluminiumverbrauchern, wobei der Verbrauch weiter zunimmt. Derzeit wird nur wenig recyceltes Aluminium in Neufahrzeugen verbaut. Um zur Verringerung des mit der Produktion von Neufahrzeugen verbundenen CO_2-Fußabdrucks beizutragen und den Übergang der Automobilindustrie zur Klimaneutralität zu unterstützen, den Energieverbrauch und die Energiekosten zu senken und die Widerstandsfähigkeit im Wege der Verringerung der Abhängigkeit von der Versorgung mit Primärrohstoffen zu verbessern, ist es angezeigt, mehr recyceltes Aluminium in Fahrzeugen zu verwenden. Zu diesem Zweck sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an Aluminium und seinen Legierungen festzulegen, der aus Verbraucherabfällen in Fahrzeugtypen und gegebenenfalls aus Produktionsabfällen recycelt und in Fahrzeugtypen enthalten und verbaut werden muss. Vor der Festlegung einer künftigen Zielvorgabe sollte die Kommission eine spezielle Studie durchführen, in der alle relevanten technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Faktoren im Zusammenhang mit der Machbarkeit dieser Zielvorgabe abgedeckt werden. Um bestimmte nicht wesentliche Teile dieser Verordnung zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte hinsichtlich der Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von Aluminium und seinen Legierungen, der aus Verbraucherabfällen und gegebenenfalls aus Produktionsabfällen zurückgewonnen werden und in den Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss, zu erlassen.

(35) Es besteht das Potenzial, den Rezyklatanteil in Fahrzeugen bei anderen Werkstoffen 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, zumal die Sortier- und Recyclingtechnologien zeitgleich zunehmend besser werden. Die Kommission sollte daher die Zweckmäßigkeit, die Machbarkeit und die Auswirkungen der Festlegung von Zielvorgaben für den Rezyklatanteil von Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium, Nickel, Kobalt und Bor in Dauermagneten sowie Magnesium und seinen Legierungen bewerten.

(36) Zur Förderung der unterentwickelten Märkte für Sekundärrohstoffe sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um einen Mindestanteil an aus Verbraucherabfällen recyceltem 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 bestimmte nicht wesentliche Teile dieser Verordnung zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um eine Methode für die Berechnung und Überprüfung der Anteile an diesen aus Verbraucherabfällen und gegebenenfalls aus Produktionsabfällen recycelten Werkstoffen in 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 bei Verbraucherabfall-Fraktionen zu schaffen. 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 CO_2-Fußabdruck haben wie die Primärrohstoffe.

(37) Im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EU) 2024/1252 und in Anbetracht der Notwendigkeit, in der vorliegenden Verordnung Bestimmungen für den Rezyklatanteil in Fahrzeugen und Angaben zu der Entfernung von Fahrzeugteilen und -bauteilen, die Dauermagnetmaterialien enthalten, festzulegen, sollten diese Bestimmungen als sektorspezifische Umsetzung der Bestimmungen der Verordnung (EU) 2024/1252 Anwendung finden. Dadurch wird sichergestellt, dass die verschiedenen Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Informationen über die Entfernung dieser Teile und Bauteile gemäß der vorliegenden Verordnung auf die für andere Teile und Bauteile geltenden Verpflichtungen abgestimmt sind und entsprechend integriert werden. Hinsichtlich der Kennzeichnung gelten die in Artikel 28 der Verordnung (EU) 2024/1252 festgelegten Verpflichtungen.

(38) 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 Konstruktionsanforderungen erforderlich, mit denen sichergestellt wird, dass diese Batterien, ihre Batteriesätze und Elektroantriebsmotoren in jeder Phase des Lebenszyklus eines Fahrzeugs von zugelassenen Behandlungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen problemlos entfernt werden können. Die Kommission sollte zudem die Ausarbeitung von Normen für Konstruktion und Montageverfahren anregen, durch die die Wartung, Reparatur und Umnutzung von Batterien und Batteriesätzen erleichtert werden. Um das Potenzial für die Ersetzung, die Wiederverwendung, das Recycling, die Wiederaufarbeitung oder die Überholung von Fahrzeugteilen und -bauteilen generell zu maximieren und das Abfallaufkommen möglichst gering zu halten, sollten Fahrzeuge so konstruiert sein, dass möglichst viele Teile und Bauteile entfernt werden können. Der Begriff der technischen Machbarkeit sollte so ausgelegt werden, dass diese Ziele unterstützt und gefördert werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass in bestimmten Fällen die Sicherheits- oder Funktionsanforderungen eines Teils alternative Lösungen rechtfertigen können, durch die die Entfernbarkeit eines Teils oder Bauteils eingeschränkt wird. In solchen Fällen sollten die Erzeuger nachweisen, dass diese Wahl notwendig war. Um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, indem die Liste der Teile und Bauteile, die für die Entfernung aus und die Ersetzung in Fahrzeugen konzipiert werden sollen, überarbeitet wird. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Konstruktionsvorschrift sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.

(39) Das Typgenehmigungssystem gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 verpflichtet Erzeuger dazu, ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten in Übereinstimmung mit einem genehmigten Fahrzeugtyp herzustellen. Um sicherzustellen, dass die Erzeuger die für sie in der Typgenehmigungsphase geltenden und in der vorliegenden Verordnung festgelegten Anforderungen an die Kreislauffähigkeit erfüllen und dass die Typgenehmigungsbehörden die Einhaltung der Vorschriften überprüfen können, müssen die Erzeuger 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 ausgeführt sind, sollte die Kommission die in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission ([11]) festgelegten Vorschriften ändern, mit denen die Unterlagen und Informationen für die Beschreibungsmappe standardisiert werden, und somit die administrativen Anforderungen für die Typgenehmigung präzisieren.

(40) Um sicherzustellen, dass die Erzeuger von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen der vorliegenden Verordnung an die Kreislauffähigkeit ergreifen, und um ihnen Anreize zu bieten, die Kreislauffähigkeit der Fahrzeuge zu verbessern, sollten die Hersteller eine umfassende Kreislauffähigkeitsstrategie ausarbeiten. Die Kreislauffähigkeitsstrategie sollte auf Erzeugerebene ausgearbeitet und alle fünf Jahre aktualisiert werden. Den Typgenehmigungsbehörden und der Kommission sollte eine Kopie übermittelt werden. Wenngleich die Kreislauffähigkeitsstrategie den Typgenehmigungsbehörden vorgelegt wird, sollte sie nicht mit dem Typgenehmigungsverfahren verknüpft werden. Zur Gewährleistung einer umfassenderen Aufsicht und Kontrolle sollte die Kommission die Kreislauffähigkeitsstrategien der Erzeuger sowie deren aktualisierte Fassungen unter gebührender Berücksichtigung des Schutzes sämtlicher vertraulicher Informationen öffentlich zugänglich machen. Die Kommission sollte auf der Grundlage der von den Erzeugern vorgelegten Kreislauffähigkeitsstrategien und weiterer Informationen mindestens alle sechs Jahre einen Bericht über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie ausarbeiten und veröffentlichen.

(41) Um mehr Transparenz bei der Verwendung von Recyclingstoffen durch die Automobilindustrie zu gewährleisten und Anreize für eine Erhöhung des Rezyklatanteils zu bieten, sollten die Erzeuger verpflichtet werden, technische Unterlagen vorzulegen, aus denen 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 Antrags auf Typgenehmigung vorgelegt werden.

(42) Der Zugang zu aktuellen Informationen und der frühzeitige Austausch zwischen Erzeugern und Abfallbewirtschaftern entlang der Wertschöpfungskette in der Automobilindustrie sind wesentlich, um eine möglichst große Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung der Teile und Bauteile eines Fahrzeugs sowie ein hochwertiges Recycling von Altfahrzeugen zu gewährleisten. Die Erzeuger sollten den Abfallbewirtschaftern und Reparatur- und Wartungsunternehmen daher — auch über bestehende, in der Automobilindustrie genutzte Instrumente — uneingeschränkten, standardisierten und diskriminierungsfreien Zugang zu Informationen gewähren, die ihnen das sichere Entfernen bestimmter Teile, Bauteile und Werkstoffe in einem Fahrzeug ermöglichen. Die Erzeuger sollten nicht verpflichtet sein, Reparatur- und Wartungsunternehmen Informationen dieser Art zur Verfügung zu stellen, wenn sie nach Maßgabe anderer Rechtsvorschriften der Union bereits bereitgestellt wurden. Die Informationen sollten den Abfallbewirtschaftern, Herausgebern von technischen Informationen und Reparatur- und Wartungsunternehmen Leitlinien hinsichtlich der Schritte bieten, die erforderlich sind, um auf Elektrofahrzeugbatterien und ihre Batteriesätze sowie auf Elektroantriebsmotoren zuzugreifen und diese zu entfernen, was Informationen zu den Werkzeugen oder Technologien einschließt, die die sichere Entladung von Batterien ermöglichen. Die Informationen sollten ferner klare Anweisungen hinsichtlich des Einsatzes von Werkzeugen oder Technologien für den Zugriff und die Entfernung enthalten. Sie sollten die Identifizierung, Ortung und Entfernung der Teile, Bauteile und Werkstoffe erleichtern, die schadstoffentfrachtet und vor dem Schreddern aus dem Fahrzeug entfernt werden sollten, sowie der Teile und Bauteile, die kritische Rohstoffe in Dauermagneten gemäß der Verordnung (EU) 2024/1252 enthalten. Die Erzeuger sollten Notdiensten zudem Leitlinien für Rettungs- und Notfallmaßnahmen zur Verfügung stellen. Es ist wichtig, dass die Rechte des geistigen Eigentums gebührend geachtet werden, damit durch den Zugang zu technischen Informationen keine herstellereigenen Technologien oder Geschäftsgeheimnisse beeinträchtigt werden. Dies sollte mittels Kommunikationsplattformen umgesetzt werden, die von den Erzeugern eingerichtet werden, und die Informationen sollten kostenlos bereitgestellt werden (ausgenommen sind angemessene Verwaltungskosten). Die Typgenehmigungsbehörden sollten überprüfen, ob die erforderlichen Informationen von den Erzeugern vorgelegt wurden. Angesichts dessen, dass die Nachrüstung von Fahrzeugen unterstützt werden muss, um die Emissionen zu verringern, die Lebensdauer von Fahrzeugen zu verlängern und die Nachhaltigkeit zu fördern, sollten die Erzeuger auch eine angemessene Zusammenarbeit mit Nachrüstbetrieben sicherstellen.

([11]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) Unternehmern, die auf dem Anschlussmarkt tätig sind, sollte — auch im Hinblick auf die spätere Ersetzung dieser Teile und Bauteile — Zugang zu Informationen über die Entfernung von Teilen und Bauteilen aus Altfahrzeugen gewährt werden, damit die Auswahl für die Verbraucher gewährleistet ist und für eine effiziente Nutzung der Ressourcen gesorgt wird. Daher muss sichergestellt werden, dass Abfallbewirtschafter und Herausgeber technischer Informationen die Informationen erhalten, die für die sichere und wirksame Entfernung solcher Teile und Bauteile aus Altfahrzeugen erforderlich sind. Darüber hinaus sollten Unternehmer derartige Informationen erhalten, wenn sie eine Tätigkeit ausüben, die die Reparatur und Wartung eines Fahrzeugs umfasst, sofern sie nicht als Abfallbewirtschafter gelten, wobei dies auf Fälle beschränkt ist, in denen die Bereitstellung von Informationen nicht bereits durch andere Rechtsvorschriften der Union abgedeckt ist.

(44) Wenngleich digitale Codierung für die Steuerung verschiedener 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 beeinträchtigen könnte. Daher ist es wesentlich, dass Erzeuger verpflichtet werden, Informationen bereitzustellen, mithilfe derer professionelle Abfallbewirtschafter und Reparatur- und Wartungsunternehmen die Probleme lösen können, die sich aus digital codierten Teilen und Bauteilen in einem Fahrzeug ergeben, wenn eine solche Codierung der Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug entgegensteht.

(45) Erzeuger 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 ([12]) 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 was die Kennzeichnung von Batterien und Dauermagneten anbelangt, 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 AEUV Rechtsakte zur Änderung des Anhangs zur Festlegung der Kennzeichnung von Teilen und Bauteilen in Fahrzeugen zu erlassen.

(46) Um die Behandlung von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten Erzeuger über digitale Instrumente genaue, vollständige und aktuelle Informationen über die sichere Entfernung und Ersetzung 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 Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen vorhanden sind oder sich in der Entwicklung befinden, und mit den entsprechenden Bestimmungen der Verordnungen (EU) 2023/1542, (EU) 2024/1781 und (EU) 2024/1257 ([13]) des Europäischen Parlaments und des Rates in Einklang stehen. Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der technischen Anforderungen an die Ausführung 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. Bei der Festlegung der Vorschriften für den digitalen Kreislaufpass für Fahrzeuge sollte die Kommission der Notwendigkeit eines hohen Maßes an Sicherheit und Privatsphäre, auch in Bezug auf die Betriebsdaten eines Fahrzeugs, Rechnung tragen, um Cyberbedrohungen vorzubeugen.

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

([13]) 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 (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(47) 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 Maß an Schutz für die Umwelt und die menschliche Gesundheit führen. Außerdem würde dies eine weitere Harmonisierung der Qualität der von den Wirtschaftsteilnehmern erbrachten Abfallbewirtschaftungsdienste mit sich bringen und ein besseres Funktionieren des Marktes für Sekundärrohstoffe zur Folge haben.

(48) 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 Zulassung einholen. Die Zulassung 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 der vorliegenden Verordnung festgelegten besonderen Anforderungen an die Behandlung. Darüber hinaus sollten nur zugelassene Behandlungsanlagen befugt sein, Verwertungsnachweise gemäß der vorliegenden Verordnung auszustellen.

(49) Schließen Hersteller oder Organisationen für Herstellerverantwortung Verträge mit zugelassenen Behandlungsanlagen, um ihren Pflichten der Herstellerverantwortung nachzukommen, sollten diese Verträge mit den Grundsätzen des Wettbewerbsrechts vereinbar sein und keine Bestimmungen enthalten, die, insbesondere im Sinne der Artikel 101 und 102 AEUV, eine Einschränkung oder Verzerrung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken. Verträge dieser Art sollten fair und transparent sein und keine diskriminierenden Geschäftsbedingungen enthalten. Um die Einhaltung dieser Anforderungen zu erleichtern, sollte es den Mitgliedstaaten möglich sein, einen Mustervertrag bereitzustellen.

(50) Mit der Richtlinie 2000/53/EG wird die grundlegende Verpflichtung für Fahrzeughersteller eingeführt, 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 [14] angezeigt, auf Unionsebene Anforderungen an die Verantwortung der Erzeuger im Zusammenhang mit der Behandlung von Altfahrzeugen festzulegen. Für Fahrzeuge, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, sollten die Hersteller, die die Fahrzeuge erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt haben, eine erweiterte Herstellerverantwortung haben. Die erweiterte Herstellerverantwortung sollte die Verpflichtung umfassen, sicherzustellen, dass die von den Herstellern in einem Mitgliedstaat in Verkehr gebrachten Fahrzeuge im Einklang mit dieser Verordnung gesammelt und behandelt werden und dass Abfallbewirtschafter, die diese Fahrzeuge behandeln, die in dieser Verordnung festgelegten Recyclingziele erfüllen.

(51) Zur leichteren Überwachung der Einhaltung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung durch die Hersteller sollten die Mitgliedstaaten ein Herstellerregister einrichten oder ein bestehendes Register nutzen. Die Registrierungsanforderungen sollten in der gesamten Union harmonisiert werden, um die Registrierung zu erleichtern, insbesondere wenn Hersteller Fahrzeuge in verschiedenen Mitgliedstaaten bereitstellen. Das Register sollte auch für den Zweck 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 zentrale Website einrichten, die Links zu allen nationalen Registern enthält.

[14] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) Gemäß Artikel 30 der Verordnung (EU) 2022/2065 des Europäischen Parlaments und des Rates ([15]) („Gesetz über digitale Dienste“) müssen Anbieter von Online-Plattformen, die Verbrauchern den Abschluss von Fernabsatzverträgen mit Unternehmern ermöglichen, sicherstellen, dass Unternehmer diese Online-Plattformen nur dann benutzen können, um bei Verbrauchern in der Union für ihre Produkte oder Dienstleistungen zu werben und ihnen diese anzubieten, wenn die Anbieter dieser Plattformen vor ihrer Verwendung zu diesen Zwecken bestimmte Informationen erhalten haben, soweit dies auf den Unternehmer zutrifft. In diesem Zusammenhang handelt es sich bei Fahrzeugen um Produkte. Das mit der vorliegenden Verordnung eingerichtete Herstellerregister kann zwecks Erfüllung von Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2022/2065 als öffentliches Register gelten. Die im Rahmen der vorliegenden Verordnung festgelegten Anforderungen im Hinblick auf die erweiterte Herstellerverantwortung können auch durch eine Selbstbescheinigung des Unternehmers gemäß Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung (EU) 2022/2065 abgedeckt werden, in der sich dieser verpflichtet, nur Produkte oder Dienstleistungen anzubieten, die den geltenden Vorschriften des Unionsrechts entsprechen. Schließlich sollten die Mitgliedstaaten für die Zwecke von Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2022/2065 in Fällen, in denen die Informationen im Herstellerregister nicht öffentlich zugänglich sind, sicherstellen, dass Anbieter von Online--Plattformen kostenlos Zugang zu diesen Informationen erhalten, damit sie sich nach besten Kräften um eine Beurteilung der Verlässlichkeit und Vollständigkeit der Informationen bemühen können.

(53) Stellt der Hersteller Fahrzeuge in einem Gebiet eines Mitgliedstaats, in dem der Hersteller nicht niedergelassen ist, erstmals auf dem Markt bereit, so sollte der Hersteller einen Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung benennen. Vertritt ein Bevollmächtigter in einem Mitgliedstaat mehr als einen Hersteller, so sollte dieser Bevollmächtigte den Namen und die Kontaktdaten für jeden der vertretenen Hersteller getrennt angeben.

(54) 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. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch verlangen können, dass ein Hersteller von einer Organisation für Herstellerverantwortung vertreten wird. In solchen Fällen sollten die Hersteller von dem Mitgliedstaat nicht verpflichtet werden, von einer bestimmten Organisation für Herstellerverantwortung vertreten zu werden, da hinsichtlich der Anzahl der Organisationen für Herstellerverantwortung, die in einem Mitgliedstaat ansässig sein dürfen, Flexibilität herrschen sollte. Dies sollte auch in Mitgliedstaaten mit staatlichen Organisationen für Herstellerverantwortung der Fall sein, die im Rahmen des einzelstaatlichen Rechts spezifischeren Regelungen unterliegen können. Wenngleich die Rechtsrahmen der Mitgliedstaaten verschiedene Governance-Strukturen ermöglichen, sollten Organisationen für Herstellerverantwortung generell darauf hinwirken, dass die von den Herstellern gezahlten Gebühren ausschließlich zur Erfüllung der Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen zur Organisation und Finanzierung der Verpflichtungen in Bezug auf die Abfallbewirtschaftung verwendet werden. Alle Organisationen für Herstellerverantwortung sollten gewährleisten, dass die ihnen von den Herstellern übermittelten Daten vertraulich behandelt werden. Um sicherzustellen, dass die Interessen aller Wirtschaftsteilnehmer angemessen berücksichtigt werden, und eine Situation zu verhindern, in der Abfallbewirtschafter bei den Entscheidungen im Rahmen der Regimes der erweiterten Herstellerverantwortung benachteiligt werden, könnten die Organisationen für Herstellerverantwortung beispielsweise mindestens einmal jährlich eine strukturierte Konsultation mit den Interessenträgern durchführen und auf ihrer Website einen zusammenfassenden Bericht über diese Konsultation veröffentlichen, in dem die wichtigsten eingegangenen Bemerkungen zusammen mit einer Erläuterung, wie diesen Bemerkungen Rechnung getragen wurde, dargelegt werden. Abfallbewirtschaftern sollte in den Leitungsgremien der Organisationen für Herstellerverantwortung, d. h. in ihren Exekutivausschüssen, Beobachterstatus gewährt werden, um die allgemeine Governance und Effizienz des Systems zu verbessern, wobei zugleich dem Umstand Rechnung getragen wird, dass Interessenkonflikte verhindert werden müssen. Darüber hinaus sollten Abfallbewirtschafter von Organisationen für Herstellerverantwortung in einem diskriminierungsfreien Verfahren auf der Grundlage transparenter Zuschlagskriterien ausgewählt werden.

([15]) Verordnung (EU) 2022/2065 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Oktober 2022 über einen Binnenmarkt für digitale Dienste und zur Änderung der Richtlinie 2000/31/EG (Gesetz über digitale Dienste) (ABl. L 277 vom 27.10.2022, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) Die Hersteller sollten einen Teil der Kosten für die Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen tragen, die in Verbindung mit der Erfüllung der in der vorliegenden Verordnung festgelegten Anforderungen anfallen, insbesondere der Verpflichtungen, mit denen eine hochwertigere Qualität von aus Fahrzeugen gewonnenen Sekundärrohstoffen gewährleistet werden soll. Die genaue Höhe der Kosten solcher Vorgänge, die von den Herstellern getragen werden sollten, sollte unter Berücksichtigung der Einnahmen der zugelassenen Behandlungsanlagen 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 finanziellen Beiträge überwachen, die die Hersteller zahlen, um sicherzustellen, dass die Kosten gerecht auf alle interessierten Wirtschaftsteilnehmer verteilt werden.

(56) Der finanzielle Beitrag der Hersteller sollte auch die Kosten von Aufklärungskampagnen mit dem Ziel der Aufklärung der Öffentlichkeit und einer verstärkten Sammlung von Altfahrzeugen sowie für die Einrichtung eines Mitteilungssystems für die Ausstellung und Übertragung von Verwertungsnachweisen und für die Datenerhebung und -übermittlung an die zuständigen Behörden decken. Da mit der vorliegenden 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.

(57) Hersteller, die sich dafür entscheiden, ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung individuell zu erfüllen, sollten auch eine Garantie zur Deckung der Kosten für die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen stellen. Derartige Garantien sollten insbesondere in Fällen eingesetzt werden, in denen die betreffenden Hersteller zahlungsunfähig werden oder ihre Geschäftstätigkeit endgültig einstellen.

(58) Wenn ein Hersteller seine Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung kollektiv als Teil einer Organisation für Herstellerverantwortung wahrnimmt, sollten die finanziellen Beiträge des Herstellers auf der Grundlage harmonisierter Kriterien angepasst werden. Diese Kriterien sollten wirtschaftliche Anreize für die Erzeuger schaffen, das Kreislaufprinzip in der Konstruktion und Produktion von Neufahrzeugen verstärkt anzuwenden, wobei es gilt, die Menge an Primär- und Recyclingstoffen in einem Fahrzeug, das Ausmaß, in dem das Fahrzeug schwer zu entfernende, zu demontierende, wiederzuverwendende oder zu recycelnde Teile, Bauteile und Werkstoffe enthält, sowie die Menge an enthaltenen gefährlichen Stoffen zu berücksichtigen. Um Verzerrungen des Binnenmarkts entgegenzuwirken, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, in denen detaillierte Vorschriften über die Anwendung der Kriterien für die Anpassung der an Organisationen für Herstellerverantwortung gezahlten finanziellen Beiträge festgelegt werden.

(59) Einige Mitgliedstaaten haben im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG bereits Strukturen der erweiterten Herstellerverantwortung und Abfallbewirtschaftungssysteme eingerichtet, die die Grundlage für einschlägige nationale Genehmigungen und vertragliche Vereinbarungen bilden. Diese Mitgliedstaaten sollten diese Strukturen und Systeme weiterhin nutzen können, sofern sie der vorliegenden Verordnung entsprechen.

(60) Fahrzeuge werden oft in einem anderen Mitgliedstaat als in dem Mitgliedstaat zum Altfahrzeug, in dem sie in Verkehr gebracht wurden. Solange ein Hersteller im Sinne der vorliegenden Verordnung in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zu einem Altfahrzeug wird, ermittelt werden kann, sollte er die entsprechenden Kosten für die Sammlung und die Behandlung tragen. Da der Hersteller in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug nach einem Grenzübertritt zu einem Altfahrzeug wird, jedoch nicht immer ermittelt werden kann, ist es auch erforderlich, Vorschriften für einen grenzüberschreitenden Mechanismus für die Kostenaufteilung einzuführen, der nur in dieser spezifischen Situation Anwendung findet und nur für Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 gelten sollte. Mit diesen Vorschriften sollte sichergestellt werden, dass die Kosten für die Sammlung und die Behandlung, die den Abfallbewirtschaftern in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zum Altfahrzeug wird, entstehen, abgedeckt sind. Die Verpflichtungen, die sich aus dem grenzüberschreitenden Mechanismus für die Kostenaufteilung ergeben, einschließlich der Benennung von Bevollmächtigten in jedem Mitgliedstaat, sollten nicht für Einführer oder Händler gelten, um Verwaltungsaufwand für diese Unternehmer zu verhindern. Jeder Erzeuger von Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 sollte verpflichtet sein, in jedem Mitgliedstaat einen Bevollmächtigten für den grenzüberschreitenden Mechanismus zu benennen, die zuständigen Behörden über die Benennungen zu unterrichten und Mechanismen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit einschlägigen Abfallbewirtschaftern einzurichten. Die Erzeuger sollten eine Organisation für Herstellerverantwortung beauftragen können, als ihr Bevollmächtigter für den grenzüberschreitenden Mechanismus zu fungieren. Außerhalb der Union niedergelassene Erzeuger sollten die Möglichkeit haben, einen Bevollmächtigten des Erzeugers in der Union gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/858 zur Erfüllung der Verpflichtungen für den grenzüberschreitenden Mechanismus und die Einrichtung von Mechanismen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu benennen. Die Einführung eines solchen grenzüberschreitenden Mechanismus trägt zu fairen Wettbewerbsbedingungen unter den zugelassenen Behandlungsanlagen in der gesamten Union bei.

(61) Um die Einhaltung dieser Pflichten zu gewährleisten und Verzerrungen des Binnenmarkts entgegenzuwirken, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um weitere detaillierte Vorschriften über die Pflichten der Hersteller, Mitgliedstaaten und Abfallbewirtschafter und die Merkmale der grenzüberschreitenden Mechanismen festzulegen.

(62) Eine wesentliche Voraussetzung für die angemessene Behandlung von Altfahrzeugen ist die Sammlung sämtlicher Altfahrzeuge. Daher sollten in der vorliegenden Verordnung in erster Linie für die Hersteller und in zweiter Linie für die Mitgliedstaaten bestimmte Pflichten im Zusammenhang mit der Sammlung vorgesehen werden. Die Hersteller sollten sicherstellen, dass alle Altfahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt haben, gesammelt werden. Zu diesem Zweck sollten Hersteller oder Organisationen für Herstellerverantwortung Sammelsysteme einrichten oder sich daran beteiligen und die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass die Sammelsysteme eingerichtet wurden und dass sie die Verwirklichung der Ziele dieser Verordnung ermöglichen. Die Sammelsysteme sollten es Fahrzeugeignern und sonstigen Fahrzeughaltern ermöglichen, das Fahrzeug ohne unnötigen Aufwand oder unnötige Kosten an eine zugelassene Behandlungsanlage oder eine Sammelstelle zu übergeben. In der Praxis bedeutet dies, dass mit diesen Systemen das gesamte Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaats angemessen abgedeckt und eine ausreichende Verfügbarkeit von zugelassenen Behandlungsanlagen oder Sammelstellen sichergestellt werden sollte. Dabei sollten Altfahrzeuge aller Marken sowie Abfallteile aus Fahrzeugreparaturen gesammelt werden können.

(63) Altfahrzeuge sollten nur in zugelassenen Behandlungsanlagen behandelt werden; daher spielen diese Anlagen eine entscheidende Rolle bei der Sammlung von Altfahrzeugen. Um die Sammlung zu erleichtern und eine angemessene Verfügbarkeit von Anlagen zur Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, ist in der vorliegenden Verordnung dennoch 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 der Fahrzeuge zur zugelassenen Behandlungsanlage begrenzt. Für den Betrieb einer solchen Sammelstelle ist eine besondere Genehmigung erforderlich. Sammelstellen sollten verpflichtet werden, alle gesammelten Altfahrzeuge an zugelassene Behandlungsanlagen zu übergeben.

(64) Um effektiv alle Altfahrzeuge zu sammeln, muss die Öffentlichkeit über das Vorhandensein von Sammelsystemen aufgeklärt werden. Fahrzeugeignern sollte bewusst sein, dass sie Altfahrzeuge mit oder ohne Elektrofahrzeugbatterie grundsätzlich kostenlos an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Behandlungsanlage übergeben können, sofern keine wesentlichen Teile wie der Elektroantriebsmotor, der Motor oder mehrere große Teile des Aufbaus fehlen, damit illegale Demontagepraktiken eingedämmt werden. Wenn die Elektrofahrzeugbatterie fehlt, sollte der Fahrzeugeigner nachweisen, dass die Batterie von einem sachkundigen Wirtschaftsteilnehmer in Einklang mit 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, könnte die kostenfreie Übergabe von Altfahrzeugen mit finanziellen Anreizen verbunden werden. 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.

(65) Die zugelassene Behandlungsanlage sollte dem letzten Fahrzeugeigner bei der Übergabe des Altfahrzeugs einen Verwertungsnachweis ausstellen. Dies ist erforderlich, um eine angemessene Überwachung der Bewirtschaftung von Altfahrzeugen sicherzustellen. Die Mindestanforderungen an diesen Nachweis sind derzeit in der Entscheidung 2002/151/EG der Kommission ([16]) festgelegt und der Inhalt dieser Entscheidung sollte mit den erforderlichen Anpassungen in die vorliegende Verordnung aufgenommen werden. Die Nachweise sollten den letzten Eignern von Altfahrzeugen in elektronischer Form ausgestellt werden und den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats von den zugelassenen Behandlungsanlagen zum Zwecke der Abmeldung des Fahrzeugs im Rahmen eines elektronischen Mitteilungsverfahren übermittelt werden. Über das elektronische Mitteilungsverfahren sollte der Verwertungsnachweis übermittelt werden können und es sollte möglich sein, dem letzten Fahrzeugeigner und Wirtschaftsteilnehmern, die im Namen eines Eigners handeln, eine Kopie der elektronischen Mitteilung zu übermitteln.

([16]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) Ungeachtet der in der Richtlinie 2000/53/EG enthaltenen Verpflichtung, alle Altfahrzeuge zur Behandlung an eine zugelassene Behandlungsanlage zu übergeben, gibt es einen erheblichen Anteil an Fahrzeugen, deren Verbleib nicht bekannt ist, die entweder illegal behandelt oder als Altfahrzeuge ausgeführt wurden oder deren Status den Zulassungsbehörden der Mitgliedstaaten nicht ordnungsgemäß gemeldet wird. Diese Fahrzeuge werden 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, sollte der Verbleib von Altfahrzeugen besser verfolgt werden können.

(67) Um eine effektive Sammlung von Altfahrzeugen sicherzustellen, sollten den Fahrzeugeignern ausdrückliche Pflichten auferlegt werden. Am Ende der Lebensdauer ihres Fahrzeugs sollten sie es an eine Sammelstelle oder zugelassene Behandlungsanlage übergeben. Wenn das Fahrzeug beschädigt ist und ein Versicherungsunternehmen einbezogen worden ist, um das Fahrzeug zu einem technischen oder wirtschaftlichen Totalschaden zu erklären, sollte das Versicherungsunternehmen oder jeder andere in seinem Auftrag handelnde Kfz-Sachverständige ebenfalls prüfen, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein Altfahrzeug gemäß der vorliegenden Verordnung handelt oder nicht. Im Falle aufgegebener Fahrzeuge sollten die einschlägigen Behörden Vorschriften für die Erklärung eines Fahrzeugs zum Altfahrzeug festlegen und sich bei weiteren Schritten an die vorliegende Verordnung halten. Aufgegebene Fahrzeuge könnten beispielsweise Fahrzeuge umfassen, die unbeaufsichtigt oder unrechtmäßig auf öffentlichen Grundstücken zurückgelassen wurden, die ohne Zustimmung des Eigentümers des Grundstücks auf einem Privatgrundstück abgestellt wurden oder die nach einer Mitteilung der zuständigen Behörden an den Fahrzeugeigner nicht wieder in Besitz genommen wurden.

(68) Um eine einheitliche und umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen in der Union zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass die zugelassenen Behandlungsanlagen 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 der vorliegenden Verordnung, den besten verfügbaren Techniken und der Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([17]) annehmen und behandeln. Zwecks Einhaltung der Anforderungen in Bezug auf die Entfernung, die Qualitätsanforderungen und die Zielvorgaben für die Verwertung von Werkstoffen kann die vollständige Behandlung eines Altfahrzeugs von einem einzigen Abfallbewirtschafter oder innerhalb einer einzigen Anlage erfolgen, dies ist aber nicht zwingend erforderlich.

(69) Angesichts dessen, dass den zugelassenen Behandlungsanlagen eine Schlüsselrolle dabei zukommt, Altfahrzeuge auf eine Art und Weise zu bewirtschaften, 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.

(70) Um ihre Tätigkeiten, darunter die Qualität des Schrotts oder anderer relevanter Eingangsmaterialien, verfolgen zu können, sollten die zugelassenen Behandlungsanlagen die zur Behandlung durchgeführten Vorgänge dokumentieren, die entsprechenden Aufzeichnungen mindestens drei Jahre lang elektronisch speichern und den einschlägigen nationalen Behörden auf deren Verlangen vorlegen können.

(71) Die Schadstoffentfrachtung eines Altfahrzeugs 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 Behandlungsanlage und vor jeglicher Weiterbehandlung die erforderlichen Vorgänge zur Schadstoffentfrachtung durchlaufen. In dieser Phase sollte Altöl getrennt von anderen Fluiden und Flüssigkeiten gesammelt und gelagert und gemäß der Richtlinie 2008/98/EG weiterbehandelt werden. Kältemittel sollten in Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/573 des Europäischen Parlaments und des Rates ([18]) behandelt 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 verhindern.

([17]) Richtlinie 2010/75/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Emissionen aus Industrie und Tierhaltung (integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) Verordnung (EU) 2024/573 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Februar 2024 über fluorierte Treibhausgase, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2019/1937 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 517/2014 (ABl. L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) Um eine ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1542 zu gewährleisten, müssen alle in Fahrzeugen eingebauten Batterien getrennt aus dem Altfahrzeug entfernt und für die Weiterbehandlung in einem eigens dafür eingerichteten Bereich gelagert werden.

(73) Um das Potenzial zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen so weit wie möglich auszuschöpfen und dafür zu sorgen, dass Sekundärrohstoffe aus Altfahrzeugen weiterhin einen hohen Wert haben, sollte es vorgeschrieben sein, dass bestimmte Teile und Bauteile vor dem Schreddern aus dem Altfahrzeug entfernt werden müssen. Diese Teile und Bauteile sollten im Rahmen eines manuellen Demontageverfahrens oder eines halbautomatisierten oder automatisierten Zerlegungsverfahrens entfernt werden, ohne dabei zerstört zu werden. Es sollte von der Anforderung der obligatorischen zerstörungsfreien Entfernung von Teilen und Bauteilen abgewichen werden können, wenn eine zugelassene Behandlungsanlage nachweist, dass eine manuelle zerstörungsfreie Demontage oder eine automatisierte oder halbautomatische zerstörungsfreie Zerlegung unverhältnismäßige wirtschaftliche Kosten verursacht, die nicht durch die erwarteten Einnahmen aus der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung dieser Teile und Bauteile ausgeglichen werden können. In einem solchen Fall sollten diese Teile und Bauteile so entfernt werden können, dass sie dabei zerstört werden, um die relevanten Werkstoffe vor dem Schreddern zu trennen. Teile und Bauteile können vollständig von der Pflicht zur Entfernung ausgenommen werden, wenn sie in der vorliegenden Verordnung entsprechend ausgewiesen sind, sofern die zugelassene Behandlungsanlage nachweist, dass Werkstoffe mit Post-Schredder-Technologien ebenso effizient von den betreffenden Teilen und Bauteilen getrennt werden wie mit manuellen, halbautomatisierten oder automatisierten Prozessen und dass die Kriterien und Grenzwerte der vorliegenden Verordnung eingehalten werden. Um technische und wissenschaftliche Entwicklungen berücksichtigen zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung des entsprechenden Anhangs zu erlassen.

(74) Nachdem die zugelassenen Behandlungsanlagen 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.

(75) 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 der vorliegenden Verordnung berücksichtigt werden, indem Elektrofahrzeugbatterien von den wesentlichen Teilen oder Bauteilen ausgenommen werden, sodass das Fahrzeug ohne Elektrofahrzeugbatterie zur kostenlosen Behandlung abgegeben werden kann, vorausgesetzt, der letzte Fahrzeugeigner hat Unterlagen vorlegt, die belegen, dass die Batterie von einem sachkundigen Unternehmer gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde.

(76) Angesichts des Potenzials zur Wiederaufarbeitung und Überholung in der Automobilindustrie und ihres Beitrags zur Kreislaufwirtschaft muss den in dieser Branche tätigen Wirtschaftsteilnehmern Rechtsklarheit geboten werden. Daher sollte klargestellt werden, dass aus Altfahrzeugen oder bei Reparatur- und Wartungsvorgängen entfernte Teile und Bauteile, die für die sofortige Wiederverwendung oder eine weitere Wiederaufarbeitung oder Überholung durch sachkundige Unternehmer geeignet sind, nicht als Abfall gelten sollten. Um die Abfallhierarchie einzuhalten und die kreislauforientierte Verwendung von Ersatzteilen zu fördern, sollte die Weitergabe dieser Teile und Bauteile, mit Ausnahme von Batterien, zwischen Wirtschaftsteilnehmern nicht eingeschränkt werden. Aus Altfahrzeugen entfernte Teile und Bauteile sollten von einer zugelassenen Behandlungsanlage ordnungsgemäß kontrolliert, gereinigt und erforderlichenfalls getestet werden, damit sie ohne weitere Vorbehandlung umgehend wiederverwendet werden können oder andernfalls für eine weitere Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind. Teile und Bauteile, die nicht für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, sollten als Abfall betrachtet werden, und ihre Ausfuhr sollte der Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates [19] unterliegen. Die einschlägigen nationalen Behörden sollten die Möglichkeit haben, von der zugelassenen Behandlungsanlage, die das betreffende Teil oder Bauteil entfernt hat, Unterlagen anzufordern, in denen die zugelassene Behandlungsanlage im Wege einer entsprechenden Bewertung bestätigt, dass die betreffenden Teile und Bauteile für die Wiederaufarbeitung, Überholung oder Wiederverwendung technisch geeignet sind.

[19] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

(77) 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 Tätigkeiten resultieren. 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 der Name des Teils oder Bauteils und die Kontaktdaten der zugelassenen Behandlungsanlage, die das Teil oder Bauteil entfernt hat, angegeben sind, und sie sollten ferner angemessen vor Beschädigungen bei der Beförderung sowie beim Ver- und Abladen der Teile und Bauteile geschützt werden. Die zugelassene Behandlungsanlage, die das Teil oder das Bauteil entfernt hat, sollte eine Kopie der Rechnung oder des Vertrags im Zusammenhang mit der Verbringung dieser Teile zur Hand haben, falls die zuständige Behörde derartige Unterlagen verlangt.

(78) Handelt es sich bei dem Endnutzer um einen Verbraucher, würde der Verkauf gebrauchter, wiederaufgearbeiteter oder überholter Teile und Bauteile von Unternehmen an Verbraucher unter die Richtlinie (EU) 2019/771 des Europäischen Parlaments und des Rates ([20]) 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 und zur Wiederverwendung geeignete Teile und Bauteile sowie 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 anzubieten.

(79) Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes sollten bestimmte Bauteile und Teile, die aus Altfahrzeugen entfernt wurden, nicht wiederverwendet, wiederaufgearbeitet oder überholt werden. Diese Teile und Bauteile sollten nur für den Bau neuer Fahrzeuge oder für Fahrzeuge verwendet werden, die bereits in Verkehr gebracht wurden, wenn im Zuge der durchgeführten technischen Bewertung belegt wurde, dass sie den geltenden Fahrzeuganforderungen entsprechen. Diese Teile sollten nur von einem qualifizierten Reparatur- und Wartungsunternehmen eingebaut werden.

(80) Um die Entwicklung und das reibungslose Funktionieren des Marktes für wiederverwendbare, überholte und wiederaufgearbeitete Teile und Bauteile und die Nachrüstung von Fahrzeugen in der Union zu fördern, sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, auf nationaler Ebene Anreize für die Weiterverwendung, Überholung und Wiederaufarbeitung von Teilen und Bauteilen — unabhängig davon, ob die Teile und Bauteile während der Nutzungsphase oder am Ende der Lebensdauer eines Fahrzeugs entfernt wurden — und für die Nachrüstung von Fahrzeugen zu schaffen. Diese Anreize sollten sich in den Abfallvermeidungsprogrammen widerspiegeln, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 29 der Richtlinie 2008/98/EG aufstellen müssen. Die Kommission sollte den Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten erleichtern, indem deren bewährte Verfahren in Bezug auf nationaler Ebene geschaffene Anreize im Hinblick auf eine Überwachung der Wirksamkeit geteilt werden.

(81) 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 vorliegenden 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.

(82) 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, das spezifische Ziel festzulegen, 30 % der Kunststoffe aus Altfahrzeugen zu recyceln. Dieses Ziel würde die Zielvorgabe für die Wiederverwendung und das Recycling von 85 % sowie die Zielvorgabe für die Wiederverwendung und Verwertung von 95 % von Altfahrzeugen, bezogen auf das durchschnittliche Gewicht pro Fahrzeug und Jahr, ergänzen. 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 von 85 % sowie die Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung von 95 % von Altfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2000/53/EG und ihrer Definition des Begriffs „Recycling“ weiterhin gelten. Das Gewicht der recycelten Kunststoffe und das Gesamtgewicht der Kunststoffe für das spezifische Recyclingziel für Kunststoffe sollte Elastomere, Duroplaste mit Ausnahme der zur Polsterung verwendeten Polyurethan-Schaumstoffe und Kunststoffe, 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, nicht einschließen.

([20]) 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 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/44/EG (ABl. L 136 vom 22.5.2019, S. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) Die Verwertung hochwertiger Sekundärrohstoffe sollte mittels einer Verbesserung der Vorgänge für das Schreddern von Altfahrzeugen ausgeweitet werden. Daher sollten Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe nur dann zusammen mit anderen Abfällen, einschließlich Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten geschreddert werden dürfen, wenn bestimmte Kriterien und die Qualitätsanforderungen hinsichtlich der Outputfraktionen erfüllt sind.

(84) Um die Qualität der Behandlung von Altfahrzeugen zusätzlich zu verbessern, sollten nur die Abfallfraktionen aus geschredderten Altfahrzeugen auf Deponien entsorgt werden können, wenn die Fraktionen, die Nicht-Inertabfälle enthalten, die in der vorliegenden Verordnung festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.

(85) Altfahrzeuge werden als gefährliche Abfälle eingestuft und können nicht in Nicht-OECD-Länder ausgeführt werden. Es sollte dennoch möglich sein, dass schadstoffentfrachtete Altfahrzeuge außerhalb der Union behandelt werden, sofern die Verbringung dieser schadstoffentfrachteteten Altfahrzeuge im Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/1157 erfolgt.

(86) Werden Altfahrzeuge aus der Union in ein Drittland verbracht, so sollte der Exporteur von der zuständigen Behörde im Bestimmungsland genehmigte Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt, die den Anforderungen der vorliegenden Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit im Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/1157 weitgehend gleichwertig sind.

(87) 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 das Eigentum an einem Gebrauchtfahrzeug übertragen möchten, sollten unter bestimmten Umständen Unterlagen darüber vorlegen müssen, dass es sich bei dem betreffenden Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Aus diesen Unterlagen sollte hervorgehen, dass das Fahrzeug verkehrssicher ist, oder sie sollten im Einklang mit der vorliegenden Verordnung eine Bewertung enthalten, die Kriterien umfasst, anhand derer festgestellt wird, ob es sich bei einem Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt. Diese Bewertung sollte in abgestufter Weise von verbindlichen Kriterien bis hin zu indikativen Kriterien durchgeführt werden. Sobald ein verbindliches Kriterium erfüllt ist, sollte das betreffende Fahrzeug als Altfahrzeug gelten. Ist kein verbindliches Kriterium erfüllt, sollten die indikativen Kriterien geprüft werden. Wenn eines dieser indikativen Kriterien erfüllt ist, wäre eine weitere technische Bewertung erforderlich, um die erforderlichen Reparaturen festzustellen und eine Prüfbescheinigung zu erhalten. Auf der Grundlage dieser technischen Bewertung sollte der Fahrzeugeigner entscheiden können, ob das Fahrzeug entsorgt werden sollte. Erhält der Fahrzeugeigner nicht innerhalb von fünf Jahren nach dieser technischen Bewertung eine Prüfbescheinigung, sollte das betreffende Fahrzeug als Altfahrzeug gelten. Für diesen Zeitraum von fünf Jahren sollte die technische Bewertung als Beleg dafür dienen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Die Bewertung, ob es sich um ein Altfahrzeug handelt, sollte von einem unabhängigen Kfz-Sachverständigen durchgeführt werden, es obliegt jedoch den einzelnen Mitgliedstaaten, zu entscheiden, wie diese unabhängigen Kfz-Sachverständigen im Einzelnen benannt werden sollten. Bei den unabhängigen Kfz-Sachverständigen sollte es sich um Fachkräfte mit Fachkenntnissen in den Bereichen Automobiltechnologie, Reparatur und Wartung oder Bewertung des Fahrzeugwerts handeln, die benannt werden, um unvoreingenommenes Fachwissen bereitzustellen, ohne dass Interessenkonflikte mit den beteiligten Parteien entstehen. Um übermäßige Belastungen für natürliche Personen, die keine Wirtschaftsteilnehmer sind, zu verhindern und in erster Linie der Situation der Mehrheit der potenziellen Altfahrzeuge Rechnung zu tragen, sollte die Beleganforderung für solche Fahrzeugeigner nur unter bestimmten Umständen gelten. Solche Fälle sollten den Verkauf von Fahrzeugen betreffen, die von einer Versicherungsgesellschaft als wirtschaftlicher Totalschaden eingestuft wurden oder bei denen der Verkauf vollständig über eine Online-Plattform abgeschlossen wird, ohne dass eine physische Übergabe des Fahrzeugs zwischen Verkäufer und Käufer oder einer in deren Namen handelnden Person stattfindet.

(88) In Fällen, in denen ein Versicherungsunternehmen oder ein in seinem Auftrag handelnder Kfz-Sachverständiger eine Bewertung eines Schadens an einem Unfallfahrzeug durchführt, muss sichergestellt werden, dass im Rahmen dieser Bewertung insbesondere überprüft wird, ob das Fahrzeug gemäß den in der vorliegenden Verordnung festgelegten Kriterien als Altfahrzeug einzustufen ist. Um illegalen Tätigkeiten entgegenzuwirken und die ordnungsgemäße Identifizierung von Altfahrzeugen sicherzustellen, sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Befugnis erhalten, im Falle von Zweifeln hinsichtlich des Status eines Gebrauchtfahrzeugs vom Fahrzeugeigner Unterlagen anzufordern, die bestätigen, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Diese Unterlagen sollten entweder aus einer im Einklang mit der vorliegenden Verordnung durchgeführten Bewertung im Hinblick auf die Einstufung als Altfahrzeug oder aus einer gültigen Prüfbescheinigung bestehen. Die zuständigen Behörden können von diesem Vorrecht unabhängig davon Gebrauch machen, ob das Fahrzeug an einem Unfall beteiligt war oder nicht. Diese Befugnis gilt auch für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, die ansonsten nicht den Vorschriften über den Status von Fahrzeugen unterliegen sollten. Mitgliedstaaten sollten in der Lage sein, Fahrzeuge der Klassen L1e, L2e und L6e in ihren nationalen Rechtsvorschriften von den Vorschriften über den Fahrzeugstatus auszunehmen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um die in der vorliegenden Verordnung festgelegten Kriterien für die Feststellung, ob es sich bei einem Fahrzeug um ein Altfahrzeug handelt, zu ändern, indem Kriterien gestrichen werden, nach denen ein Fahrzeug als Altfahrzeug gilt, wenn technologische Fortschritte in den Bereichen Verfolgbarkeit, Reparierbarkeit und Sicherheit eine solche Streichung hinreichend rechtfertigen.

(89) Um sicherzustellen, dass der Binnenmarkt nicht untergraben wird, und angesichts des Umstands, dass mit der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, wie vom Umweltprogramm der Vereinten Nationen dokumentiert, erhebliche Herausforderungen für die Umwelt und die öffentliche Gesundheit einhergehen, ist es angezeigt, spezifische Anforderungen an die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen festzulegen. Diese Anforderungen sollten auf objektiven Kriterien beruhen, anhand derer sich entscheidet, dass ein Gebrauchtfahrzeug kein Altfahrzeug ist und gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([21]) als verkehrssicher einzustufen ist. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass nur Gebrauchtfahrzeuge, die in der Union als verkehrssicher gelten, in Drittländer ausgeführt werden können. 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 (FIN) 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.

(90) 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 FIN und den Stand der technischen Überwachung der zur Ausfuhr bestimmten Gebrauchtfahrzeuge austauschen und überprüfen 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. Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, das Europäische Fahrzeug- und Führerscheininformationssystem (EUCARIS) zur Anbindung an das elektronische System MOVE-HUB zu nutzen. Die Plattform erleichtert derzeit die Zusammenschaltung des Folgenden: Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU), Führerscheinregister (RESPER), Berufskraftfahrerqualifikationsregister (ProDriveNet), Mitteilung von Mängeln bei der Unterwegskontrolle von Fahrzeugen (RSI) und Register der Fahrtenschreiberkarten (TACHOnet-System) zusammengeschaltet. Die Funktionen von MOVE-HUB sollten daher erweitert werden, um den Austausch und die Überprüfung von Informationen über die FIN und den Stand der technischen Überwachung der zur Ausfuhr bestimmten 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 ([22]) 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 Maßnahmen zur Durchführung dieser Überprüfungen würden hingegen in der Verordnung (EU) 2022/2399 festgelegt.

([21]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) 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.

(92) Die zuständigen Behörden der 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 umfassen, einschließlich der Bestätigung von Zulassungsinformationen in dem Mitgliedstaat, 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 des für die ersuchte Behörde geltenden Datenschutzrecht umfassen. Darüber hinaus sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten im Hinblick auf eine umfassende Zusammenarbeit mit Behörden aus Drittländern kooperieren.

(93) 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 ([23]) 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 die Einhaltung der Vorschriften zu erleichtern, sollte die Kommission die gemeldeten spezifischen Bedingungen im Zusammenhang mit dem Umweltschutz oder der Straßenverkehrssicherheit, die von Drittländern auferlegt werden, auf einem speziellen Online-Portal veröffentlichen und aktualisieren. Um den Umweltschutz und die Straßenverkehrssicherheit in Drittländern zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zur Festlegung dieser Anforderungen zu erlassen.

(94) Um das Risiko der Ausfuhr von Fahrzeugen ohne die erforderlichen Unterlagen mit Angaben über die FIN und den Stand der technischen Überwachung des Fahrzeugs zu umgehen 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 Verfahren der Anschreibung in der Buchführung des Anmelders und der 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.

(95) In ihrer Bewertung der Richtlinie 2000/53/EG betrachtete die Kommission das Fehlen von Vorschriften über verpflichtende Inspektionen als einen Mangel der genannten Richtlinie. Im Zuge der vorliegenden Verordnung sollten demnach die Mitgliedstaaten bestimmte Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Aufdeckung illegaler Tätigkeiten im Bereich der Sammlung, Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen sowie deren Teilen und Bauteilen auferlegt bekommen und es sollten Mindestanforderungen für die Häufigkeit der Inspektionen, ihren Umfang und die Merkmale der Anlagen festgelegt werden, die Gegenstand solcher Inspektionen sind. Die Wettbewerbsfähigkeit der zugelassenen Behandlungsanlagen gegenüber illegal agierenden Wirtschaftsteilnehmern würde damit gewahrt und die kontinuierliche Einhaltung der Genehmigungsauflagen und Anforderungen an die Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen sichergestellt.

([23]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) Um die wirksame Durchsetzung dieser Verordnung sicherzustellen, müssen die Mitgliedstaaten Inspektionsstrategien festlegen, mit denen illegale Tätigkeiten bei der Sammlung, Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen sowie deren Teilen und Bauteilen aufgedeckt werden sollen. In diesen Strategien sollten die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen enthalten sein, damit die Einhaltung der Vorschriften sichergestellt wird und zur Verhinderung rechtswidriger Praktiken in der Branche beigetragen wird. Die Mitgliedstaaten sollten in jedem Kalenderjahr Inspektionen durchführen. Diese Inspektionen sollten sich sowohl auf rechtmäßig tätige Einrichtungen als auch auf mutmaßlich illegale Tätigkeiten erstrecken. Die Mindestanzahl der jährlich in jedem Mitgliedstaat durchzuführenden Inspektionen sollte mindestens 10 % der in diesem Mitgliedstaat betriebenen zugelassenen Behandlungsanlagen und Sammelstellen entsprechen. Es muss betont werden, dass die im Rahmen der vorliegenden Verordnung durchgeführten Inspektionen die Inspektionen bei der Verbringung von Altfahrzeugen ergänzen sollten, die in der Verordnung (EU) 2024/1157 umfassend geregelt sind.

(97) Die Mitgliedstaaten sollten Mechanismen zur Zusammenarbeit auf nationaler und internationaler Ebene einrichten, damit die Inspektionen effizient durchgeführt werden können, um die Verhinderung und Erkennung der illegalen Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen zu erleichtern und das Problem der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib zu lösen. Diese Mechanismen sollten den Austausch von Fahrzeugzulassungsdaten ermöglichen, der für die Verfolgung der Fahrzeuge und die Überprüfung der ordnungsgemäßen Behandlung am Ende der Lebensdauer erforderlich ist. Um die Zusammenarbeit in der gesamten Union in diesen Bereichen zu fördern, sollten die Kommission und die Mitgliedstaaten aktiv auf die einschlägigen bestehenden Agenturen, wie die durch die Verordnung (EU) 2016/794 des Europäischen Parlaments und des Rates ([24]) eingerichtete Agentur der Europäischen Union für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Strafverfolgung (Europol), sowie auf die Durchsetzungsnetze, die sich mit der Bekämpfung der Umweltkriminalität in der gesamten Union befassen, zurückgreifen.

(98) 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 verhindern. 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 Anordnung der Aussetzung der Geschäftstätigkeit eines Wirtschaftsteilnehmers in Betracht ziehen.

(99) 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 Behandlungsanlagen oder Sammelstellen und den Handel mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teilen und Bauteilen festgelegt werden. Die vorgesehenen Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(100) 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 vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen ihren Zweck erfüllen, und gegebenenfalls weitere Anpassungen vorschlagen kann, um eine umweltgerechte Behandlung von Altfahrzeugen zu gewährleisten oder die Durchführung der vorliegenden 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 Aspekte 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 ([25]) 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.

([24]) Verordnung (EU) 2016/794 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Agentur der Europäischen Union für die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Strafverfolgung (Europol) und zur Ersetzung und Aufhebung der Beschlüsse 2009/371/JI, 2009/934/JI, 2009/935/JI, 2009/936/JI und 2009/968/JI des Rates (ABl. L 135 vom 24.5.2016, S. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten spielen eine wichtige Rolle bei der Überprüfung der Erfüllung der Pflichten im Rahmen dieser Verordnung im Zusammenhang mit der Sammlung und Bewirtschaftung von Altfahrzeugen, einschließlich einer besseren Verfolgung 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 sie die Umsetzung der Bestimmungen über die Sammlung und Bewirtschaftung von Altfahrzeugen besser überwachen können.

(102) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Durchführungsbefugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([26]) wahrgenommen werden.

(103) Beim Erlass delegierter Rechtsakte nach der vorliegenden 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 ([27]) niedergelegt wurden. Um insbesondere 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.

(104) Anhang II der Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates ([28]), in dem die Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union ohne Bestimmungen über Sanktionen aufgelistet werden, sollte geändert werden, indem die Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG aus der genannten Liste gestrichen werden, da die vorliegende Verordnung Sanktionsbestimmungen enthalten muss.

(105) Es muss sichergestellt werden, dass die mit der Typgenehmigung zusammenhängenden Bestimmungen und Anforderungen der vorliegenden Verordnung im Rahmen des EU-Typgenehmigungsverfahrens überprüft werden. Die Verordnung (EU) 2018/858 sollte daher entsprechend geändert werden.

(106) Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib wurden als eine der größten Herausforderungen bei der Umsetzung 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 Verfolgbarkeit 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 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge ([29]) vorgeschlagen. 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 Behandlungsanlage behandelt, in einem anderen Mitgliedstaat wieder 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.

([26]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

([27]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

([28]) Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

([29]) Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

(107) 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 unter anderem eine Bewertung der Bestimmungen über die Konstruktion neuer Fahrzeuge, einschließlich der Zielvorgaben für die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit, der Bestimmungen über die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen, einschließlich der Recyclingziele, und der Bestimmungen über Sanktionen sowie eine Bewertung der Notwendigkeit und Durchführbarkeit einer weiteren Ausweitung der geltenden Bestimmungen auf Fahrzeuge der Klasse L, schwere Nutzfahrzeuge, im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigte Fahrzeuge und Wohnmobile, einschließlich Wohnanhängern, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, aufnehmen. Diese Bewertung sollte sich nicht nur auf Aspekte der Behandlung von Altfahrzeugen konzentrieren, sondern auch auf die Relevanz und den Mehrwert von Konstruktionsanforderungen sowie auf das Ausmaß, in dem das Problem von Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib gelöst wurde, einschließlich Schätzungen der Anzahl der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib und der Auswirkungen der Maßnahmen im Hinblick auf die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, und auf die Notwendigkeit, weitere Maßnahmen mit Blick auf das Problem der Verfolgbarkeit von Fahrzeugen aufzunehmen. In dieser Hinsicht sollten in der Bewertung die Wirksamkeit, Interoperabilität und Zuverlässigkeit der nationalen Fahrzeugzulassungssysteme geprüft werden, ebenso wie ihr grenzüberschreitender Informationsaustausch, wenn es gilt, die genaue Identifizierung, den Status und die Verfolgbarkeit von Fahrzeugen während ihres gesamten Lebenszyklus sicherzustellen. Die Kommission sollte auch den Stand der technologischen Entwicklung und die ökologische Leistung des Gehalts an biobasiertem Kunststoff in Fahrzeugen und von Elastomeren aus der Wiederaufarbeitung von Reifen in Neufahrzeugen überprüfen und könnte gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Festlegung einschlägiger Ziele vorlegen. Bei Elastomeren aus der Wiederaufarbeitung von Reifen sollte vorrangig bewertet werden, inwieweit sie in die bestehenden Zielvorgaben für den Anteil an recyceltem Kunststoff einbezogen werden können.

(108) Der Bericht der Kommission sollte auch eine Bewertung der Maßnahmen zur Bereitstellung von Informationen über in den Fahrzeugen enthaltene besorgniserregende Stoffe und der Notwendigkeit der Verbesserung der Verfolgbarkeit solcher Stoffe enthalten. 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.

(109) Die Kommission sollte ferner auf der Grundlage der Erklärungen der Erzeuger bewerten, ob die Erzeuger bei der Erfüllung der Zielvorgaben für recycelten Kunststoff auf dem richtigen Weg sind. Bei der Bewertung sollten insbesondere die Verfügbarkeit geeigneter Kunststoffrecyclingtechnologien, die ausreichende Verfügbarkeit von recyceltem Kunststoff, das Qualitätsniveau des recycelten Kunststoffs im Vergleich zum erforderlichen Sicherheitsniveau sowie technische und wirtschaftliche Schwierigkeiten bei der Erreichung des Ziels beurteilt werden. Der Bewertung sollte gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag der Kommission zur Änderung der einschlägigen Bestimmungen der vorliegenden Verordnung beigefügt werden.

(110) 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.

(111) 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.

(112) 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 Vorschriften dafür, wie die Einhaltung dieser Beschränkungen sowie anderer Anforderungen an die Kreislauffähigkeit während des Typgenehmigungsverfahrens zu überprüfen sind. Um sicherzustellen, dass den Erzeugern 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 die Vorschriften der vorliegenden Verordnung 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.

(113) Die Bestimmungen zur erweiterten Herstellerverantwortung in der vorliegenden Verordnung sind zudem klarer als die in der Richtlinie 2000/53/EG festgelegten Bestimmungen. Da die Einführung solcher Regelungen 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 der Bestimmungen der vorliegenden Verordnung in Kraft bleiben, um Kontinuität in Bezug auf die Finanzierung der Kosten für die Sammlung von Altfahrzeugen durch die Hersteller zu gewährleisten.

(114) 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 der Anforderungen der vorliegenden Verordnung in Kraft bleiben, um Kontinuität in Bezug auf die Behandlung von Altfahrzeugen zu gewährleisten.

(115) Um Kontinuität zu gewährleisten, sollten die Pflichten gemäß der Richtlinie 2000/53/EG über die Berichterstattung und die damit verbundenen Pflichten zur Übermittlung von Daten an die Kommission in Kraft bleiben, bis die Kommission die neuen Berechnungsvorschriften und Berichterstattungsformate im Rahmen der vorliegenden Verordnung angenommen hat.

(116) Alle Bestimmungen bezüglich Fahrzeugen der Klasse L und Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 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 im Hinblick auf Genehmigungen für zugelassene Behandlungsanlagen wichtig, die die Schadstoffentfrachtung und die weitere Behandlung solcher Fahrzeuge durchführen können.

(117) Im Interesse der Klarheit, der Verhältnismäßigkeit und der Vereinfachung und da die Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit alle in der vorliegenden Verordnung enthalten sind, sollte die Richtlinie 2005/64/EG erst nach einer gewissen Zeit aufgehoben werden. Dadurch bleibt den Erzeugern ausreichend Zeit, um sicherzustellen, dass die von ihnen konzipierten und gebauten Fahrzeugtypen den Anforderungen an die Kreislauffähigkeit entsprechen, und den Typgenehmigungsbehörden genug Zeit, um die neuen Vorschriften umzusetzen.

(118) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich zum Funktionieren des Binnenmarkts beizutragen, negative Auswirkungen der Bewirtschaftung von Altfahrzeugen zu verhindern und zu verringern und ein hohes Maß an Schutz für die Umwelt und die menschliche Gesundheit 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.

(119) 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 ([30]) geschlossen. Es wurde mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates ([31]) 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 Protokoll zu Irland/Nordirland (im Folgenden „Windsor-Rahmen") ([32]), 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 dieser Richtlinie für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland. Die vorliegende 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:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

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

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt

a) für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und Buchstabe b Ziffer i der Verordnung (EU) 2018/858,

b) ab dem 1. September 2029 für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung und Altfahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne des Artikels 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858 der Klassen M_1 und N_1,

c) ab dem 1. September 2031 für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O gemäß Artikel 4 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2018/858,

d) ab dem 1. September 2031 für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung und Altfahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne des Artikels 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858 der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O,

e) ab dem 1. September 2031 für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klasse L gemäß Artikel 4 Nummer 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([33]).

([30]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

([32]) 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).

([33]) Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

(2) Ungeachtet Absatz 1 gilt diese Verordnung nicht

a) für Kleinserienfahrzeuge im Sinne von Artikel 3 Nummer 30 der Verordnung (EU) 2018/858,

b) für Kleinserienfahrzeuge der Klasse L gemäß Artikel 42 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013,

c) für Fahrzeuge, die ausschließlich für den Einsatz durch die Streitkräfte konstruiert und gebaut oder dafür angepasst wurden, gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2018/858,

d) für Fahrzeuge, die zur Benutzung durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte und die medizinischen Notdienste ausgelegt und gebaut sind, gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 168/2013,

e) für Fahrzeuge von historischem Interesse im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie 2014/45/EU, einschließlich ihrer identifizierbaren Teile und Bauteile, die in dem Zeitraum, in dem diese Fahrzeuge als Fahrzeuge von historischem Interesse gelten, für Wartungstätigkeiten an diesen Fahrzeugen und zur Erhaltung ihres historischen Status erforderlich sind,

f) für Fahrzeuge von besonderem kulturellem Interesse für den Zeitraum, in dem diese Fahrzeuge von den zuständigen Behörden nach dem in Anhang II der vorliegenden Verordnung festgelegten Verfahren offiziell als solche anerkannt sind,

g) für Wohnanhänger gemäß Anhang I Nummer 5.6 der Verordnung (EU) 2018/858,

h) für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858 der Klasse M_2, M_3, N_2, N_3 oder O und von einem Kleinserienhersteller hergestellt wurden,

i) für Räder, die für den Pedalantrieb ausgelegt sind, der Klasse L1e-A gemäß Anhang I Kriterium 9 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder der Klasse L1e-B gemäß Anhang XIX Nummer 1.1.2. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission ([34]).

(3) Ungeachtet Absatz 1 Buchstabe c gelten die folgenden Bestimmungen nicht für Fahrzeuge und Altfahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O:

a) Artikel 4 über die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen;

b) Artikel 5 über Anforderungen für Stoffe in Fahrzeugen,

c) Artikel 6 über den Mindestrezyklatanteil in Fahrzeugen,

d) Artikel 8 über allgemeine Pflichten,

e) Artikel 9 über eine Kreislauffähigkeitsstrategie,

([34]) Delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24. Oktober 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 7 vom 10.1.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

f) Artikel 10 über die Erklärung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen,

g) Artikel 12 über die Kennzeichnung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen,

h) Artikel 13 über den digitalen Kreislaufpass für Fahrzeuge,

i) Artikel 21 über die Beitragsmodulation,

j) Artikel 22 über den Kostenzuweisungsmechanismus für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden,

k) Artikel 33 über Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung,

l) Artikel 35 Absatz 2 über die Verbringung von Altfahrzeugen.

(4) Ungeachtet Absatz 1 Buchstabe e gelten die folgenden Bestimmungen nicht für Fahrzeuge oder Altfahrzeuge der Klasse L:

a) Artikel 4 über die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen,

b) Artikel 5 über Anforderungen für Stoffe in Fahrzeugen,

c) Artikel 6 über den Mindestrezyklatanteil in Fahrzeugen,

d) Artikel 9 über eine Kreislauffähigkeitsstrategie,

e) Artikel 10 über die Erklärung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen,

f) Artikel 13 über den digitalen Kreislaufpass für Fahrzeuge,

g) Artikel 21 über die Beitragsmodulation,

h) Artikel 22 über den Kostenzuweisungsmechanismus für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden,

i) Artikel 33 über Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung,

j) Artikel 35 Absatz 2 über die Verbringung von Altfahrzeugen,

k) Artikel 38 über die zuständige Behörde für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen,

l) Artikel 39 über Kontrollen und Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen,

m) Artikel 40 über die automatisierte Überprüfung der Informationen über den Fahrzeugstatus,

n) Artikel 41 über das Risikomanagement und Zollkontrollen,

o) Artikel 42 über die Aussetzung,

p) Artikel 43 über die Überlassung zur Ausfuhr,

q) Artikel 44 über die Ablehnung der Überlassung zur Ausfuhr,

r) Artikel 45 über die Zusammenarbeit der Behörden und den Austausch von Informationen,

s) Artikel 46 über elektronische Systeme.

(5) Ungeachtet Absatz 1 Buchstaben b und d gelten die folgenden Bestimmungen nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung oder Altfahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung:

a) Artikel 4 über die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen,

b) Artikel 6 über den Mindestrezyklatanteil in Fahrzeugen,

c) Artikel 7 über die Konzeption zur leichten Entfernung und Ersetzung bestimmter Teile und Bauteile in Fahrzeugen,

d) Artikel 8 über allgemeine Pflichten,

e) Artikel 9 über eine Kreislauffähigkeitsstrategie,

f) Artikel 10 über die Erklärung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen,

g) Artikel 11 über Informationen über das Entfernen und die Ersetzung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen,

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

i) Artikel 13 über den digitalen Kreislaufpass für Fahrzeuge,

j) Artikel 14 über die zuständigen Behörden für die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen,

k) Artikel 15 über zugelassene Behandlungsanlagen,

l) Artikel 17 über Organisationen für Herstellerverantwortung,

m) Artikel 18 über die Zulassung zur Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung,

n) Artikel 19 über die Registrierung,

o) Artikel 21 über die Beitragsmodulation,

p) Artikel 22 über den Kostenzuweisungsmechanismus für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden,

q) Artikel 33 über Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung,

r) Artikel 35 Absatz 2 über die Verbringung von Altfahrzeugen,

s) Artikel 36 über die Übertragung des Eigentums an Gebrauchtfahrzeugen innerhalb der Union,

t) Artikel 37 Absatz 1 über den Fahrzeugstatus,

u) Artikel 38 über die zuständige Behörde für den Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in Drittländer,

v) Artikel 39 über Kontrollen und Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen,

w) Artikel 40 über die automatisierte Überprüfung der Informationen über den Fahrzeugstatus,

x) Artikel 41 über das Risikomanagement und Zollkontrollen,

y) Artikel 42 über die Aussetzung,

z) Artikel 43 über die Überlassung zur Ausfuhr,

aa) Artikel 44 über die Ablehnung der Überlassung zur Ausfuhr,

ab) Artikel 45 über die Zusammenarbeit der Behörden und den Austausch von Informationen,

ac) Artikel 46 über elektronische Systeme.

(6) Ungeachtet Absatz 1 gilt Folgendes:

a) Die Artikel 4 bis 13 gelten nicht für Teile eines Fahrzeugs der Klasse M_2, M_3, N_2, N_3 oder O, die im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, mit Ausnahme des Basisfahrzeugs; die anderen Bestimmungen dieser Verordnung gelten, soweit sie auf die betreffende Fahrzeugklasse anwendbar sind;

b) Artikel 5 gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O;

c) Artikel 7 und 11 gelten für Fahrzeuge der Klasse L nur in Bezug auf Anhang VIII Teil C Nummern 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 und 11;

d) Artikel 7 gilt für Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O nur in Bezug auf Anhang VIII Teil C Nummern 1, 3, 4 und 5;

e) Artikel 8 gilt für Fahrzeuge der Klasse L nur in Bezug auf die für diese Fahrzeuge geltenden Verpflichtungen;

f) Artikel 16 Buchstabe b gilt nicht für Fahrzeuge der Klasse L, Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O sowie Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klasse M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 oder O;

g) die Mitgliedstaaten können die Fahrzeugklassen L1e, L2e und L6e von den Verpflichtungen gemäß Artikel 23 Absatz 6 sowie Artikel 25, 36 und 37 ausnehmen;

h) Artikel 29 gilt für Fahrzeuge der Klasse L, Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, und O sowie Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O nur in Bezug auf Anhang VIII Teil C Nummern 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 und 11;

i) die Artikel 47 bis 50 gelten für Fahrzeuge der Klasse L sowie Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3, und O nur in Bezug auf die Berichterstattung und die Durchsetzung der für diese Fahrzeugklassen geltenden Verpflichtungen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrzeug“ jedes Fahrzeug im Sinne von Artikel 3 Nummer 15 der Verordnung (EU) 2018/858 oder eines der in Artikel 4 Absatz 2 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 der vorliegenden Verordnung 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. „Wiederverwendung“ jeden Vorgang, bei dem Altfahrzeugteile oder -bauteile wieder zu dem gleichen Zweck verwendet werden, für den sie entworfen wurden;

5. „Wiederverwendbarkeit“ die Möglichkeit der Wiederverwendung von Teilen oder Bauteilen aus Altfahrzeugen;

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“ jede natürliche oder juristische Person, die Teile, Bauteile oder Werkstoffe an einen Erzeuger 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, mit Ausnahme von natürlichen Polymeren, die nicht chemisch modifiziert wurden;

10. „kritische Rohstoffe“ kritische Rohstoffe im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1252;

11. „Produktionsabfälle“ Werkstoffe, die während eines Herstellungsprozesses aus dem Abfallstrom abgeleitet werden, mit Ausnahme der Wiederverwendung von Werkstoffen, etwa von aufbereiteten oder gemahlenen Abfällen oder von Ausschuss, die innerhalb desselben Prozesses, bei dem sie entstanden sind, zurückgewonnen werden können;

12. „Verbraucherabfälle“ Abfälle, die aus Produkten entstehen, die in Verkehr gebracht oder im Rahmen einer Geschäftstätigkeit in einem Drittland entgeltlich oder unentgeltlich zum Vertrieb, zum Verbrauch oder zur Verwendung abgegeben wurden;

13. „Entfernung“ die manuelle, mechanische, chemische, thermische oder metallurgische Handhabung, die darin resultiert, dass die betreffenden Teile, Bauteile oder Werkstoffe aus Altfahrzeugen einzeln als separater Outputstrom oder Teil eines Outputstroms erkennbar sind;

14. „Elektroantriebsmotor“ einen Elektromotor, der elektrische Eingangsleistung in mechanische Ausgangsleistung umwandelt, um ein Fahrzeug anzutreiben;

15. „Elektrofahrzeugbatterie“ eine Elektrofahrzeugbatterie im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Nummer 14 der Verordnung (EU) 2023/1542;

16. „zugelassene Behandlungsanlage“ jede(s) Anlage oder Unternehmen, die bzw. das gemäß der Richtlinie 2008/98/EG und der vorliegenden Verordnung für Tätigkeiten im Bereich der Sammlung, Lagerung und Behandlung von Altfahrzeugen, einschließlich ihrer Teile und Bauteile, zugelassen ist;

17. „Schreddern“ einen Vorgang, der dazu dient, Altfahrzeuge zu zertrümmern oder zu zerkleinern;

18. „Behandlung“ jede Tätigkeit, die nach der Übergabe des Altfahrzeugs an eine Anlage zur Schadstoffentfrachtung, zur Demontage, zur Kompaktierung, zur Grobzerkleinerung, zum Schreddern, zur Verwertung oder zur Vorbereitung vor der Beseitigung der Schredder-Abfälle durchgeführt wird, sowie einen sonstigen Vorgang im Zusammenhang mit der Verwertung oder Beseitigung von Altfahrzeugen und deren Teilen, Bauteilen und Werkstoffen;

19. „Reparatur- und Wartungsunternehmen“ eine natürliche oder juristische Person, die gewerbsmäßig direkt oder indirekt an der Reparatur und Wartung von Fahrzeugen beteiligt ist, einschließlich Reparaturunternehmen, Erzeugern oder Händlern von Werkstattausrüstung, Werkzeugen oder Ersatzteilen, sowie Herausgebern von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdiensten, Anbietern von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Mechanikern sowie Erzeugern und Reparaturkräften für Ausrüstungen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden;

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. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung eines Fahrzeugs auf dem Unionsmarkt;

22. „Abfallbewirtschafter“ jede natürliche oder juristische Person, die gewerbsmäßig Altfahrzeuge, einschließlich ihrer Teile und Bauteile, sammelt oder behandelt;

23. „Hersteller“ jeden Erzeuger, Einführer oder Vertreiber, der unabhängig von der Verkaufsmethode, auch im Wege von Fernabsatzverträgen im Sinne von Artikel 2 Nummer 7 der Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([35]), ein Fahrzeug erstmals in einem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für den Handel oder zur Verwendung gewerblich bereitstellt;

24. „Organisation für Herstellerverantwortung“ eine Rechtsperson, die finanziell oder finanziell und operativ für die Wahrnehmung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung im Namen mehrerer Hersteller sorgt;

25. „Bevollmächtigter für die erweiterte Herstellerverantwortung“ eine natürliche oder juristische Person, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen ist, in dem der Hersteller Fahrzeuge erstmals auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Mitgliedstaats oder Drittlands, in dem der Hersteller niedergelassen ist, und die vom Hersteller gemäß Artikel 8a Absatz 5 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2008/98/EG benannt wurde, um die Verpflichtungen dieses Herstellers gemäß Kapitel IV der vorliegenden Verordnung zu erfüllen;

([35]) Richtlinie 2011/83/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2011 über die Rechte der Verbraucher, zur Abänderung der Richtlinie 93/13/EWG des Rates und der Richtlinie 1999/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 85/577/EWG des Rates und der Richtlinie 97/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 304 vom 22.11.2011, S. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26. „Bevollmächtigter für den grenzüberschreitenden Mechanismus“ eine natürliche oder juristische Person, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen ist und vom Erzeuger im Einklang mit Artikel 22 benannt wurde;

27. „Sekundärrohstoffe“ Werkstoffe, die Primärrohstoffe ersetzen können und durch Recyclingverfahren gewonnen wurden;

28. „Fahrzeugeigner“ jede natürliche oder juristische Person, die das Eigentumsrecht an einem Fahrzeug innehat, oder den Inhaber der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs oder, wenn weder der Inhaber des Eigentumsrechts noch der Inhaber der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs ermittelt werden kann, den Halter des Fahrzeugs;

29. „Post-Schredder-Technologie“ Techniken und Technologien, die eingesetzt werden, um Werkstoffe aus Altfahrzeugen im Einklang mit Anhang VIII Teil G Nummer 2 nach dem Schreddern zur weiteren Verwertung zu verarbeiten;

30. „Wiederaufarbeitung“ gewerbsmäßige Tätigkeiten, in deren Rahmen ein neues Teil oder Bauteil wieder in einem neuwertigen Zustand aus Teilen und Bauteilen hergestellt wird, die aus Fahrzeugen oder Altfahrzeugen entfernt wurden, wobei mindestens eine Änderung vorgenommen wird, die sich auf die Sicherheit, die Lebensdauer, die Leistung, den Zweck oder den Typ des Teils oder Bauteils auswirkt, und zwar im Wege eines Verfahrens, das spezifischen technischen Spezifikationen, einschließlich technischer Standards, Qualitätsnormen und Prüfstandards, entspricht;

31. „Überholung“ Tätigkeiten zur Vorbereitung, Reinigung, Prüfung, Wartung und erforderlichenfalls Reparatur eines aus Fahrzeugen oder Altfahrzeugen entfernten Teils oder Bauteils mit dem Ziel, seine Leistung oder Funktionalität, die im Rahmen des in der Produktentwicklungsphase ursprünglich vorgesehenen Verwendungszwecks und Leistungsbereichs zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Teils oder Bauteils festgelegt wurde, wiederherzustellen;

32. „Nicht-Inertabfälle“ Abfälle, die nicht den Bedingungen der Begriffsbestimmung für „Inertabfälle“ gemäß Artikel 2 Buchstabe e der Richtlinie 1999/31/EG des Rates ([36]) entsprechen;

33. „Gebrauchtfahrzeug“ ein Fahrzeug, das in einem Mitgliedstaat oder in einem Drittland zugelassen wurde und kein Altfahrzeug ist;

34. „zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug“ ein Gebrauchtfahrzeug, das in das Zollverfahren gemäß Artikel 269 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 übergeführt werden soll;

35. „Wirtschaftsteilnehmer“ Hersteller, Sammler, Kfz-Versicherungsunternehmen, Zulieferer, Reparatur- und Wartungsunternehmen, Abfallbewirtschafter, einschließlich Demontagebetrieben und Recyclingunternehmen, und alle anderen Akteure, die an der Konstruktion von Fahrzeugen, dem Handel mit Gebrauchtfahrzeugen, der Demontage, der Wiederverwendung oder der Bewirtschaftung von Altfahrzeugen, der Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen aus Fahrzeugen beteiligt sind;

36. „verkehrssicheres Fahrzeug“ ein gemäß der Richtlinie 2014/45/EU verkehrssicheres Fahrzeug;

37. „Nachrüstbetrieb“ jede juristische Person, die einen elektrischen Umbausatz herstellt oder Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf batteriebetriebene Elektrofahrzeuge oder Brennstoffzellenfahrzeuge umrüstet;

38. „Sammelstelle“ einen Wirtschaftsteilnehmer, bei dem es sich nicht um eine zugelassene Behandlungsanlage handelt, der Altfahrzeuge vorübergehend lagert und die Übergabe der gesammelten Altfahrzeuge an zugelassene Behandlungsanlagen vorbereitet;

([36]) Richtlinie 1999/31/EG des Rates vom 26. April 1999 über Abfalldeponien (ABl. L 182 vom 16.7.1999, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39. „Abfall“, „Altöl“, „Abfallbesitzer“, „Abfallbewirtschaftung“, „Sammlung“, „Vermeidung“, „Verwertung“, „Recycling“, „Verfüllung“, „Beseitigung“ und „Regime der erweiterten Herstellerverantwortung“ Abfall, Altöl, Abfallbesitzer, Abfallbewirtschaftung, Sammlung, Vermeidung, Verwertung, Recycling, Verfüllung, Beseitigung und Regime der erweiterten Herstellerverantwortung im Sinne von Artikel 3 Nummer 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 bzw. 21 der Richtlinie 2008/98/EG;

40. außer für Fahrzeuge der Klasse L: „Typgenehmigung“, „Mehrstufen-Typgenehmigung“, „Bauteil“, „Teile“, „Ersatzteile“, „Basisfahrzeug“, „Kleinserienfahrzeug“, „Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung“, „Marktüberwachungsbehörde“, „Genehmigungsbehörde“, „Erzeuger“, „Einführer“ und „Händler“ Typgenehmigung, Mehrstufen-Typgenehmigung, Bauteil, Teile, Ersatzteile, Basisfahrzeug, Kleinserienfahrzeug, Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung, Marktüberwachungsbehörde, Genehmigungsbehörde, Hersteller, Einführer und Händler im Sinne von Artikel 3 Nummer 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 bzw. 43 der Verordnung (EU) 2018/858;

41. für Fahrzeuge der Klasse L: „Typgenehmigung“, „Basisfahrzeug“, „Bauteil“, „Teile“, „Ersatzteile“, „Erzeuger“, „Einführer“, „Händler“, „Genehmigungsbehörde“ und „Marktüberwachungsbehörde“ Typgenehmigung, Basisfahrzeug, Bauteil, Teile, Ersatzteile, Hersteller, Einführer, Händler, Genehmigungsbehörde und Marktüberwachungsbehörde im Sinne von Artikel 3 Nummer 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 bzw. 57 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie „Kleinserienfahrzeug“ ein Kleinserienfahrzeug gemäß Artikel 42 der genannten Verordnung;

42. „Zulassung“, „Zulassungsbescheinigung“, „Inhaber der Zulassungsbescheinigung“, „Aussetzung der Zulassung“ und „Aufhebung der Zulassung“ Zulassung, Zulassungsbescheinigung, Inhaber der Zulassungsbescheinigung, Aussetzung der Zulassung und Aufhebung der Zulassung im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b, c, d, e bzw. f der Richtlinie 1999/37/EG;

43. „Fahrzeug von historischem Interesse“, „technische Überwachung“ und „Prüfbescheinigung“ Fahrzeug von historischem Interesse, technische Überwachung und Prüfbescheinigung im Sinne von Artikel 3 Nummer 7, 9 bzw. 12 der Richtlinie 2014/45/EU;

44. „besorgniserregender Stoff“ und „Datenträger“ einen besorgniserregenden Stoff bzw. Datenträger im Sinne von Artikel 2 Nummer 27 bzw. 29 der Verordnung (EU) 2024/1781;

45. „Zollbehörden“ Zollbehörden im Sinne des Artikels 5 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013;

46. „Online-Plattform“ eine Online-Plattform im Sinne des Artikels 3 Buchstabe i der Verordnung (EU) 2022/2065;

47. „Kleinserienhersteller“ einen Kleinserienhersteller im Sinne des Artikels 3 Nummer 48 der Verordnung (EU) 2024/1257;

48. „Batterie für leichte Verkehrsmittel“ bzw. „LV-Batterie“ eine Batterie für leichte Verkehrsmittel bzw. LV-Batterie im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2023/1542;

49. „Verpackungsabfälle“ Verpackungsabfälle im Sinne des Artikels 3 Nummer 25 der Verordnung (EU) 2025/40 des Europäischen Parlaments und des Rates ([37]);

([37]) Verordnung (EU) 2025/40 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2024 über Verpackungen und Verpackungsabfälle, zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020 und der Richtlinie (EU) 2019/904 sowie zur Aufhebung der Richtlinie 94/62/EG (ABl. L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50. „Elektro- und Elektronik-Altgeräte“ Elektro- und Elektronik-Altgeräte im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([38]);

51. „biobasierte Kunststoffe“ biobasierte Kunststoffe im Sinne des Artikels 3 Nummer 53 der Verordnung (EU) 2025/40;

52. „Aufarbeitung“ eine Aufarbeitung im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Verordnung (EU) 2024/573.

KAPITEL II

ANFORDERUNGEN AN DIE KREISLAUFFÄHIGKEIT

Artikel 4

Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Fahrzeugen

(1) Jedes Fahrzeug eines Fahrzeugtyps, der ab dem 1. September 2032 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 Erzeuger folgende Maßnahmen:

a) Erfassung der erforderlichen Daten aus der gesamten Lieferkette, insbesondere zur Art und zur Masse aller Werkstoffe, die bei der Fertigung der Fahrzeuge verwendet werden, um die fortgesetzte Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen,

b) Aufbewahrung aller anderen geeigneten Fahrzeugdaten, die für das in Buchstabe e genannte Berechnungsverfahren erforderlich sind,

c) Einrichtung von Verfahren zur Überprüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit der von den Zulieferern erhaltenen Informationen,

d) Verwaltung und Beleg der Aufschlüsselung der Werkstoffe,

e) Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsquoten für die Zwecke des Absatzes 1 des vorliegenden Artikels gemäß der von der Kommission nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels festgelegten Methode oder vor der Annahme und dem Anwendungsbeginn einer solchen Methode gemäß der internationalen Norm ISO 22628:2002 in Kombination mit den in Anhang III Teil A dieser Verordnung 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 VIII Teil E aufgeführten Teile und Bauteile nicht bei der Konstruktion neuer Fahrzeuge wiederverwendet werden.

(3) Die Kommission erlässt bis zum 28. Februar 2029 einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung einer neuen Methode für die Berechnung und Überprüfung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsquoten eines Fahrzeugs unter Berücksichtigung der in Anhang III dieser Verordnung und in der internationalen Norm ISO 22628:2002 aufgeführten Elemente. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 52 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

([38]) Richtlinie 2012/19/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2012 über Elektro- und Elektronik-Altgeräte (ABl. L 197 vom 24.7.2012, S. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

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) Bis zum 14. Februar 2028 erstellt die Kommission einen Bericht über das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Fahrzeugen, um zu ermitteln, inwieweit sie sich negativ auf die Wiederverwendung und das Recycling von Werkstoffen oder auf die Umwelt oder die Gesundheit auswirken. In Fragen der Stoffsicherheit wird die Kommission von der Agentur 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 darlegt, dem Europäischen Parlament und dem Rat und prüft geeignete Folgemaßnahmen. Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass ein in einem Fahrzeug vorhandener Stoff die Wiederverwendung und das Recycling von Werkstoffen beeinträchtigt, so übermittelt er diese Informationen bis zum 14. Februar 2029 der Kommission und in Bezug auf Aspekte der Stoffsicherheit auch der Agentur und verweist, soweit verfügbar, auf einschlägige Risikobewertungen oder andere relevante Daten.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung von Informationsanforderungen und Beschränkungen für das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe zu ergänzen, die der Wiederverwendung und dem Recycling von Werkstoffen in Fahrzeugen sowie in deren Teilen und Bauteilen entgegenstehen, und zwar aus Gründen, die nicht in erster Linie mit der Stoffsicherheit zusammenhängen.

(4) Kein Fahrzeugtyp, der ab dem 1. September 2032 gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, und kein neues Teil oder Bauteil, das für ein solches Fahrzeug in Verkehr gebracht wird, darf Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten.

(5) Abweichend von Absatz 4 des vorliegenden Artikels 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 IV der vorliegenden Verordnung enthalten. Die Absätze 2, 3 und 4 des vorliegenden Artikels und der vorliegende Absatz gelten nicht für Batterien, die in Fahrzeugen eingebaut sind, für die die Verordnung (EU) 2023/1542 gilt.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IV 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 4 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 Umwelt und die menschliche Gesundheit ergeben,

   iii) es gibt keine geeigneten Alternativstoffe oder -technologien;

c) Teile, Bauteile und homogene Werkstoffe von Fahrzeugen aus Anhang IV gestrichen werden, wenn die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertigem Chrom vermeidbar ist;

d) die 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 51 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IV 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 gemäß 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 Umwelt und die menschliche Gesundheit während des gesamten Lebenszyklus von Fahrzeugen.

(7) Auf Ersuchen der Kommission erstellt die Agentur innerhalb von zwölf Monaten unter anderem auf der Grundlage von Konsultationen mit Interessenträgern einen Bericht über die technische und wirtschaftliche Machbarkeit von Alternativen zu den in Anhang IV aufgeführten bestehenden Ausnahmen und macht auf der Grundlage einer solchen Bewertung einen hinreichend begründeten Vorschlag für die spezifische Änderung einer solchen Ausnahme.

(8) Sobald das Ersuchen der Kommission bei der Agentur eingeht, veröffentlicht sie auf ihrer Website eine Bekanntmachung, dass ein Bericht über eine mögliche Änderung einer in Anhang IV genannten Ausnahme erstellt wird, und fordert die Mitgliedstaaten und alle interessierten Parteien auf, innerhalb von zwölf Wochen nach Veröffentlichung dieser Bekanntmachung Stellung zu nehmen. Die Agentur veröffentlicht auf ihrer Website alle von den Mitgliedstaaten und interessierten Parteien eingegangenen Stellungnahmen.

(9) Spätestens zwölf Monate nach Vorlage des in Absatz 7 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.

Artikel 6

Mindestrezyklatanteil in Fahrzeugen

(1) Der in jedem neuen Fahrzeug eines ab dem 1. September 2032 gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigten Fahrzeugtyps enthaltene Kunststoff muss mindestens 15 Gewichtsprozent recycelten Kunststoff aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten.

Der in jedem Fahrzeug eines neuen ab dem 1. September 2036 gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigten Fahrzeugtyps enthaltene Kunststoff muss mindestens 25 Gewichtsprozent recycelten Kunststoff aus Verbraucher-Kunststoffabfällen enthalten.

(2) Mindestens 20 % der in Absatz 1 festgelegten Zielvorgabe müssen erreicht werden, indem Kunststoffe, die aus Altfahrzeugen oder aus Teilen und Bauteilen, die während der Nutzungsphase der Fahrzeuge entfernt wurden, recycelt wurden, in dem betreffenden Fahrzeugtyp verbaut werden.

(3) Von dem Gewicht des in dem jeweiligen neuen Fahrzeugtyp enthaltenen Kunststoffs und dem Gewicht des in den Absätzen 1 und 2 genannten recycelten Kunststoffs sind Elastomere aus Reifen und andere Duroplaste als die zur Polsterung verwendeten Polyurethan-Schaumstoffe ausgenommen.

(4) Für die Zwecke der in den Absätzen 1, 2 und 3 festgelegten Verpflichtungen wird der Rezyklatanteil aus Verbraucherabfällen zurückgewonnen, deren Recycling entweder

a) in einer Anlage in der Union erfolgt ist oder

b) ab dem 14. August 2030 in einer Anlage in einem Drittland erfolgt ist, sofern diese Anlage die Anforderungen des Anhangs XIII erfüllt.

Bis zum 30. September 2028 bewertet die Kommission in umfassenderer Weise die erwarteten Auswirkungen auf den Welthandel sowie auf die Recycling- und Automobilindustrie der Union und erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über ihre Bewertung.

(5) Bis zum 31. August 2028 erlässt die Kommission gemäß Artikel 52 Absatz 2 einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung — für die Zwecke der Absätze 1 bis 4 des vorliegenden Artikels — des Anteils von Kunststoffen, der aus Verbraucherabfällen und aus Altfahrzeugen recycelt wurde und in Fahrzeugtypen enthalten ist und verbaut wird.

Auf recycelten Kunststoff, der durch andere Recyclingmethoden als mechanisches Recycling gewonnen wird, wird eine Methodik der Massenbilanzierung angewandt, die mit den Methodiken der Massenbilanzierung im Einklang steht, die für das Kunststoffrecycling entsprechend der Definition des Begriffs „Recycling“ in der Richtlinie 2008/98/EG angewandt werden.

Die Methode für die Überprüfung umfasst eine Verpflichtung für die Erzeuger, sicherzustellen, dass jede Anlage in einem Drittland, in der von ihnen verwendete Werkstoffe mit Rezyklatanteil hergestellt werden, Anhang XIII entspricht und dass jede solche Anlage in einem Drittland mindestens alle fünf Jahre von einem unabhängigen Dritten gemäß Anhang XIV geprüft wird. Durch diese Prüfungen wird verifiziert, dass die in den Absätzen 1 bis 4 des vorliegenden Artikels genannten Bedingungen erfüllt sind.

Die in Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes dargelegte Prüfanforderung und die in Anhang XIII festgelegten Anforderungen und Kriterien für in Drittländern recycelte Werkstoffe gelten ab dem 14. August 2030.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels zu erlassen, indem befristete Ausnahmen in Bezug auf die Zielvorgaben für den Rezyklatanteil bei Kunststoff oder in Bezug auf den Zeitplan festgelegt werden, falls eine unzureichende Verfügbarkeit bestimmter recycelter Kunststoffe oder überhöhte Preise für diese die Einhaltung der Mindestprozentsätze an Rezyklatanteil übermäßig schwierig gestalten.

(7) Bis zum 30. September 2027 bewertet die Kommission, ob es machbar ist, eine Anforderung an den Mindestanteil an recyceltem Stahl festzulegen, wobei sie insbesondere Folgendes berücksichtigt:

a) die aktuelle und prognostizierte Verfügbarkeit von Eisenschrott, einschließlich der Produktfamilien der Flach- und Langerzeugnisse aus Stahl und gegebenenfalls der Edelstahlerzeugnisse,

b) den aktuellen Anteil an Eisenschrott in verschiedenem Stahlhalbzeug und Zwischenprodukten, die mit den in Fahrzeugen verwendeten Stahlfamilien zusammenhängen, und die erwarteten Veränderungen im Zusammenhang mit dem Wandel der Automobilindustrie,

c) die mögliche Nutzung von Eisenschrott durch die Erzeuger in Fahrzeugen, die in Zukunft typgenehmigt werden sollen, und der entsprechende mögliche Beitrag zu einer umfangreicheren Schrottnutzung, wobei die verschiedenen Einschränkungen aufgrund der Zusammensetzung im Hinblick auf jede Produktfamilie von Stahlerzeugnissen zu berücksichtigen sind,

d) die relative Nachfrage der Automobilindustrie im Vergleich zur Nachfrage nach Eisenschrott in anderen Branchen, wobei zu berücksichtigen ist, inwieweit ein gewisser Kupfergehalt und andere unbeabsichtigte Fremdeinschlüsse hinnehmbar sind,

e) die wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt, einschließlich Änderungen bei der Verfügbarkeit von Recyclingtechnologien in Bezug auf die Stahlrecyclingquoten, sowie die Notwendigkeit, Marktversagen Rechnung zu tragen, durch das die Verwendung von Eisenschrott aus Verbraucherabfällen gegenüber Eisenschrott aus Produktionsabfällen behindert wird,

f) den Beitrag eines Mindestrezyklatanteils von Stahl in Fahrzeugen zu den Zielen der Union in den Bereichen offene strategische Autonomie, Klima, Umwelt und Industrie, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung von ergänzenden Leitmärkten für die dekarbonisierte Stahlproduktion,

g) die Notwendigkeit, unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen zu vermeiden, und

h) den Einfluss auf die Gesamtkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sowie auf die gesamte Wertschöpfungskette für Stahl in der Automobilindustrie.

Die Kommission erlässt bis zum 30. September 2028 einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 51 zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung von Mindestanteilen an recyceltem Stahl aus Verbraucherabfällen und gegebenenfalls aus Stahlschrott, die in Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden müssen, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EU) 2018/858 einer Typgenehmigung bedürfen. In diesem delegierten Rechtsakt wird auch der Geltungsbeginn der Verpflichtung, über einen Mindestrezyklatanteil zu verfügen, auf spätestens 14. August 2033 festgelegt. Stahl, der als verstärkender Werkstoff in Reifen verwendet wird, gilt nicht als in den Anwendungsbereich dieses delegierten Rechtsakts fallend.

Bis zum 30. September 2028 erlässt die Kommission einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 51 zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von aus Verbraucherabfällen recyceltem Stahl, der in Fahrzeugtypen verbaut wird, und gegebenenfalls des Anteils an Eisenschrott, der in Fahrzeugtypen enthalten ist und verbaut wird.

(8) Bis zum 30. September 2027 bewertet die Kommission, ob es machbar ist, eine Anforderung an den Mindestanteil an Aluminium und seinen Legierungen, der aus Verbraucherabfällen recycelt und in Fahrzeugtypen enthalten ist und verbaut wird, festzulegen, wobei sie insbesondere Folgendes berücksichtigt:

a) die aktuelle und prognostizierte Verfügbarkeit von Aluminium und seinen Legierungen, die aus Produktions- und Verbraucherabfällen recycelt werden,

b) die aktuellen Anteile von Rezyklat aus Verbraucherabfällen in Aluminium und seinen Legierungen in den in Verkehr gebrachten Fahrzeugen,

c) die wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt, einschließlich Änderungen bei der Verfügbarkeit von Recyclingtechnologien in Bezug auf die Art der recycelten Werkstoffe und ihre Recyclingquoten,

d) den Beitrag eines Mindestrezyklatanteils von Aluminium in Fahrzeugen zu den Zielen der Union in den Bereichen offene strategische Autonomie, Klima, Umwelt und Industrie, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung von ergänzenden Leitmärkten für dekarbonisiertes Aluminium und seine Legierungen,

e) die Notwendigkeit, unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen, die Aluminium und seine Legierungen enthalten, zu vermeiden, und

f) den Einfluss auf die Gesamtkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie.

Die Kommission erlässt bis zum 30. September 2028 einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 51 zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung eines Mindestanteils an recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, der in Fahrzeugtypen enthalten sein und verbaut werden muss, die gemäß der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EU) 2018/858 einer Typgenehmigung bedürfen. In diesem delegierten Rechtsakt wird auch der Geltungsbeginn der Verpflichtung, über einen Mindestrezyklatanteil zu verfügen, auf spätestens 14. August 2033 festgelegt.

Bis zum 30. September 2028 erlässt die Kommission einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 51 zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von aus Verbraucherabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, der in Fahrzeugtypen verbaut wird, und gegebenenfalls des Anteils von aus Produktionsabfällen recyceltem Aluminium und seinen Legierungen, der in Fahrzeugtypen enthalten ist und verbaut wird.

(9) Bis zum 31. August 2029 bewertet die Kommission, ob es machbar ist, eine Anforderung an den Mindestanteil für die folgenden Werkstoffe festzulegen:

a) Magnesium und seine Legierungen, die aus Produktions- und Verbraucherabfällen recycelt und in Fahrzeugtypen enthalten sind und verbaut werden, und

b) Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium, Nickel, Kobalt oder Bor, die aus Verbraucher- und gegebenenfalls Produktionsabfällen recycelt und in Dauermagneten enthalten sind und verbaut werden.

In der Machbarkeitsbewertung wird Folgendes berücksichtigt:

a) die aktuelle und prognostizierte Verfügbarkeit der in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b aufgeführten aus Produktions- und Verbraucherabfällen recycelten Werkstoffe,

b) die aktuellen Anteile von Rezyklat aus Verbraucherabfällen an den in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b genannten Werkstoffen in Verkehr gebrachten Fahrzeugen,

c) die wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt, einschließlich Änderungen bei der Verfügbarkeit von Recyclingtechnologien in Bezug auf diese Art von recycelten Werkstoffen und ihre Recyclingquoten,

d) den Beitrag eines Mindestrezyklatanteils der in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b aufgeführten Werkstoffe in Fahrzeugen zu den Zielen der Union in den Bereichen strategische Autonomie, Klima und Umwelt,

e) die möglichen Auswirkungen auf die Funktionsweise von Fahrzeugen, wenn die in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b aufgeführten Werkstoffe in Fahrzeugteilen und -bauteilen verbaut werden,

f) die Notwendigkeit, unverhältnismäßige negative Auswirkungen auf die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen zu vermeiden, die die in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b aufgeführten Werkstoffe enthalten,

g) den Einfluss auf die Gesamtkosten und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, nach Abschluss der in Unterabsatz 1 genannten Bewertung einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 51 zu erlassen, um die vorliegende Verordnung durch die Festlegung eines Mindestanteils für die folgenden Werkstoffe zu ergänzen:

a) Magnesium und seine Legierungen, die aus Verbraucher- und gegebenenfalls Produktionsabfällen recycelt und in Fahrzeugtypen enthalten sind und verbaut werden, und

b) Neodym, Dysprosium, Praseodym, Terbium, Samarium, Nickel, Kobalt oder Bor, die aus Verbraucher- und gegebenenfalls Produktionsabfällen recycelt und in Dauermagneten enthalten sind und verbaut werden.

In dem in Unterabsatz 3 genannten delegierten Rechtsakt wird auch der Geltungsbeginn der Verpflichtung festgelegt, über einen Mindestrezyklatanteil zu verfügen.

Bis zum 30. September 2029 erlässt die Kommission einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 51 zur Festlegung der Methode für die Berechnung und Überprüfung des in Unterabsatz 3 genannten Anteils von recycelten Werkstoffen, der in Fahrzeugtypen enthalten ist und verbaut wird.

Artikel 7

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

(1) Jedes Fahrzeug eines neuen Fahrzeugtyps, der ab dem 1. September 2032 gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 und der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 typgenehmigt wird, ist so zu konstruieren, dass die Entfernung der in Anhang VIII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile aus dem betreffenden Fahrzeug während seiner Abfallphase durch zugelassene Behandlungsanlagen im Hinblick auf Ersetzung, Wiederverwendung, Recycling, Wiederaufarbeitung oder Überholung, sofern technisch umsetzbar, nicht behindert wird.

(2) Jedes Fahrzeug eines neuen Fahrzeugtyps, der ab dem 1. September 2032 gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wird, ist so zu konzipieren, dass Elektrofahrzeugbatterien und ihre Batteriesätze sowie Elektroantriebsmotoren in der Nutzungsphase und in der Abfallphase des Fahrzeugs durch zugelassene Behandlungsanlagen oder Reparatur- und Wartungsunternehmen einfach und zerstörungsfrei aus dem Fahrzeug entfernt und ersetzt werden können.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Absatz 2 zu erlassen, indem unter Berücksichtigung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts zusätzliche in Anhang VIII Teil C aufgeführte Teile und Bauteile in diesen Absatz aufgenommen werden.

(4) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen erforderlichenfalls die Bedingungen für die Konzeption zur Entfernung und Ersetzung von Teilen und Bauteilen gemäß Absatz 2 festgelegt werden, um eine einheitliche Umsetzung der Verpflichtung nach dem genannten Absatz sicherzustellen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 52 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Die Erzeuger dürfen die Entfernung und die Ersetzung von Teilen und Bauteilen in Fahrzeugen durch Softwareaktualisierungen nicht behindern, es sei denn, das Unionsrecht sieht dies vor.

KAPITEL III

PFLICHTEN DER ERZEUGER

Artikel 8

Allgemeine Pflichten

(1) Die Erzeuger weisen nach, dass von ihnen hergestellte und in Verkehr gebrachte neue Fahrzeugtypen 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 Erzeuger die Unterlagen vor, aus denen die Einhaltung dieser Anforderungen hervorgeht, und

a) nimmt diese in die Beschreibungsmappe gemäß Artikel 24 der Verordnung (EU) 2018/858 oder gegebenenfalls gemäß Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 auf und

b) übermittelt diese gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2018/858 oder gegebenenfalls gemäß Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 der Typgenehmigungsbehörde.

(3) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen des Artikels 10 der vorliegenden Verordnung gelten, stellt der Erzeuger die in Artikel 10 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung 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.

(4) Für die Zwecke der Typgenehmigung von Fahrzeugen, für die die Anforderungen des Artikels 11 der vorliegenden Verordnung gelten, reicht der Erzeuger eine Erklärung zur Bestätigung der Einhaltung der Anforderungen des Artikels 11 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung gemäß Artikel 24 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/858 oder gegebenenfalls gemäß 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) Jeder Erzeuger erstellt ab dem 1. September 2029 eine Kreislauffähigkeitsstrategie auf Erzeugerebene.

(2) In der Kreislauffähigkeitsstrategie wird beschrieben, welche Maßnahmen der Erzeuger ergreifen wird, um seinen Pflichten nachzukommen und sicherzustellen, dass die Anforderungen an die Kreislauffähigkeit in Kapitel II erfüllt werden.

(3) Die Kreislauffähigkeitsstrategie enthält die in Anhang V Teil A festgelegten Elemente.

(4) Jeder Erzeuger übermittelt den Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten und der Kommission innerhalb von 30 Tagen nach Erstellung der Kreislauffähigkeitsstrategie eine Kopie dieser Strategie.

(5) Jeder Erzeuger überwacht und verfolgt die in der Kreislauffähigkeitsstrategie enthaltenen Maßnahmen und aktualisiert die Strategie unter Angabe der einschlägigen neuen Änderungen an der Strategie alle fünf Jahre gemäß Anhang V Teil B. Die Erzeuger legen der Kommission die aktualisierte Kreislauffähigkeitsstrategie vor.

(6) Die Kommission macht die Kreislauffähigkeitsstrategien und etwaige Aktualisierungen dieser Strategien mit Ausnahme von vertraulichen Informationen öffentlich zugänglich.

(7) Bis zum 31. August 2033 und danach mindestens alle sechs Jahre erstellt und veröffentlicht die Kommission einen Bericht über die Kreislauffähigkeit der Automobilindustrie. Der Bericht stützt sich insbesondere auf die Kreislauffähigkeitsstrategien und deren Aktualisierungen.

Artikel 10

Erklärung des Rezyklatanteils in Fahrzeugen

(1) Die Erzeuger melden für jeden neuen Fahrzeugtyp, der ab dem ersten Tag des Monats zwölf Monate nach dem Datum der Annahme der jeweiligen Methoden für die Berechnung und Überprüfung des Anteils von recycelten Werkstoffen aus Verbraucherabfällen in Fahrzeugtypen nach Artikel 6 der vorliegenden Verordnung 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 und seinen Legierungen,

e) Kunststoffen.

Die Erklärung bezieht sich auf den Rezyklatanteil dieser im Fahrzeugtyp enthaltenen Werkstoffe und gibt für jeden Werkstoffanteil und für Kunststoffkomponenten mit einem Gewicht von mehr als 100 Gramm an, ob der Werkstoff aus Produktions- oder Verbraucherabfällen recycelt wurde.

(2) Die Typgenehmigungsbehörden überprüfen, ob die erforderlichen Unterlagen von den Erzeugern vorgelegt wurde und die in Absatz 1 genannten Informationen enthält.

(3) Abweichend von Absatz 1 gilt die Anforderung, den Rezyklatanteil eines bestimmten Werkstoffs anzugeben, nicht, wenn für diesen Werkstoff eine Zielvorgabe gemäß Artikel 6 anwendbar wurde.

Artikel 11

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

(1) Ab dem 1. September 2029 gewähren die Erzeuger Abfallbewirtschaftern, Herausgebern von technischen Informationen sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen für neue typgenehmigte Fahrzeugtypen uneingeschränkten, standardisierten und nicht diskriminierenden Zugriff auf die in Anhang VI aufgeführten Informationen, die den Zugang zu sowie die sichere Entfernung und Ersetzung von Folgendem ermöglichen, sofern diese Informationen nicht bereits aufgrund von anderen Rechtsvorschriften der Union verfügbar sind:

a) im Fahrzeug verbaute Elektrofahrzeugbatterien und ihre Batteriesätze,

b) Teile, Bauteile und Werkstoffe, die die in Anhang VIII Teil B aufgeführten Fluide und Flüssigkeiten enthalten und die in Fahrzeugen enthalten sind,

c) in Anhang VIII Teil C aufgeführte Teile und Bauteile, die in Fahrzeugen enthalten sind,

d) 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,

e) digital kodierte Bauteile und Teile eines Fahrzeugs, wenn eine solche Codierung deren Reparatur, Wartung oder Ersetzung in einem anderen Fahrzeug verhindert.

Unterabsatz 1 Buchstabe e gilt nicht für Informationen, die Herausgebern von technischen Informationen vorzulegen sind.

(2) Die Erzeuger stellen Notdiensten Leitlinien für Rettungs- und Notfallmaßnahmen zur Verfügung.

(3) Die Erzeuger sorgen für die Zusammenarbeit mit den zugelassenen Behandlungsanlagen, Herausgebern von technischen Informationen, Nachrüstbetrieben sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen, indem sie die erforderlichen Kommunikationsplattformen einrichten, um die in Absatz 1 genannten und die in Anhang VI aufgeführten Informationen bereitzustellen und auf dem neuesten Stand zu halten.

Die Erzeuger stellen die in Unterabsatz 1 genannten Informationen kostenlos zur Verfügung. Die Erzeuger können von Abfallbewirtschaftern, Herausgebern von technischen Informationen sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen zumutbare und verhältnismäßige Beiträge in dem Umfang erheben, der zur Deckung der tatsächlich für die Bereitstellung der erforderlichen Informationen über Kommunikationsplattformen angefallenen Verwaltungskosten erforderlich ist.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VI zu erlassen, um die Liste der Teile, Bauteile und Werkstoffe von Fahrzeugen und den Umfang der von den Erzeugern bereitzustellenden Informationen zu überarbeiten. Die Kommission berücksichtigt technische und regulatorische Entwicklungen, aktuelle Entwicklungen der Informationstechnologie und vorhersehbare Entwicklungen der Fahrzeugtechnologie.

Artikel 12

Kennzeichnung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen in Fahrzeugen

(1) Die Erzeuger und ihre Zulieferer verwenden für die Kennzeichnung und Identifizierung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen von Fahrzeugen die Nomenklatur der in Anhang VII Nummern 1, 2 und 3 aufgeführten Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VII zu erlassen, um ihn an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen.

Artikel 13

Digitaler Kreislaufpass für Fahrzeuge

(1) Ab dem 1. September 2032 verfügt jedes in Verkehr gebrachte Fahrzeug über einen digitalen Kreislaufpass, der an andere fahrzeugbezogene Umweltpässe nach Unionsrecht, insbesondere an die in Artikel 77 der Verordnung (EU) 2023/1542 und in Artikel 3 Nummer 68 der Verordnung (EU) 2024/1257 genannten Pässe und an andere einschlägige Pässe nach der Verordnung (EU) 2024/1781, angepasst, mit ihnen interoperabel und nach Möglichkeit in sie integriert ist.

(2) Der digitale Kreislaufpass eines in Verkehr gebrachten Fahrzeugs ist kostenlos zugänglich und enthält in digitaler Form die folgenden Informationen:

a) die in Artikel 11 genannten Informationen,

b) die Informationen über Teile des Fahrzeugs, die Blei, Quecksilber, Kadmium oder sechswertiges Chrom gemäß der Ausnahmeregelung in Artikel 5 Absatz 5 enthalten,

c) die Erklärung des Rezyklatanteils von Kunststoff und den in Artikel 10 Absatz 1 aufgeführten Werkstoffen,

d) den offiziellen Ersatzteilkatalog für den betreffenden Fahrzeugtyp.

(3) Sind die nach dem vorliegenden Artikel erforderlichen Informationen bereits über einen anderen in Absatz 1 genannten Pass als den digitalen Kreislaufpass für Fahrzeuge zugänglich, so werden die nach Absatz 2 erforderlichen Informationen nicht zusätzlich in den digitalen Kreislaufpass für Fahrzeuge aufgenommen, sofern die Interoperabilität gewährleistet ist.

(4) Der Erzeuger, der das Fahrzeug in Verkehr bringt, stellt sicher, dass die in Absatz 2 genannten Angaben richtig, vollständig und auf dem neuesten Stand sind.

(5) 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.

(6) Bis zum 14. August 2030 erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte mit Vorschriften zu Folgendem:

a) Art und Grundanforderungen der technischen Lösung, die für den Zugang zum digitalen Kreislaufpass zu verwenden ist, ohne dass dadurch eine bestimmte technologische Lösung ausgeschlossen wird,

b) technische Anforderungen an die Konzeption und den Einsatz des digitalen Kreislaufpasses, einschließlich Vorschriften über

i) die Anpassung des digitalen Kreislaufpasses an andere nach dem Unionsrecht vorgeschriebene Pässe und die Interoperabilität mit diesen,

ii) die Speicherung und Verarbeitung von Informationen, die im digitalen Kreislaufpass enthalten sind,

iii) die Verfügbarkeit des digitalen Kreislaufpasses, nachdem der Erzeuger, der für die Erfüllung der in Absatz 4 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 Erzeuger,

d) Bedingungen für den Zugriff auf den digitalen Kreislaufpass für Fahrzeuge, einschließlich des Zugangsrechts und der einschlägigen Vorschriften zum Datenschutz und zum Schutz der Rechte des geistigen Eigentums,

e) 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 den Unterabsatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 52 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL IV

BEWIRTSCHAFTUNG VON ALTFAHRZEUGEN

ABSCHNITT 1

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 14

Zuständige Behörde für die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen

(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 Artikeln 16 und 20,

d) die Sammlung von Daten zu Fahrzeugen und Altfahrzeugen gemäß Artikel 19 Absatz 12 und Artikel 50 Absatz 6,

e) die Bereitstellung von Informationen gemäß Artikel 50.

(4) Bis zum 30. Juni 2027 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 Behandlungsanlagen

(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 des vorliegenden Artikels zu erteilen, überprüft die zuständige Behörde, ob die Anlage oder das Unternehmen über die Kapazitäten verfügt, die erforderlich sind, um den Pflichten gemäß Artikel 26 nachzukommen.

(3) In den Genehmigungen nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels ist anzugeben, dass die Behandlungsanlagen für die Ausstellung eines Verwertungsnachweises gemäß Artikel 25 zuständig sind.

Abweichend von Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes können die Mitgliedstaaten in ihrem nationalen Rechtsrahmen vorsehen, dass zugelassene Behandlungsanlagen für die Ausstellung des in Artikel 25 genannten Verwertungsnachweises zuständig sind.

(4) Hersteller oder — sofern gemäß Artikel 17 Absatz 1 benannt — Organisationen für Herstellerverantwortung können für den Zweck der Erfüllung ihrer Pflichten im Rahmen der Herstellerverantwortung Verträge mit zugelassenen Behandlungsanlagen schließen. Verträge dieser Art müssen fair und transparent sein und dürfen keine diskriminierenden Geschäftsbedingungen enthalten.

Die Mitgliedstaaten können einen Mustervertrag bereitstellen, um die Einhaltung dieses Artikels zu erleichtern.

(5) 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 zuständigen Behörden sicherzustellen.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der auf die in Absatz 4 des vorliegenden Artikels genannten Verträge anwendbaren genauen Anforderungen zu erlassen, um faire, transparente und nicht diskriminierende Bedingungen sicherzustellen. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 52 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

ABSCHNITT 2

Erweiterte Herstellerverantwortung

Artikel 16

Erweiterte Herstellerverantwortung

(1) Ab dem 1. September 2029 haben die Hersteller eine erweiterte Herstellerverantwortung für Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellen, auch wenn das Fahrzeug zuvor in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet es auf dem Markt bereitgestellt wird, bereitgestellt wurde. Das Regime der erweiterten Herstellerverantwortung muss mit den Artikeln 8 und 8a der Richtlinie 2008/98/EG im Einklang stehen und die Anforderungen dieses Kapitels erfüllen.

(2) 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 26 behandelt werden,

b) die Abfallbewirtschafter, die Altfahrzeuge gemäß Buchstabe a behandeln, die Zielvorgaben gemäß Artikel 33 erfüllen.

(3) In den Gebieten in äußerster Randlage gemäß Artikel 349 AEUV können die Mitgliedstaaten die in den Absätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels genannten Verpflichtungen der Hersteller anpassen, um die Kosten für die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen unter Berücksichtigung der Merkmale dieser Gebiete zu decken.

(4) Zusätzlich zu den in Artikel 8a Absatz 3 Buchstabe e der Richtlinie 2008/98/EG genannten Informationen veröffentlichen die Hersteller im Falle der individuellen Erfüllung der Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung oder die benannten Organisationen für Herstellerverantwortung im Falle der kollektiven Erfüllung der Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung einmal jährlich auf ihren Websites unter Wahrung der Vertraulichkeit von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen Informationen über die Sammlung von Altfahrzeugen und das Erreichen der Zielvorgaben für die Wiederverwendung und das Recycling, die Wiederverwendung und die Verwertung sowie das Recycling von Kunststoffen durch sie selbst im Falle der individuellen Erfüllung der Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung oder durch die Hersteller, die die jeweilige Organisation für Herstellerverantwortung benannt haben, im Falle der kollektiven Erfüllung der Pflichten im Rahmen der erweiterten Herstellerverantwortung.

Artikel 17

Organisation für Herstellerverantwortung

(1) Die Hersteller können ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung entweder einzeln erfüllen oder eine gemäß Artikel 18 zugelassene Organisation für Herstellerverantwortung benennen, die die Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung in ihrem Namen erfüllt.

Die Mitgliedstaaten können Maßnahmen treffen, um die Hersteller zu verpflichten, eine Organisation für Herstellerverantwortung zu benennen, die ihre Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung in ihrem Namen erfüllt.

(2) Organisationen für Herstellerverantwortung gewährleisten die Vertraulichkeit der in ihrem Besitz befindlichen Daten in Bezug auf proprietäre Informationen oder Informationen, die einzelnen Herstellern oder ihren Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung unmittelbar zuzuordnen sind.

(3) Neben den in Artikel 16 Absatz 4 genannten Informationen veröffentlichen Organisationen für Herstellerverantwortung Informationen über das in Absatz 5 des vorliegenden Artikels genannte Auswahlverfahren.

(4) Die Organisationen für Herstellerverantwortung gewährleisten gemäß Artikel 8a Absatz 6 der Richtlinie 2008/98/EG einen regelmäßigen Dialog zwischen den Interessenträgern. Abfallbewirtschafter, die in der Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen tätig sind, benennen Beobachter in den Vorstand der Organisationen für Herstellerverantwortung.

(5) Die Abfallbewirtschafter werden einem diskriminierungsfreien Auswahlverfahren unterzogen, das auf transparenten Zuschlagskriterien beruht, von Herstellern oder Organisationen für Herstellerverantwortung durchgeführt wird und kleine und mittlere Unternehmen nicht übermäßig belastet.

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 benannten Organisationen für Herstellerverantwortung.

(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 können Hersteller nur registriert werden, wenn sie über eine Zulassung von der zuständigen Behörde gemäß diesem Artikel verfügen; im Falle der kollektiven Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung gilt dies für die Organisationen für Herstellerverantwortung. Dies berührt nicht die Möglichkeit, das Registrierungsverfahren gemäß Artikel 19 und das Zulassungsverfahren gemäß dem vorliegenden Artikel zu einem einzigen 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 und der Organisationen für Herstellerverantwortung auf, einschließlich der von den Herstellern oder den Organisationen für Herstellerverantwortung zu diesem Zweck bereitzustellenden Informationen.

(4) Der Hersteller oder die Organisation 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 kommt regelmäßig, mindestens jedoch alle drei Jahre, sowie auf Verlangen der zuständigen Behörden zur Anwendung, um zu überprüfen, ob die in diesem Buchstaben genannten Bestimmungen eingehalten werden und die in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Zulassungsbedingungen weiterhin erfüllt sind. Der Hersteller oder die Organisation für Herstellerverantwortung legt der zuständigen Behörde auf Verlangen einen Eigenkontrollbericht und erforderlichenfalls den Entwurf eines Korrekturmaßnahmenplans vor. Unbeschadet der Zuständigkeiten nach Absatz 6 des vorliegenden Artikels kann die zuständige Behörde zu dem Eigenkontrollbericht und dem Entwurf des Korrekturmaßnahmenplans Anmerkungen vorbringen und übermittelt etwaige derartige Anmerkungen dem Hersteller oder der Organisation für Herstellerverantwortung. Der Korrekturmaßnahmenplan wird vom Hersteller oder von der Organisation für Herstellerverantwortung auf der Grundlage dieser Anmerkungen erstellt und umgesetzt.

(6) Die zuständige Behörde kann entscheiden, die Zulassung zu widerrufen, wenn der Hersteller oder die Organisation für Herstellerverantwortung die Anforderungen in Bezug auf die Organisation der Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen nicht mehr erfüllt oder es versäumt, der zuständigen Behörde Bericht zu erstatten oder Änderungen zu melden, die die Zulassungsbedingungen betreffen, oder die Tätigkeit eingestellt hat.

Artikel 19

Registrierung

(1) Bis zum 31. August 2029 richtet jeder Mitgliedstaat ein Herstellerregister ein oder nutzt ein bestehendes Herstellerregister, 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.

Bis zum 31. August 2029 richtet die Kommission eine Website ein, die die Links zu allen nationalen Herstellerregistern enthält, um die Registrierung in allen Mitgliedstaaten zu erleichtern.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission innerhalb von 30 Tagen nach der Einrichtung dieser Register die Links dazu.

(2) Die Hersteller registrieren sich in dem in Absatz 1 genannten nationalen Register. 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 nur dann auf dem Markt eines Mitgliedstaats bereit, wenn sie oder — im Falle einer Bevollmächtigung — ihre Bevollmächtigten für die erweiterte Herstellerverantwortung in diesem Mitgliedstaat registriert sind.

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

(4) Abweichend von Absatz 3 des vorliegenden Artikels werden die in Anhang IX Nummer 1 Buchstabe d genannten Informationen entweder im Registrierungsantrag gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels oder im Antrag auf Zulassung gemäß Artikel 18 bereitgestellt.

(5) Hat ein Hersteller eine Organisation für Herstellerverantwortung gemäß Artikel 17 Absatz 1 benannt, so erfüllt diese Organisation die sich aus dem vorliegenden 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.

Wird 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 in einem einzigen Verfahren zusammengefasst werden, 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 gemäß den Absätzen 2 und 3 festgelegten Anforderungen wesentliche Anforderungen hinzuzufügen,

b) von den Herstellern für die Bearbeitung der in Absatz 2 des vorliegenden Artikels 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 des vorliegenden Artikels genannten Informationen und diesbezüglichen zum Nachweis dienenden Unterlagen nicht vorgelegt werden oder unzureichend sind oder wenn der Hersteller die in Anhang IX Nummer 1 Buchstabe d genannten Anforderungen 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 Herstellerverantwortung meldet der zuständigen Behörde unverzüglich alle Änderungen der in der Registrierung enthaltenen Informationen und die endgültige Einstellung der Bereitstellung der in der Registrierung genannten Fahrzeuge auf dem Markt im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats.

(12) Der Hersteller oder gegebenenfalls der Bevollmächtigte des Herstellers für die erweiterte Herstellerverantwortung oder die Organisation für Herstellerverantwortung meldet der für das Register zuständigen Behörde die Erfüllung der Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung.

Sind die im Herstellerregister enthaltenen Informationen nicht öffentlich zugänglich, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Anbieter von Online-Plattformen, über die Verbraucher Fernabsatzverträge mit Herstellern abschließen können, kostenlos Zugang zu diesen Informationen erhalten.

Artikel 20

Finanzielle Verantwortung der Hersteller

(1) Die vom Hersteller gezahlten finanziellen Beiträge decken die folgenden Kosten im Zusammenhang mit den Fahrzeugen, die der Hersteller erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellt:

a) die Kosten der Sammlung von Altfahrzeugen, die zur Erfüllung der Anforderungen der Artikel 23 bis 25 sowie für deren anschließenden effizienten Transport anfallen, und die Kosten der Behandlung von Altfahrzeugen, die zur Erfüllung der Anforderungen der Artikel 26 bis 30, 33 und 35 anfallen, wobei die Einnahmen der Abfallbewirtschafter aus dem Verkauf von gebrauchten Ersatzteilen und gebrauchten Ersatzbauteilen, von schadstoffentfrachteteten Altfahrzeugen oder von Sekundärrohstoffen, die aus solchen Teilen, Bauteilen und Werkstoffen gewonnen wurden, berücksichtigt werden und die Kosten auf einer Berechnung der Durchschnittskosten beruhen,

b) die Kosten der Durchführung von Sensibilisierungskampagnen zur Aufklärung der Öffentlichkeit und zur Verbesserung der Sammlung von Altfahrzeugen,

c) die Kosten der Einrichtung des Mitteilungssystems gemäß Artikel 25,

d) die administrativen Kosten der Erhebung und Bereitstellung von Daten sowie der Berichterstattung an die zuständigen Behörden.

Für Fahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Richtlinie 2000/53/EG fallen und vor dem 13. August 2026 auf dem Markt bereitgestellt wurden, müssen abweichend von Unterabsatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 des vorliegenden 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 finanziellen Beiträge einem Betrag entsprechen, der einen wesentlichen Teil der dort genannten Kosten ausmacht.

(2) Die finanziellen Beiträge der Hersteller, die das Fahrzeug erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellen, 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, in dem das Fahrzeug zu einem Altfahrzeug wurde, nicht ermittelt werden kann oder nicht mehr existiert.

(3) Die finanziellen Beiträge 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 Schadstoffentfrachtung 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, auch bei endgültiger Einstellung der Tätigkeit oder Insolvenz.

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 Bewirtschaftung von Altfahrzeugen, einer finanziellen Garantie oder einer gleichwertigen Versicherung gestellt werden.

(5) Wurde ein neues Fahrzeug im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt, so gilt der Hersteller des Basisfahrzeugs als Hersteller des vervollständigten Fahrzeugs und kann anteilige Beiträge von den Erzeugern anderer Teile, bei denen es sich nicht um das Basisfahrzeug handelt und die im Rahmen der Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigt wurden, erheben. Diese anteiligen Beiträge decken nur die Kosten im Zusammenhang mit der Schadstoffentfrachtung gemäß Artikel 28 und der Entfernung von Teilen und Bauteilen gemäß Artikel 29.

Kleinstunternehmen im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission ([39]) sind von diesen Beiträgen befreit.

(6) 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 finanziellen Beiträge, 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.

Artikel 21

Beitragsmodulation

(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 finanziellen Beiträge unter Berücksichtigung mindestens der folgenden Elemente angepasst werden:

a) Gewicht des Fahrzeugs ohne Elektrofahrzeugbatterien,

b) Recyclingfähigkeit und Wiederverwendbarkeit des Fahrzeugtyps, zu dem das Fahrzeug gehört, auf der Grundlage der Informationen gemäß Artikel 4, die der Typgenehmigungsbehörde übermittelt wurden,

c) Zeit, die zur Demontage des Fahrzeugs in einer zugelassenen Behandlungsanlage erforderlich ist, insbesondere für Teile und Bauteile, die vor dem Schreddern gemäß Artikel 29 entfernt werden müssen,

d) Anteil der Werkstoffe und Stoffe, die ein hochwertiges Recyclingverfahren verhindern,

([39]) Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

e) Prozentsatz des Rezyklatanteils der in den Artikeln 6 und 10 aufgeführten Werkstoffe, die in dem Fahrzeug verwendet wurden,

f) Vorhandensein und Menge von Stoffen gemäß Artikel 5 Absatz 4.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften über die Anwendung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels vorgesehenen Kriterien zu erlassen.

Artikel 22

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

(1) Wird ein Fahrzeug der Klasse M_1 oder N_1 in einem anderen Mitgliedstaat als dem Mitgliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet das Fahrzeug in Verkehr gebracht wurde, zum Altfahrzeug und kann im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem es zum Altfahrzeug wird, kein Hersteller ermittelt werden, so stellt der Erzeuger dieses Fahrzeugs ungeachtet Artikel 16 und Artikel 20 Absatz 2 sicher, dass die Kosten der Abfallbewirtschaftungsvorgänge gemäß Artikel 20 Absatz 1 Buchstaben a und d, die Abfallbewirtschaftern entstehen, gedeckt werden.

(2) Um seinen Verpflichtungen gemäß Absatz 1 nachzukommen, muss ein Erzeuger

a) durch einen schriftlichen Auftrag einen Bevollmächtigten für den grenzüberschreitenden Mechanismus in jedem Mitgliedstaat benennen und die zuständigen Behörden über die Benennungen unterrichten, und

b) Mechanismen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den Abfallbewirtschaftern einrichten, die Abfallbewirtschaftungsvorgänge gemäß Artikel 20 Absatz 1 Buchstaben a und d durchführen.

Der Bevollmächtigte des Erzeuger gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a des vorliegenden Absatzes nimmt die Aufgaben wahr, die der Erzeuger in der entsprechenden Vollmacht festgelegt hat. Ein Erzeuger kann eine Organisation für Herstellerverantwortung als seinen Bevollmächtigten benennen.

Ist ein Erzeuger außerhalb der Unio niedergelassen, so können dessen in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b des vorliegenden Absatzes genannten Pflichten von dem gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/858 benannten Bevollmächtigten des Erzeugers in der Union erfüllt werden.

(3) Die Erzeuger weisen ihren Herstellern die Einhaltung der in Absatz 2 genannten Anforderungen nach.

(4) Die Hersteller stellen auf dem Markt eines Mitgliedstaats nur Fahrzeuge von Erzeugern bereit, die die Einhaltung der in Absatz 2 genannten Anforderungen nachgewiesen haben.

(5) Der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zum Altfahrzeug wurde, überwacht die Einhaltung der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels durch die Erzeuger und ihre Bevollmächtigten. Die Überwachung stützt sich auf die Informationen über die Umsetzung der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels und insbesondere die Berechnung und Zuweisung der Kosten für die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels, die die Erzeuger und ihre Bevollmächtigten den zuständigen Behörden unter gebührender Berücksichtigung des Geschäftsgeheimnisses und anderer Bedenken hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit gemeldet haben und die von diesen überprüft wurden.

(6) Soweit dies erforderlich ist, um die Einhaltung dieses Artikels sicherzustellen und unter Berücksichtigung der Informationen, die von den Mitgliedstaaten im Rahmen der in den Absätzen 2 und 5 des vorliegenden Artikels genannten Kooperations- und Überwachungstätigkeiten bereitgestellt werden, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zu erlassen. Diese Rechtsakte zielen insbesondere darauf ab, eine Verzerrung des Binnenmarkts zu vermeiden und gleiche Wettbewerbsbedingungen für innerhalb und außerhalb der Union niedergelassene Wirtschaftsteilnehmer zu gewährleisten. In den delegierten Rechtsakten können detaillierte Vorschriften über die Pflichten der Hersteller, insbesondere der außerhalb der Union niedergelassenen Erzeuger, der Bevollmächtigten der Erzeuger, der Hersteller, der Mitgliedstaaten und der Abfallbewirtschafter sowie über die Merkmale der in dem vorliegenden Artikel genannten Mechanismen festgelegt werden.

ABSCHNITT 3

Sammlung von Altfahrzeugen

Artikel 23

Sammlung von Altfahrzeugen

(1) Die Hersteller stellen sicher, dass alle Fahrzeuge, die sie erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitgestellt haben, gesammelt werden, wenn sie zu Altfahrzeugen werden.

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 richten die Hersteller oder — sofern gemäß Artikel 17 Absatz 1 beauftragt — die Organisationen für Herstellerverantwortung Sammelsysteme, einschließlich Sammelstellen, ein oder beteiligen sich an deren Einrichtung.

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Hersteller oder — sofern gemäß Artikel 17 Absatz 1 benannt — die Organisationen für Herstellerverantwortung Sammelsysteme für alle Altfahrzeuge einrichten.

(3) Die Hersteller oder — sofern gemäß Artikel 17 Absatz 1 benannt — die Organisationen für Herstellerverantwortung stellen sicher, dass die in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Sammelsysteme

a) das gesamte Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats abdecken,

b) mit einer angemessenen Verfügbarkeit zugelassener Behandlungsanlagen 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 unabhängig von ihrer Herkunft ermöglichen,

e) die kostenlose Übergabe aller Altfahrzeuge an Sammelstellen oder zugelassene Behandlungsanlagen gemäß Artikel 24 Absatz 2 ermöglichen.

(4) Die Hersteller oder — sofern gemäß Artikel 17 Absatz 1 beauftragt — die Organisationen für Herstellerverantwortung veröffentlichen die Liste der Sammelstellen und zugelassenen Behandlungsanlagen auf ihren Websites und aktualisieren diese regelmäßig und führen Aufklärungskampagnen durch, mit denen die Sammelsysteme für Altfahrzeuge bekannt gemacht werden 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 Absatz 1 beauftragt — den Organisationen für Herstellerverantwortung als auch den zuständigen Behörden koordiniert werden.

(5) Die Mitgliedstaaten können anderen Sammelstellen als zugelassenen Behandlungsanlagen gestatten, Altfahrzeuge zu sammeln.

Die Sammelstellen müssen von der zuständigen Behörde eine Genehmigung gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2008/98/EG einholen und 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 VIII Teil A,

b) Vorbereitung der Verbringung der gesammelten Altfahrzeuge in zugelassene Behandlungsanlagen, indem das unbeabsichtigte Austreten von Flüssigkeiten und der unbefugte Zugang zur Sammelstelle verhindert werden,

c) Gewährleistung, dass alle gesammelten Altfahrzeuge innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt des Altfahrzeugs in eine zugelassene Behandlungsanlage verbracht werden.

(6) Die Sammelstellen stellen dem Fahrzeugeigner ein Dokument in elektronischer Form aus, mit dem der Erhalt des 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 Mitteilungsverfahren.

Artikel 24

Übergabe von Altfahrzeugen

(1) Ein Fahrzeugeigner, dessen Fahrzeug zu einem Altfahrzeug wird, sowie jeder im Namen des Fahrzeugeigners handelnde Wirtschaftsteilnehmer übergibt das Fahrzeug unverzüglich an eine zugelassene Behandlungsanlage oder an eine Sammelstelle. Diese Pflicht gilt nicht für Wohnmobile gemäß Anhang I Teil A Nummer 5.1 der Verordnung (EU) 2018/858, die zu Altfahrzeugen geworden sind, solange diese Fahrzeuge zu Wohnzwecken verwendet werden.

Alle Altfahrzeuge, für die kein Eigner ermittelt werden kann, werden zur Verwertung an zugelassene Behandlungsanlagen übergeben.

(2) Die Übergabe eines Altfahrzeugs an eine zugelassene Behandlungsanlage oder eine Sammelstelle 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.

(3) Wesentliche Teile im Sinne des vorliegenden Artikels sind insbesondere

a) Elektroantriebsmotoren,

b) Elektrofahrzeugbatterien,

c) Motoren,

d) mehrere große Teile des Aufbaus.

(4) Im Falle einer fehlenden Elektrofahrzeugbatterie bleibt die Übergabe des Altfahrzeugs kostenlos, wenn der letzte Eigner des Fahrzeugs Unterlagen vorlegt, mit denen belegt wird, dass die Elektrofahrzeugbatterie von einem Unternehmer gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt wurde.

(5) Bei Fahrzeugen, die von Versicherungsgesellschaften als technischer Totalschaden eingestuft wurden, ist die Übergabe solcher Altfahrzeuge auch dann kostenlos, wenn die in Absatz 2 genannten wesentlichen Teile fehlen.

Artikel 25

Verwertungsnachweis

(1) Zugelassene Behandlungsanlagen stellen dem letzten Fahrzeugeigner bei der Übergabe des Altfahrzeugs an die zugelassene Behandlungsanlage einen Verwertungsnachweis aus. Der Verwertungsnachweis wird nach dem Muster in Anhang X ausgestellt.

(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 Mitteilungsverfahren übermittelt. Die zugelassene Behandlungsanlage stellt dem letzten Fahrzeugeigner und jedem im Namen des Fahrzeugeigners handelnden Wirtschaftsteilnehmer eine Kopie der elektronischen Mitteilung 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.

ABSCHNITT 4

Behandlung von Altfahrzeugen

Artikel 26

Pflichten zugelassener Behandlungsanlagen

(1) Zugelassene Behandlungsanlagen 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. Die Behandlung von Altfahrzeugen kann einzeln von einer zugelassenen Behandlungsanlage oder — mit Ausnahme der Schadstoffentfrachtung — in Zusammenarbeit mit anderen zugelassenen Behandlungsanlagen durchgeführt werden.

(2) Zugelassene Behandlungsanlagen

a) lagern alle Altfahrzeuge und deren Teile, Bauteile und Werkstoffe — auch vorübergehend — entsprechend den Mindestanforderungen gemäß Anhang VIII Teil A,

b) schadstoffentfrachten alle Altfahrzeuge gemäß Artikel 28 und den in Anhang VIII Teil B festgelegten Mindestanforderungen,

c) entfernen die in Anhang VIII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile gemäß Artikel 29 und 30 aus dem Altfahrzeug,

d) behandeln alle Altfahrzeuge und ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe im Einklang mit den Artikeln 27 bis 31, 33, 34 und 35 und Anhang VIII dieser Verordnung, der Abfallhierarchie und den allgemeinen Anforderungen des Artikels 4 der Richtlinie 2008/98/EG,

e) wenden gegebenenfalls die besten verfügbaren Techniken im Sinne von Artikel 3 Nummer 10 der Richtlinie 2010/75/EU an,

f) behandeln das erhaltene Altfahrzeug innerhalb von zwölf Monaten nach dem Übergabedatum.

Zusätzlich zu den Anforderungen gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/98/EG speichern die zugelassenen Behandlungsanlagen die Aufzeichnungen über alle zur Behandlung der Altfahrzeuge durchgeführten Vorgänge gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a bis e des vorliegenden Absatzes drei Jahre lang elektronisch und können diese Informationen auf Verlangen der einschlägigen nationalen Behörden vorlegen.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VIII zu erlassen, um die Mindestanforderungen an die Verwertung von Altfahrzeugen an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt bei Behandlungstechnologien anzupassen, wozu Folgendes gehört:

a) Hinzufügung, Streichung oder Änderung der in Anhang VIII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile,

b) Überprüfung der Zielwerte für die in Anhang VIII Teil G Nummer 2 aufgeführten Outputfraktionen,

c) Erweiterung der Liste der Arten der Aluminiumlegierungen in Anhang VIII Teil G Nummer 2 Buchstaben b und c,

d) Aufnahme von Qualitätsanforderungen, um die Trennung von recyclingfähigen Kunststoffen zu verbessern, und Aufnahme von Zielwerten für die nachfolgenden Recyclingtechnologien, die für Anhang VIII Teil G Nummer 2 gelten.

(4) Die Mitgliedstaaten regen zugelassene Behandlungsanlagen dazu an, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 zertifizierte Umweltmanagementsysteme einzuführen und Betriebsprüfungen durchzuführen.

Artikel 27

Allgemeine Anforderungen an das Schreddern

(1) Ab dem 1. September 2029 verlangen zugelassene Behandlungsanlagen und andere Abfallbewirtschafter, die Schredderprozesse ausführen, 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 N_2, N_3, M_2, M_3 und O

a) gemäß Artikel 28 schadstoffentfrachtet wurden und deren Teile und Bauteile gemäß Artikel 29 entfernt wurden und

b) ihnen eine Kopie des Verwertungsnachweises beigefügt ist, der für das betreffende Altfahrzeug ausgestellt wurde.

(2) Zugelassene Behandlungsanlagen und Abfallbewirtschafter, die Schredderprozesse ausführen 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 Behandlungsanlage oder einen anderen Abfallbewirtschafter übergeben hat,

b) sehen davon ab, diese Altfahrzeuge bei ihren Schredderprozessen zu verwenden, es sei denn, die zuständige Behörde genehmigt diese Vorgänge, oder bis die erforderlichen Schritte zur Behandlung des Altfahrzeugs gemäß Artikel 28 und 29 und zur Ausstellung eines Verwertungsnachweises gemäß Artikel 25 unternommen wurden.

(3) Zugelassene Behandlungsanlagen und Abfallbewirtschafter, die Altfahrzeuge schreddern, dürfen Altfahrzeuge, ihre Teile, Bauteile und Werkstoffe nur dann mit anderen Abfällen, einschließlich Verpackungsabfällen und Elektro- und Elektronik-Altgeräten vermischen, wenn die Kriterien und Grenzwerte des Anhangs VIII Teil G Nummern 1 und 2 eingehalten werden.

Artikel 28

Schadstoffentfrachtung eines Altfahrzeugs

(1) Innerhalb von 30 Tagen nach der Übergabe eines Altfahrzeugs an die zugelassene Behandlungsanlage schadstoffentfrachtet dieses Fahrzeug, bevor es weiterbehandelt wird, wobei die Mindestanforderungen gemäß Anhang VIII Teil B einzuhalten sind.

(2) Die in Anhang VIII Teil B aufgeführten Fluide und Flüssigkeiten werden gemäß den Anforderungen in Anhang VIII 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 4 der vorliegenden Verordnung 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 schadstoffentfrachtet wurden, werden gemäß den Artikeln 18 und 19 der Richtlinie 2008/98/EG behandelt und gekennzeichnet.

(6) Die zugelassene Behandlungsanlage dokumentiert die Schadstoffentfrachtung von Altfahrzeugen, indem sie die in Anhang VIII Teil B Nummer 4 aufgeführten Informationen erfasst, und übermittelt diese Informationen für jedes Kalenderjahr der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats.

Artikel 29

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

(1) Ab dem 1. September 2029 stellen die zugelassenen Behandlungsanlagen sicher, dass die in Anhang VIII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile vor dem Schreddern oder der Kompaktierung aus einem Altfahrzeug entfernt werden, nachdem die in Artikel 28 genannten Maßnahmen zur Schadstoffentfrachtung des Fahrzeugs abgeschlossen sind.

In Anhang VIII Teil C aufgeführte Teile und Bauteile mit Wiederverwendungs-, Wiederaufarbeitungs- oder Überholungspotenzial werden von den zugelassenen Behandlungsanlagen zerstörungsfrei entfernt.

Unterabsatz 2 des vorliegenden Absatzes gilt nicht, wenn eine zugelassene Behandlungsanlage nachweist, dass die manuelle Demontage oder die halbautomatisierte oder automatisierte zerstörungsfreie Zerlegung der in Anhang VIII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile unverhältnismäßige wirtschaftliche Kosten verursacht, die nicht durch die erwarteten Einnahmen aus der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung dieser Teile und Bauteile ausgeglichen werden können.

(2) Eine zugelassene Behandlungsanlage ist nicht verpflichtet, die in Anhang VIII Teil C aufgeführten Teile und Bauteile, mit Ausnahme derjenigen, die gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels zerstörungsfrei entfernt werden müssen, zu entfernen, wenn sie nachweist, dass die Post-Schredder-Technologie Werkstoffe von den in Anhang VIII Teil C Spalte 2 aufgeführten Teilen und Bauteilen ebenso effizient trennt wie manuelle Demontageverfahren oder halbautomatisierte oder automatisierte Zerlegungsverfahren und dass die Kriterien und Grenzwerte von Anhang VIII Teil G Nummern 1 und 2 erfüllt sind.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 stellt die zugelassene Behandlungsanlage die in Anhang VIII Teil G Nummer 3 aufgeführten Informationen bereit.

(3) Zusätzlich zu den Verpflichtungen gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2008/98/EG führen die zugelassenen Behandlungsanlagen Aufzeichnungen über die Altfahrzeuge, die ohne vorherige Entfernung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels verarbeitet werden, einschließlich des Namens und der Anschrift der Behandlungsanlagen und der FIN der betreffenden Altfahrzeuge.

Die zugelassenen Behandlungsanlagen übermitteln der zuständigen Behörde die Informationen aus den in Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes genannten Aufzeichnungen gemäß Artikel 50 Absatz 6.

Artikel 30

Anforderungen an entfernte Teile und Bauteile

(1) Alle Teile und Bauteile, die gemäß Artikel 29 Absatz 1 aus einem Altfahrzeug entfernt wurden, werden bewertet, um festzustellen, ob sie geeignet sind für

a) die Wiederverwendung gemäß Anhang VIII Teil D Nummer 1 Buchstabe a,

b) die Wiederaufarbeitung oder Überholung gemäß Anhang VIII Teil D Nummer 1 Buchstabe b,

c) das Recycling oder

d) sonstige Behandlungsvorgänge unter Berücksichtigung der spezifischen Behandlungsanforderungen in Anhang VIII Teil F.

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

(2) Die entfernten Teile und Bauteile, die zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, werden

a) im Einklang mit Anhang VIII Teil D Nummer 2 gekennzeichnet, und

b) angemessen vor Beschädigungen während des Transports sowie des Be- und Entladens geschützt.

(3) Die in Anhang VIII Teil E aufgeführten Teile und Bauteile dürfen nicht wiederverwendet werden, es sei denn, die technische Bewertung gemäß Absatz 1 bestätigt, dass die Verwendung dieser Teile und Bauteile den geltenden Fahrzeuganforderungen der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) Nr. 168/2013 entspricht. Diese Teile und Bauteile dürfen nur dann zur Wiederverwendung an einen anderen Wirtschaftsteilnehmer weitergegeben werden, wenn vorgesehen ist, dass sie von einem qualifizierten Reparatur- und Wartungsunternehmen eingebaut werden.

(4) Die aus Altfahrzeugen oder bei Reparatur- und Wartungsvorgängen entfernten Teile und Bauteile, die für die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, gelten nicht als Abfall. Zugelassene Behandlungsanlagen stellen den zuständigen nationalen Behörden auf Anfrage Folgendes zur Verfügung:

a) die Unterlagen zur Bestätigung der Bewertung gemäß Absatz 1, aus denen hervorgeht, dass die Teile und Bauteile für die Zwecke der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, und

b) eine Kopie der Rechnung oder des Vertrags im Zusammenhang mit der Übergabe dieser Teile und Bauteile.

(5) Der vorliegende Artikel gilt nicht für Batterien, für die die Verordnung (EU) 2023/1542 gilt.

(6) Zugelassene Behandlungsanlagen stellen sicher, dass entfernte Teile und Bauteile, die nicht zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung geeignet sind, einer Behandlung gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben c und d zugeführt werden.

Artikel 31

Handel mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teilen und Bauteilen

(1) Ab dem 1. September 2029 stellt jeder Wirtschaftsteilnehmer, der gebrauchte, wiederaufgearbeitete oder überholte Ersatzteile und -bauteile verkauft, sicher, dass die Teile und Bauteile die von zugelassenen Behandlungsanlagen gemäß Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe a angebrachte Kennzeichnung enthalten.

(2) Beim Verkauf von gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Teilen und Bauteilen an Verbraucher stellen die Wirtschaftsteilnehmer sicher, dass diese Teile und Bauteile die erforderlichen Funktionen und die erforderliche Leistung bei herkömmlicher Verwendung aufrechterhalten und die sonstigen Anforderungen erfüllen können, die gemäß der Richtlinie (EU) 2019/771 für die verkauften Waren gelten.

(3) Die Anforderungen an Wirtschaftsteilnehmer gemäß Absatz 1 und 2 gelten unabhängig von der verwendeten Handelsmethode, auch für Online-Verkäufe.

Artikel 32

Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen

(1) Ab dem 1. September 2029 gewähren die Mitgliedstaaten die erforderlichen Anreize, um die Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung, Nachrüstung 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 neben der Reparatur eines Fahrzeugs mit neuen Teilen und Bauteilen auch die Reparatur des Fahrzeugs mit gebrauchten, wiederaufgearbeiteten oder überholten Ersatzteilen 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 zur Ankurbelung des Marktes für gebrauchte, wiederaufgearbeitete oder überholte Ersatzteile und -bauteile.

(2) Die Mitgliedstaaten nehmen die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Anreize in die gemäß Artikel 29 der Richtlinie 2008/98/EG vorgeschriebenen Abfallvermeidungsprogramme auf.

(3) Die Kommission erleichtert den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Anreize gemäß Absatz 1.

Die Kommission überwacht die Wirksamkeit der von den Mitgliedstaaten gewährten Anreize.

Artikel 33

Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung

(1) Ab dem 1. Januar 2030 ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit die Hersteller oder — sofern gemäß Artikel 17 Absatz 1 benannt — die Organisationen für Herstellerverantwortung sicherstellen, dass die Abfallbewirtschafter die folgenden Zielvorgaben erreichen:

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 1. Januar 2032 ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, damit die Hersteller oder — sofern gemäß Artikel 17 Absatz 1 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, mit Ausnahme der zur Polsterung verwendeten 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 34

Verbot der Deponierung von Nicht-Inertabfällen

Ab dem 1. September 2029 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 VIII Teil G Nummer 2 Buchstaben d und e festgelegten Grenzwerte überschreiten.

Artikel 35

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.

(2) Die Verbringung von Altfahrzeugen aus der Union in ein Drittland gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels wird nur dann auf die Erfüllung der Pflichten und Zielvorgaben gemäß Artikel 33 angerechnet, wenn der Exporteur der Altfahrzeuge von der zuständigen Behörde am Bestimmungsort bestätigte schriftliche Nachweise vorlegt, aus denen hervorgeht, dass die Behandlung unter Bedingungen erfolgt ist, die als den Anforderungen dieser Verordnung und den in anderen Rechtsvorschriften der Union festgelegten Anforderungen an den Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit gleichwertig gelten.

KAPITEL V

ÜBERTRAGUNG DES EIGENTUMS UND UNTERSCHEIDUNG ZWISCHEN GEBRAUCHTFAHRZEUGEN UND ALTFAHRZEUGEN

Artikel 36

Übertragung des Eigentums an Gebrauchtfahrzeugen innerhalb der Union

(1) Für die Zwecke der Übertragung des Eigentums an einem Gebrauchtfahrzeug innerhalb der Union muss ein Wirtschaftsteilnehmer jeder natürlichen oder juristischen Person, die am Erwerb des Eigentums an dem betreffenden Fahrzeug interessiert ist, unabhängig von der verwendeten Handelsmethode, einschließlich spezieller Auktionen für Wirtschaftsteilnehmer, Fernabsatzverträgen oder Online-Plattformen, die Unterlagen vorlegen, aus denen hervorgeht, dass es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt. Aus diesen Unterlagen muss hervorgehen, dass es sich um ein verkehrssicheres Fahrzeug handelt, oder sie müssen eine Bewertung gemäß Anhang I umfassen, aus der hervorgeht, dass es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt.

(2) Für die Zwecke der Übertragung des Eigentums an einem Gebrauchtfahrzeug innerhalb der Union sind natürliche Personen, die keine Wirtschaftsteilnehmer sind, nur dann zur Vorlage der in Absatz 1 genannten Unterlagen verpflichtet, wenn

a) das Fahrzeug von einer Versicherungsgesellschaft als wirtschaftlicher Totalschaden eingestuft wird,

b) der Verkauf vollständig über eine Online-Plattform abgeschlossen wird, ohne dass eine physische Übergabe des Fahrzeugs zwischen Verkäufer und Käufer oder einer in deren Namen handelnden Person stattfindet.

Artikel 37

Fahrzeugstatus

(1) Bei der Bewertung des Schadens an einem Fahrzeug, das an einem Unfall beteiligt war, beurteilt die Versicherungsgesellschaft oder ein anderer Kfz-Sachverständiger, der die Bewertung in ihrem Namen durchführt, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein Altfahrzeug gemäß Anhang I handelt.

(2) Bei Zweifeln, ob es sich bei einem Gebrauchtfahrzeug um ein Altfahrzeug handelt, können die zuständigen Behörden vom Fahrzeugeigner verlangen, Unterlagen darüber vorzulegen, dass es sich bei dem betreffenden Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Diese Unterlagen bestehen aus einer Bewertung gemäß Anhang I oder einer gültigen Prüfbescheinigung.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung durch die Streichung der in Anhang I aufgeführten Kriterien zu erlassen, anhand derer bestimmt wird, ob ein Gebrauchtfahrzeug ein Altfahrzeug ist, sofern der technologische Fortschritt im Bereich der Verfolgbarkeit, der Reparierbarkeit und der Sicherheit eine Begrenzung der Fälle rechtfertigt, in denen das Fahrzeug als Altfahrzeug gilt.

KAPITEL VI

AUSFUHR VON GEBRAUCHTFAHRZEUGEN IN DRITTLÄNDER

Artikel 38

Zuständige Behörde für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen in Drittländer

(1) Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, die für die sich aus diesem Kapitel ergebenden Verpflichtungen verantwortlich sind.

(2) Bis zum 30. September 2027 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 39

Kontrollen und Anforderungen für die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen

(1) Ab dem 1. September 2031 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 Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe f und Anhang II 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) die FIN des Gebrauchtfahrzeugs und eine Angabe des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zuletzt zugelassen war,

b) eine Erklärung, in der bestätigt wird, dass das Gebrauchtfahrzeug die Anforderungen des Absatzes 3 des vorliegenden Artikels erfüllt oder eine Bescheinigung gemäß Anhang II.

(5) Zur Überprüfung der Einhaltung dieses Kapitels über die Freigabe eines Gebrauchtfahrzeugs für die Ausfuhr

a) tauschen die Zollbehörden, bis die Verbindung nach Artikel 46 Absatz 4 einsatzbereit ist, Informationen aus und arbeiten mit den zuständigen Behörden gemäß Artikel 45 zusammen und berücksichtigen erforderlichenfalls diesen Informationsaustausch und die Zusammenarbeit, damit ein Gebrauchtfahrzeug zur Ausfuhr überlassen werden kann,

b) finden Artikel 40, Artikel 41 Absätze 2 und 3 sowie Artikel 43 Absatz 3 Anwendung und erfolgen Mitteilungen und ein sonstiger Austausch gemäß den Artikeln 42, 43 und 44 über diese elektronischen Systeme, sobald die Verbindung gemäß Artikel 46 Absatz 4 einsatzbereit ist.

(6) Ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug wird nicht Gegenstand

a) einer Anschreibung in der Buchführung des Anmelders gemäß Artikel 182 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013,

b) einer Eigenkontrolle gemäß Artikel 185 der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.

Artikel 40

Automatisierte Überprüfung der Informationen über den Fahrzeugstatus

(1) Vor der Überlassung eines Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr überprüfen die Zollbehörden elektronisch und automatisch über die in Artikel 46 Absatz 4 genannten elektronischen Systeme, ob das Fahrzeug auf der Grundlage der FIN und der Angaben zum Mitgliedstaat der letzten Zulassung verkehrssicher ist. Diese Verpflichtung gilt nicht in Bezug auf Fahrzeuge, die gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe f und Anhang II 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 diese Systeme davon in Kenntnis.

Artikel 41

Risikomanagement und Zollkontrollen

(1) Zur Durchsetzung der Bestimmungen des Artikels 39 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 40 der vorliegenden Verordnung stützen sich diese Kontrollen in erster Linie auf eine Risikoanalyse gemäß der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.

(2) Zusätzlich zu dem in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Risikomanagement enthalten die in Artikel 46 Absatz 1 genannten elektronischen Systeme, sobald die Verbindung nach Artikel 46 einsatzbereit ist, die Informationen, und die Zollbehörden überprüfen automatisch und elektronisch über die in Artikel 46 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 des vorliegenden Artikels erfüllt.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 51 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch Festlegung der in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Konformitätsbedingungen zu ergänzen, die sich auf spezifische Bedingungen für die Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durch das Einfuhrdrittland im Zusammenhang mit dem Schutz der Umwelt und der Straßenverkehrssicherheit beziehen, wenn das betreffende Drittland der Kommission solche Bedingungen mitgeteilt hat. Diese Bedingungen müssen anhand der in den elektronischen Systemen gemäß Artikel 46 Absatz 1 verfügbaren Informationen überprüfbar sein.

(4) Gemäß Absatz 3 veröffentlicht die Kommission die gemeldeten spezifischen Bedingungen im Zusammenhang mit dem Umweltschutz oder der Straßenverkehrssicherheit, die von Drittländern auferlegt werden, auf einem speziellen Online-Portal und aktualisiert diese regelmäßig.

Artikel 42

Aussetzung

(1) Besteht Grund zu der Annahme, dass ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Anforderungen dieses Kapitels möglicherweise nicht erfüllt, setzen die Zollbehörden umgehend die Überlassung dieses Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr aus, unterrichten umgehend die gemäß Artikel 38 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 43

Überlassung zur Ausfuhr

(1) Wurde die Überlassung eines Gebrauchtfahrzeugs zur Ausfuhr gemäß Artikel 42 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 38 benannten zuständigen Behörden haben die Zollbehörden nicht innerhalb von vier Arbeitstagen nach Beginn der Aussetzung gebeten, die Aussetzung aufrechtzuerhalten, oder

b) die gemäß Artikel 38 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 46 Absatz 4 den Abgang des Fahrzeugs aus der Union. Die Fahrzeugzulassungsbehörde vermerkt in ihrem nationalen Fahrzeugregister, dass das Fahrzeug in ein Drittland ausgeführt wurde.

Artikel 44

Ablehnung der Überlassung zur Ausfuhr

(1) Gelangt die zuständige Behörde zu dem Schluss, dass ein Gebrauchtfahrzeug, dessen Aussetzung gemäß Artikel 42 gemeldet wurde, die Anforderungen dieses Kapitels nicht erfüllt, so bittet die zuständige Behörde die Zollbehörden umgehend, es nicht zur Ausfuhr zu überlassen, und setzt sie davon in Kenntnis.

(2) Nach der Mitteilung von der zuständigen Behörde gemäß Absatz 1 überlassen die Zollbehörden das Gebrauchtfahrzeug nicht zur Ausfuhr.

Artikel 45

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 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 46

Elektronische Systeme

(1) Das von der Kommission entwickelte elektronische System MOVE-HUB wird für den Austausch der FIN und anderer 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, des Tags der Erstzulassung eines Fahrzeugs sowie des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zuletzt zugelassen war, gemäß der Richtlinie 1999/37/EG, um festzustellen, ob ein zur Ausfuhr bestimmtes Gebrauchtfahrzeug die Anforderungen von Artikel 39, Artikel 40 Absatz 1 und Artikel 41 erfüllt,

c) Verbindung mit der Single-Window-Umgebung der EU für den Zoll gemäß der Verordnung (EU) 2022/2399 zum Zwecke des Datenaustauschs und Unterstützung des Informationsaustauschs gemäß Artikel 40 Absatz 1 und Artikel 41 Absatz 2 sowie Unterstützung der Mitteilungen gemäß den Artikeln 42, 43 und 44,

d) Ermöglichung des elektronischen Informationsaustauschs für die Zwecke der Zusammenarbeit mit Drittländern gemäß Artikel 45 Absatz 2 mit den zuständigen Behörden von Drittländern, die der Kommission gemäß Artikel 41 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 des vorliegenden Artikels genannte MOVE-HUB-System mit dem mit Artikel 4 der Verordnung (EU) 2022/2399 eingerichteten Single-Window-System der Europäischen Union für den Austausch von Bescheinigungen im Zollbereich, damit die automatisierten Kontrollen gemäß Artikel 40 und Artikel 41 Absatz 2 sowie die Mitteilungen gemäß den Artikeln 42, 43 und 44 durchgeführt werden können. Diese Verbindung ist innerhalb von vier Jahren nach dem Datum der Annahme des Durchführungsrechtsakts gemäß Absatz 5 des vorliegenden Artikels einsatzbereit.

(5) Die Kommission erlässt bis zum 30. September 2028 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorkehrungen für die Umsetzung der in Absatz 2 genannten Funktionen von MOVE-HUB, einschließlich der technischen Maßnahmen, 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. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 52 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

KAPITEL VII

DURCHSETZUNG

Artikel 47

Inspektionen

(1) Zur Durchsetzung dieser Verordnung legen die Mitgliedstaaten Inspektionsstrategien fest, die darauf abzielen, illegale Tätigkeiten im Bereich der Sammlung, Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen und deren Teilen und Bauteilen aufzudecken. Diese Strategien umfassen die in den Absätzen 2, 3 und 4 genannten Inspektionen.

(2) Zur Durchsetzung dieser Verordnung inspizieren die Mitgliedstaaten

a) zugelassene Behandlungsanlagen,

b) Sammelstellen,

c) sonstige Anlagen und Wirtschaftsteilnehmer, die an der Sammlung, Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen oder am Verkauf gebrauchter Ersatzteile und -bauteile beteiligt sein könnten.

(3) Die Gesamtzahl der in Absatz 2 aufgeführten Unternehmen, die in jedem Kalenderjahr einer Inspektion zu unterziehen sind, erstreckt sich auf mindestens 10 % der in Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Unternehmen.

(4) Die Mitgliedstaaten führen auch regelmäßige und risikobasierte Inspektionen im Zusammenhang mit der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen durch, um die Einhaltung von Artikel 39 zu überprüfen.

(5) 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 36 und Anhang I festgelegten Anforderungen überprüfen und diese Verbringungen entsprechend überwachen.

(6) 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, Inspektionen und die Lagerung der Fahrzeuge, bei denen es sich vermutlich um Altfahrzeuge handelt, den Personen auferlegt werden, die die Verbringung dieser Fahrzeuge veranlassen.

Artikel 48

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, der Verwertungsnachweise, der Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen sowie zur Verhinderung der illegalen Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen ermöglichen.

(2) Die Mitgliedstaaten erleichtern die Verhinderung und Erkennung der illegalen Behandlung und Ausfuhr von Altfahrzeugen sowie die Bewältigung des Problems von Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib durch bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit. Sie tauschen über das in Artikel 46 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 Behandlungsanlagen, über Reparatur- und Wartungsunternehmen, die nicht als zugelassene Behandlungsanlagen zugelassen sind, sowie über andere Anlagen und Wirtschaftsteilnehmer aus, die möglicherweise Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Behandlung von Altfahrzeugen durchführen. Sie tauschen innerhalb von bestehenden Strukturen wie Durchsetzungsnetzen, Agenturen und dem gemäß Artikel 52 dieser Verordnung eingesetzten Ausschuss regelmäßig Informationen, Erfahrungen und Wissen über illegale Tätigkeiten im Zusammenhang mit Altfahrzeugen, Durchsetzungsmaßnahmen und gemeinsame Maßnahmen 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 des vorliegenden Artikels sowie in Artikel 45 genannte Zusammenarbeit verantwortlich sind.

Artikel 49

Sanktionen

Bis zum 1. September 2029 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 26 bis 31 sowie Artikel 33, 34, 36, 37 und 39 dieser Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen unverzüglich mit und melden ihr unverzüglich alle diesbezüglichen Änderungen.

Artikel 50

Berichterstattung an die Kommission

(1) Ab dem 1. September 2029 veröffentlichen die Mitgliedstaaten für jedes Kalenderjahr und in dem von der Kommission gemäß Absatz 5 festgelegten Format in aggregierter Form die folgenden Daten, die auf Informationen und Daten von Herstellern, Organisationen für Herstellerverantwortung und Abfallbewirtschaftern beruhen:

a) Anzahl der in dem Mitgliedstaat zugelassenen 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 schadstoffentfrachteten 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 und Gewicht der zur Weiterbehandlung aus einem Drittland eingeführten oder verbrachten Altfahrzeuge,

g) Anzahl der zur Ausfuhr überlassenen und der eingeführten Gebrauchtfahrzeuge,

h) Anzahl der ausgestellten Verwertungsnachweise,

i) Gesamtgewicht und gegebenenfalls 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 energetischer Verwertung,

v) Beseitigung,

j) Menge und Gewicht der Altfahrzeuge, die anders behandelt wurden als unter Buchstabe d angegeben,

k) Menge und Gewicht der Altfahrzeuge, die zur Verfüllung verwendet werden,

l) Höhe der Zielvorgaben gemäß Artikel 33, die von allen Abfallbewirtschaftern, die in dem Mitgliedstaat tätig sind, erreicht werden,

m) Inanspruchnahme der Ausnahme gemäß Artikel 29 Absatz 2 und die Art und Weise, wie sie vom Bericht erstattenden Mitgliedstaat überwacht wurde,

n) Daten zu den Organisationen für Herstellerverantwortung, einschließlich der Namen der von ihnen vertretenen juristischen Personen,

o) Daten in Bezug auf die Umsetzung des Artikels 21,

p) Menge der aus Altfahrzeugen entfernten Teile und Bauteile, die relevante Mengen an kritischen Rohstoffen enthalten, und Menge der kritischen Rohstoffe, die aus solchen Teilen und Bauteilen zurückgewonnen wurden.

Die Mitgliedstaaten machen die in Unterabsatz 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:

a) Anreize zur Förderung der Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung und Überholung von Teilen und Bauteilen gemäß Artikel 32 sowie ihre erwarteten Auswirkungen,

b) Anwendung von gemäß Artikel 49 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,

c) Ergebnisse der gemäß Artikel 47 durchgeführten Inspektionen,

d) 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 1. September 2032 übermittelt.

Die Kommission überprüft die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Berichte und erstellt und veröffentlicht Berichte über die erhaltenen Informationen, um die Evaluierung der Durchführung dieser Verordnung in den Mitgliedstaaten zu bewerten und den Austausch von Informationen über die in den Mitgliedstaaten angewandten bewährten Verfahren zu erleichtern.

(4) Um die Durchführung dieser Verordnung zu überwachen, 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 entfernten Teile, Bauteile und Werkstoffe für die in Absatz 1 Buchstaben i, j, k und p genannten Zwecke,

ii) der Methode zur Bestimmung des Gewichts recycelter Abfälle, einschließlich der Bestimmung von Berechnungs- und Messpunkten, und erforderlichenfalls der Möglichkeit, durchschnittliche Verlustquoten anzuwenden,

iii) der Methode für die Berechnung und Überprüfung des Erreichens der in Artikel 33 genannten Zielvorgaben für Wiederverwendung, Recycling und Verwertung, einschließlich mit Blick auf das Schreddern von Altfahrzeugen zusammen mit anderen Abfällen gemäß Artikel 27 und Anhang VIII Teil G Nummer 3,

b) das Format der Berichterstattung an die Kommission gemäß Absatz 1 sowie das Format des Qualitätskontrollberichts.

Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. März 2029 gemäß dem in Artikel 52 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Die Hersteller, Organisationen für Herstellerverantwortung, Abfallbewirtschafter und sonstige einschlägige Wirtschaftsteilnehmer müssen den zuständigen Behörden genaue und zuverlässige Daten übermitteln, die es den Mitgliedstaaten ermöglichen, ihren Berichterstattungspflichten nach diesem Artikel nachzukommen.

KAPITEL VIII

BEFUGNISÜBERTRAGUNG UND AUSSCHUSSVERFAHREN

Artikel 51

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 3, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 6 Absätze 6 bis 9, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 12 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 6, Artikel 26 Absatz 3, Artikel 37 Absatz 3 und Artikel 41 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 13. August 2026 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 Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 6 Absätze 6 bis 9, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 12 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 6, Artikel 26 Absatz 3, Artikel 37 Absatz 3 und Artikel 41 Absatz 3 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 3, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 6 Absätze 6 bis 9, Artikel 7 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 12 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 6, Artikel 26 Absatz 3, Artikel 37 Absatz 3 oder Artikel 41 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben 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 52

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss, der durch Artikel 39 der Richtlinie 2008/98/EG eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

KAPITEL IX

ÄNDERUNGEN

Artikel 53

Änderung der Verordnung (EU) 2023/1542

Anhang I der Verordnung (EU) 2023/1542 wird gemäß Anhang XII der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 54

Änderungen der Verordnung (EU) 2019/1020

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

Artikel 55

Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) Nr. 168/2013

Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 und Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 werden gemäß Anhang XI der vorliegenden Verordnung geändert.

KAPITEL X

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 56

Überprüfung

(1) Bis zum 31. Dezember 2035 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. Sie fügt dem Bericht gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung einschlägiger Bestimmungen dieser Verordnung bei.

(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 des Folgenden auf:

a) Notwendigkeit, den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung, insbesondere der Bestimmungen der Kapitel II und III sowie des Kapitels IV Abschnitt II, auf Fahrzeuge der Klasse L im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und auf Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2, N_3 und O gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 auszuweiten,

b) Notwendigkeit, den Anwendungsbereich der geltenden Bestimmungen auf im Rahmen einer Mehrstufen-Typgenehmigung typgenehmigte Fahrzeuge sowie auf Wohnmobile auszuweiten und Wohnanhänger in den Anwendungsbereich dieser Verordnung aufzunehmen,

c) Notwendigkeit, den Anwendungsbereich der vorliegenden Verordnung, insbesondere der Bestimmungen des Kapitels VI, auf Fahrzeuge der Klasse L im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 auszuweiten,

d) Maßnahmen in Bezug auf die Bereitstellung von Informationen über besorgniserregende Stoffe in Fahrzeugen und die Notwendigkeit, weitere Bestimmungen für besorgniserregende Stoffe einzuführen, die ein hochwertiges Recycling von Fahrzeugen am Ende ihrer Lebensdauer beeinträchtigen können,

e) Maßnahmen für die Bewirtschaftung von Altfahrzeugen gemäß Kapitel IV, einschließlich der Höhe der Zielvorgaben gemäß Artikel 33 und der Notwendigkeit ihrer Überarbeitung,

f) Notwendigkeit, den Anwendungsbereich dieser Verordnung in Bezug auf die Recyclingzielwerte gemäß Artikel 33 auf die Fahrzeugklassen auszuweiten, für die Artikel 33 im Rahmen dieser Verordnung nicht gilt,

g) Verstöße und Wirksamkeit, Verhältnismäßigkeit und abschreckende Wirkung von Sanktionen gemäß Artikel 49,

h) Notwendigkeit, Artikel 5 zu ändern,

i) aktueller Stand der Lösung des Problems von Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib, einschließlich Schätzungen der Anzahl der Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib und der Auswirkungen der Maßnahmen in Bezug auf die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen, und Notwendigkeit, weitere Maßnahmen mit Blick auf die Verfolgbarkeit von Fahrzeugen aufzunehmen,

j) Anforderungen an den Rezyklatanteil bei Kunststoffen, einschließlich Zielvorgaben und Verpflichtungen für Recyclinganlagen innerhalb und außerhalb der Union gemäß Artikel 6 Absätze 1 bis 4 der vorliegenden Verordnung, und Notwendigkeit einer Überarbeitung auf dieser Grundlage, einschließlich einer Bewertung der Entwicklungen bei Stahl und Aluminium in Bezug auf Artikel 6 Absätze 7 und 8 der vorliegenden Verordnung und im Rahmen anderer einschlägiger Rechtsvorschriften der Union wie der Verordnung (EU) 2025/40 oder der Verordnung (EU) 2024/1781, um Kohärenz und Angleichung sicherzustellen,

k) Kostenzuweisungsmechanismus für Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zum Altfahrzeug werden, gemäß Artikel 22 und Notwendigkeit seiner Überarbeitung,

l) Bestimmungen über Verfahren, die ein hochwertiges Recycling von Fahrzeugen am Ende ihrer Lebensdauer beeinträchtigen können,

m) Auswirkungen unterschiedlicher nationaler Kriterien für einen verkehrssicheren Zustand auf die Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen,

n) Wirksamkeit, Interoperabilität und Zuverlässigkeit der nationalen Fahrzeugzulassungssysteme und ihres grenzüberschreitenden Informationsaustauschs, wenn es gilt, die genaue Identifizierung, den Status und die Verfolgbarkeit von Fahrzeugen während ihres gesamten Lebenszyklus sicherzustellen, wobei Folgendes besonders zu berücksichtigen ist:

   i) die Auswirkungen einer vorübergehenden Abmeldung auf die Genauigkeit, Zugänglichkeit und Verfolgbarkeit der Aufzeichnungen über Fahrzeuge, einschließlich ihrer Rolle bei der Identifizierung von Fahrzeugen mit ungewissem Verbleib,

   ii) die Notwendigkeit von Mindestanforderungen für die Abmeldung von Fahrzeugen in der Union, wie die Festlegung einer Höchstdauer und strenger Bedingungen für die Wiederzulassung, um die Verfolgbarkeit von Fahrzeugen zu stärken und ihre illegale Behandlung zu verhindern.

(3) Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2033 den Stand der technologischen Entwicklung, die ökologische und wirtschaftliche Leistung und die Verfügbarkeit des Anteils an biobasiertem Kunststoff und von Elastomeren aus der Wiederaufarbeitung von Reifen in Neufahrzeugen und berücksichtigt dabei die in Artikel 29 der Richtlinie (EU) 2018/2001 festgelegten Nachhaltigkeitskriterien und Nachhaltigkeitskriterien, die gemäß der Verordnung (EU) 2024/1781 für Reifen festzulegen sind.

(4) Gegebenenfalls legt die Kommission auf der Grundlage der in Absatz 3 genannten Überprüfung einen Gesetzgebungsvorschlag vor, um

a) Nachhaltigkeitsanforderungen für biobasierte Ausgangsmaterialien in Kunststoffen, die in Fahrzeugen verwendet werden, festzulegen,

b) Zielvorgaben für die verstärkte Verwendung biobasierter Ausgangsmaterialien in Kunststoffen, die in Fahrzeugen verwendet werden, festzulegen,

c) Zielvorgaben für die Verwendung von Elastomeren aus der Wiederaufarbeitung von Fahrzeugreifen festzulegen,

d) zu bewerten, inwieweit die in Buchstabe b genannten Zielvorgaben mit den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Zielvorgaben kombiniert oder zu diesen hinzugefügt werden können,

e) zu bewerten, inwieweit die in Buchstabe c genannten Zielvorgaben mit den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Zielvorgaben kombiniert werden können,

f) gegebenenfalls die Bestimmung des Begriffs „biobasierte Kunststoffe“ in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 53 der Verordnung (EU) 2025/40, die Bestimmung des Begriffs „Kunststoff“ in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 9 der vorliegenden Verordnung und den Anwendungsbereich der Zielvorgaben für recycelten Kunststoff gemäß Artikel 6 Absatz 1 der vorliegenden Verordnung zu ändern,

g) gegebenenfalls die in Artikel 6 Absatz 2 genannte Methode für die Berechnung und Überprüfung und die Anforderungen an in der Union und in Drittstaaten angesiedelte Anlagen zur Verarbeitung von Elastomeren aus Reifen zu ändern.

(5) Die Kommission kann gegebenenfalls im Interesse der wirksamen und einheitlichen Verfolgbarkeit von Altfahrzeugen und auf der Grundlage der in Absatz 2 Buchstabe n genannten Überprüfung einen Gesetzgebungsvorschlag mit Vorschriften für die Abmeldung von Fahrzeugen in der Union vorlegen.

(6) Die Kommission führt bis zum 14. August 2031 eine Bewertung durch, um auf der Grundlage der gemäß Artikel 10 abgegebenen Erklärungen zu beurteilen, ob die Erzeuger auf einem guten Weg sind, die Zielvorgaben für recycelten Kunststoff gemäß Artikel 6 Absatz 1 zu erreichen. Bei der Bewertung wird insbesondere Folgendes beurteilt:

a) die Verfügbarkeit geeigneter Kunststoffrecyclingtechnologien,

b) die ausreichende Verfügbarkeit von recyceltem Kunststoff,

c) das Qualitätsniveau des recycelten Kunststoffs im Vergleich zum erforderlichen Sicherheitsniveau und

d) die technischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten bei der Erreichung der Zielvorgaben für recycelten Kunststoff.

Auf der Grundlage dieser Bewertung kann die Kommission gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der in Artikel 6 Absatz 1 festgelegten Zielvorgaben vorlegen, um Abweichungen in Bezug auf den Anwendungsbereich, den Zeitplan oder die Höhe der darin festgelegten Mindestanteile zu ermöglichen.

Artikel 57

Aufhebung und Übergangsbestimmungen

(1) Die Richtlinie 2000/53/EG wird mit Wirkung vom 1. September 2028 aufgehoben.

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

a) Artikel 4 Absatz 2 sowie Anhang II bis zum 31. August 2032; Anhang II Einträge 5a, 5b i), 5b ii) und 16 der Richtlinie 2000/53/EG endet jedoch ab dem 13. August 2026 nicht mehr,

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 31. August 2029,

c) Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 1 und Anhang I bis zum 31. August 2029,

d) Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b bis zum 31. Dezember 2030,

e) Artikel 9 Absatz 1a Unterabsätze 1 und 3 sowie Artikel 9 Absatz 1b und Artikel 9 Absatz 1d bis zum 31. August 2029,

f) Artikel 9 Absatz 1a Unterabsatz 2 bis zum 31. August 2031.

(2) Die Richtlinie 2005/64/EG wird mit Wirkung vom 31. August 2032 aufgehoben.

Artikel 6 Absatz 3 der genannten Richtlinie wird jedoch mit Wirkung vom 31. August 2029 aufgehoben.

(3) Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabellen in Anhang XV zu lesen.

(4) Abweichend von Artikel 8 Absatz 2 dieser Verordnung gilt, sofern in dem genannten Artikel auf Artikel 4 dieser Verordnung Bezug genommen wird, eine solche Bezugnahme bis zum 14. August 2032 als Bezugnahme auf Artikel 5 der Richtlinie 2005/64/EG.

Abweichend von Artikel 8 Absatz 2 dieser Verordnung gilt, sofern in dem genannten Artikel auf Artikel 5 dieser Verordnung Bezug genommen wird, eine solche Bezugnahme bis zum 14. August 2032 als Bezugnahme auf Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie 2005/64/EG.

Artikel 58

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

(1) Artikel 14 gilt nur in Bezug auf Artikel 30, Artikel 31 und Artikel 35 Absatz 1 für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.

(2) Die Artikel 15 bis 29, Artikel 32, 33 und 34 und Artikel 35 Absatz 2 gelten nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.

(3) Artikel 47 Absatz 2 Buchstabe a und Artikel 47 Absatz 3 gelten nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.

(4) Artikel 48 Absätze 1 und 2 gelten hinsichtlich der Vermeidung der illegalen Behandlung von Altfahrzeugen nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.

(5) Artikel 48 Absatz 2 gilt hinsichtlich des Austauschs einschlägiger Informationen über zugelassene Behandlungsanlagen nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.

(6) Artikel 49 gilt 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 27 bis 29, Artikel 33 und Artikel 34 nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.

(7) Artikel 50 Absatz 1 Buchstaben c, d, h, i Ziffer iii, i Ziffer iv, i Ziffer v, j, k, l, m, n und o und Artikel 50 Absatz 3 Buchstabe a gelten nicht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.

Artikel 59

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 1. September 2028.

Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absätze 2 bis 9, Artikel 6 Absätze 4 bis 9, Artikel 6 Absatz 11, Artikel 7 Absätze 3 und 4, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 12 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 6, Artikel 14 Absatz 4, Artikel 15 Absatz 6, Artikel 21 Absatz 2, Artikel 22 Absatz 6, Artikel 26 Absatz 3, Artikel 37 Absatz 3, Artikel 41 Absatz 3, Artikel 46 Absatz 5 und Artikel 50 Absatz 5 gelten jedoch ab dem 14. September 2026, Artikel 53 gilt ab dem 13. August 2026 und Artikel 55 gilt ab dem 1. September 2032.

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

Geschehen zu Straßburg am 8. Juli 2026.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Der Präsident*
R. METSOLA	T. BYRNE

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, wobei wie folgt vorzugehen ist:

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.

Ist keines der Kriterien in Teil A erfüllt, so wird das Fahrzeug gemäß den in Teil B genannten Kriterien bewertet. Wenn eines oder mehrere der in Teil B genannten Kriterien erfüllt sind, wird anhand einer technischen Bewertung bestimmt, welche Reparaturen erforderlich sind, damit das Fahrzeug in dem Mitgliedstaat, in dem es vor der Reparatur zugelassen war, eine Prüfbescheinigung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU erhält. Auf der Grundlage dieser technischen Bewertung entscheidet der Fahrzeugeigner, ob er sich des Fahrzeugs entledigen möchte.

Erhält der Fahrzeugeigner innerhalb von fünf Jahren nach dieser technischen Bewertung keine Prüfbescheinigung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU, so gilt das Fahrzeug als Altfahrzeug. Für den Zeitraum dieser fünf Jahre gilt diese technische Bewertung als Beleg dafür, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt.

Die in diesem Anhang genannte Bewertung wird von einem unabhängigen Kfz-Sachverständigen durchgeführt. Die Mitgliedstaaten können eine abschließende Liste unabhängiger Kfz-Sachverständiger, die diese Bewertungen durchführen dürfen, erstellen.

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats der Fahrzeugzulassung oder eine der in diesem Mitgliedstaat benannten Genehmigungsstellen können auf Antrag des Fahrzeugeigners für ein Fahrzeug, das gemäß diesem Anhang als Altfahrzeug gilt, eine Ausnahme dahin gehend gewähren, dass es nicht als Altfahrzeug gilt, wenn das betreffende Fahrzeug einer Reparatur unterzogen wird.

TEIL A

KRITERIEN FÜR DIE BEWERTUNG VON ALTFAHRZEUGEN

Ein Fahrzeug ist ein Altfahrzeug, wenn es eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllt:

a) Es wurde in Einzelteile zerlegt oder zur Wiederverwendung seiner Teile demontiert,

b) es ist in solchem Maße ausgebrannt, dass der Motorraum oder der Fahrgastraum vollständig zerstört ist,

c) es befand sich bis oberhalb des Armaturenbretts unter Wasser,

d) eines oder mehrere der folgenden Bauteile des Fahrzeugs können aus technischer Sicht weder repariert noch ausgetauscht werden:

   i) Bauteile mit Bodenkontakt (z. B. Reifen und Räder), Federung, Lenkung, Bremsen und ihre Steuerelemente,

   ii) Sitzverankerungen und -gelenke,

   iii) Airbags, Gurtstraffer, Sicherheitsgurte und ihre peripheren Bedienungselemente,

   iv) Körper und Fahrgestell oder Karosserie des Fahrzeugs,

e) seine Struktur- und Sicherheitsbauteile weisen technische Defekte auf, die unumkehrbar sind und dazu führen, dass diese Bauteile nicht ausgewechselt werden können,

f) es wurde zur Behandlung an eine Sammelstelle oder eine zugelassene Behandlungsanlage übergeben,

g) es wurde von einem Versicherungsunternehmen auf der Grundlage der von einem Kfz-Sachverständigen vorgenommenen technischen Bewertung zu einem technischen Totalschaden erklärt.

TEIL B

KATALOG INDIKATIVER KRITERIEN FÜR ALTFAHRZEUGE

Findet keines der in Teil A genannten Kriterien Anwendung, so wird das Fahrzeug gemäß den folgenden Kriterien bewertet:

a) Es wurde aufgegeben oder es fehlen die Mittel zu seiner Identifizierung, insbesondere die FIN,

b) das Fahrzeug ist nicht angemessen vor Beschädigungen während der Lagerung, des Transports sowie des Be- und Entladens geschützt,

c) die Kosten, die anfallen würden, um das Fahrzeug im Wege einer Reparatur in einen technischen Zustand zu versetzen, der ausreichen würde, um eine Prüfbescheinigung zu erhalten, zuzüglich des aktuellen Werts des Fahrzeugs übersteigen den geschätzten Marktwert nach der Reparatur,

d) es befand sich bis unterhalb des Armaturenbretts unter Wasser und der Motor oder das elektrische System ist beschädigt,

e) seine Kraftstoffe oder Kraftstoffdämpfe sind ausgetreten und stellen eine Brand- und Explosionsgefahr dar,

f) aus seinem Flüssiggassystem ist Gas ausgetreten, weshalb eine Brand- und Explosionsgefahr besteht,

g) es sind Betriebsflüssigkeiten (Kraftstoff, Bremsflüssigkeit, Frostschutzmittel, Batteriesäure, Kühlflüssigkeit) ausgetreten, wodurch die Gefahr einer Wasserverunreinigung besteht,

h) das Fahrzeug wurde demontiert oder

i) eine oder mehrere Zugangsöffnung(en) wurde(n) zugeschweißt oder mit Isolierschaum verschlossen.

ANHANG II

KRITERIEN FÜR DIE ANERKENNUNG DES STATUS VON FAHRZEUGEN 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 folgenden Kriterien erfüllt:

   a) Sein einzigartiger historischer oder kultureller Wert oder Status wurde entweder vom Fahrzeugeigner oder von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats dokumentiert, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, oder es handelt sich um ein einzelnes verändertes oder maßgefertigtes Fahrzeug, das im Einklang mit der Verordnung (EU) 2018/858 oder nationalem 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 Erzeuger angegebene oder von der zuständigen Behörde zugewiesene Kennzeichnung identifiziert werden,

   d) das Fahrzeug kann anhand der FIN, der Seriennummer oder einer anderen vom Erzeugerbereitgestellten oder von einer zuständigen Behörde zugewiesenen Kennzeichnung identifiziert werden.

   Auf Antrag des Fahrzeugeigners stellen die zuständigen Behörden des Zulassungsmitgliedstaats eine Bescheinigung aus, mit der ein Fahrzeug als von besonderem kulturellem Interesse anerkannt wird, wenn die in Unterabsatz 1 dieser Nummer genannten Kriterien erfüllt sind.

   Auf Antrag des Fahrzeugeigners widerrufen die zuständigen Behörden des Zulassungsmitgliedstaats die in Unterabsatz 2 dieser Nummer genannte Bescheinigung.

2. Der Eigner des Fahrzeugs von besonderem kulturellem Interesse stellt sicher, dass

   a) das Fahrzeug gemäß dem Unionsrecht oder dem nationalen Recht in umweltschonender Weise gelagert, transportiert oder verwendet wird,

   b) die in Nummer 1 Unterabsatz 2 genannte Bescheinigung den Behörden auf Anfrage vorgelegt oder zur Verfügung gestellt wird.

3. Mindestens alle fünf Jahre oder im Falle eines Eigentumswechsels wird überprüft, ob die in den Nummern 1 und 2 genannten Kriterien für das Fahrzeug erfüllt sind.

ANHANG III

BERECHNUNG DER WIEDERVERWENDBARKEITS-, RECYCLINGFÄHIGKEITS- UND VERWERTBARKEITSQUOTEN

Für die Zwecke dieses Anhangs ist ein „repräsentatives Fahrzeug“ die Version eines Fahrzeugtyps, die von der Genehmigungsbehörde in Abstimmung mit dem Erzeuger sowie im Einklang mit den in 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 Verwertbarkeitsquoten erforderlich sind, anzugeben.

2. Massen werden in kg mit einer Dezimalstelle angegeben. Die Quoten 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 Erzeugers in das Fahrzeug eingebaut werden kann.

4. Sofern die Genehmigungsbehörde und der Erzeuger nicht im Einvernehmen die Version eines Fahrzeugtyps festlegen, die unter den Gesichtspunkten der Wiederverwendbarkeit, der Recyclingfähigkeit und der Verwertbarkeit als am problematischen betrachtet wird, wird für jeden Fahrzeugtyp ein repräsentatives Fahrzeug ausgewählt, und zwar:

   a) bei M_1-Fahrzeugen ein Fahrzeug für jede „Aufbauart“ im Sinne von Anhang I Teil C Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/858,

   b) bei N_1-Fahrzeugen ein Fahrzeug für jede „Aufbauart“, d. h. geschlossener Lkw, Fahrgestell mit Führerhaus, Pick-up usw.

5. Für die Zwecke der Prüfung der Werkstoffe und der Massen der Bauteile stellt der Erzeuger gemäß den Anforderungen 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 VIII Teil B Nummern 1, 2 und 3 aufgeführten Teile, Bauteile und Werkstoffe gelten zu 0 % als wiederverwendbar und zu 100 % als recyclingfähig und verwertbar. Die in Anhang VIII Teil E aufgeführten Teile und Bauteile gelten zu 0 % als wiederverwendbar und zu 100 % als recyclingfähig und verwertbar. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass im Falle einer Änderung von Anhang VIII, die zu einer Erweiterung der Liste der in Teil E des genannten Anhangs aufgeführten Teile und Bauteile führt, die neu hinzugefügten Teile und Bauteile zu 0 % als wiederverwendbar und zu 100 % als recyclingfähig und verwertbar gelten.

4. Die Berechnung der Wiederverwendbarkeits-, Recyclingfähigkeits- und Verwertbarkeitsquoten muss mit der Kreislauffähigkeitsstrategie im Einklang stehen und dem technischen Fortschritt bei den Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen Rechnung tragen.

ANHANG IV

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 in homogenem Werkstoff und bis zu 0,01 Gewichtsprozent Cadmium in homogenem Werkstoff wird toleriert.

Nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebrachte Ersatzteile (ausgenommen Auswuchtgewichte, 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 4 ausgenommen.

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe d
Blei als Bestandteil einer Legierung		
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	
2a. Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 2 Gewichtsprozent	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2005 in Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
2b. Aluminium mit einem Bleianteil von bis zu 1,5 Gewichtsprozent	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2008 in 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 diese Fahrzeuge	
2c. ii) Nicht unter Eintrag 2c. i) fallende Aluminiumlegierungen mit einem Bleianteil von bis zu 0,4 Gewichtsprozent [2]	Vor dem 1. Januar 2027 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	
2c. iii) Aluminiumgusslegierungen mit einem Bleianteil von bis zu 0,3 Gewichtsprozent, sofern es aus recyceltem bleihaltigem Aluminiumschrott stammt	Nach dem 31. Dezember 2026 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge [1]	

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe d
3. Kupferlegierungen mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent	([1])	
4a. Lagerschalen und Buchsen	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2008 in Verkehr gebrachte Fahrzeuge	
4b. Lagerschalen und Buchsen in Motoren, Getrieben und Kompressoren für Klimaanlagen	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2011 in Verkehr gebrachte Fahrzeuge	

Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen

5. (gelöscht)		
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 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 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 Verkehr gebrachte Fahrzeuge	

Blei in Lötmitteln oder Beschichtungen von in den folgenden Untereinträgen aufgeführten elektrischen und elektronischen Anwendungen

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 ([3])
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 ([3])

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe d
8c. Blei in der Beschichtung von Anschlüssen von Aluminium-Elektrolytkondensatoren	Vor dem 1. Januar 2013 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ([3])
8d. Blei in Lötmitteln zum Löten auf Glas in Luftmassenmessern	Vor dem 1. Januar 2015 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ([3])
8e. Blei in hochschmelzenden Loten (d. h. Lötlegierungen auf Bleibasis mit einem Massenanteil von mindestens 85 % Blei)	([1])	X ([3])
8f. i) Blei in Einpresssteckverbindern (z. B. Compliant-Pin-Technik)	Vor dem 1. Januar 2017 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ([3])
8f. 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 ([3])
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 ([3])
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 einer der folgenden Anordnungen besteht: 1. einem Halbleiter-Technologieknoten von 90 nm oder mehr; 2. einem einzelnen Chip mit einer Größe von 300 mm^2 oder mehr in jeglichem Halbleiter-Technologieknoten; 3. gestapelten Chipbaugruppen mit einer Chipgröße von 300 mm^2 oder mehr oder Silizium-Interposern mit einer Größe von 300 mm^2 oder mehr.	(1) Vor dem 1. Januar 2030 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ([3])
8h. Blei in Lötmitteln zur Befestigung von Wärmeverteilern an Kühlkörpern in Halbleitermodulen mit einer Chipgröße von mindestens 1 cm^2 Projektionsfläche und einer Nennstromdichte von mindestens 1 A/mm^2 Siliziumchipfläche	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ([3])

Homogene Werkstoffe, Teile und Bauteile	Anwendungsbereich und Ablauffrist der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder kenntlich zu machen gemäß Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe d
8i. Blei in Lötmitteln in elektrischen Anwendungen auf Glas, ausgenommen zum Löten in Verbundglas	Vor dem 1. Januar 2016 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ([3])
8j. Blei in Lötmitteln zum Löten von Verbundglas	Vor dem 1. Januar 2020 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X ([3])
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 ([3])
9. Ventilsitze	Als Ersatzteile für vor dem 1. Juli 2003 entwickelte Motortypen	
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. Diese Ausnahme umfasst nicht die Verwendung von Blei in i) Glas in Glühlampen und der Glasur von Zündkerzen, ii) dielektrischen Keramikwerkstoffen von unter 10b, 10c und 10d aufgeführten Bauteilen.		X ([4]) (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 6 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_2-Ausstoßes durch Abgaswärmerückgewinnung	Vor dem 1. Januar 2019 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X

Sechswertiges Chrom

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	
14. Sechswertiges Chrom als Korrosionsschutzmittel des Kohlenstoffstahl-Kühlsystems in Absorptionskühlschränken bis zu einem Anteil von 0,75 Gewichtsprozent im Kältemittel:		X
a) für den Betrieb (vollständig oder teilweise) mit einem elektrischen Heizgerät mit einer durchschnittlichen elektrischen Nutzleistungsaufnahme von < 75 W unter konstanten Betriebsbedingungen;	Für a) gilt: Vor dem 1. Januar 2020 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	
b) für den Betrieb (vollständig oder teilweise) mit einem elektrischen Heizgerät mit einer durchschnittlichen elektrischen Nutzleistungsaufnahme von ≥ 75 W unter konstanten Betriebsbedingungen; c) für den vollständigen Betrieb mit einem nichtelektrischen Wärmegenerator.	Für b) gilt: Vor dem 1. Januar 2026 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	

Quecksilber

15a. Entladungslampen für Scheinwerfer	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 6 Buchstabe d
15b. Leuchtstoffröhren in Instrumententafelanzeigen	Vor dem 1. Juli 2012 typgenehmigte Fahrzeuge und Ersatzteile für diese Fahrzeuge	X

Erläuterungen zur Tabelle:
([1]) Diese Ausnahme wird 2030 nach Maßgabe von Artikel 5 Absatz 6 überprüft.
([2]) Gilt für Aluminiumlegierungen, soweit das Blei nicht absichtlich hinzugefügt wurde, sondern aufgrund der Verwendung von recyceltem Aluminium vorhanden ist.
([3]) Demontage, wenn im Zusammenhang mit Eintrag 10a ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm pro Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Geräte, die nicht vom Erzeuger bei der Fertigung installiert wurden, 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 Erzeuger bei der Fertigung installiert wurden, sind von der Anwendung dieser Klausel ausgenommen.

ANHANG V

KREISLAUFFÄHIGKEITSSTRATEGIE

TEIL A

ELEMENTE DER KREISLAUFFÄHIGKEITSSTRATEGIE

1. Eine nichttechnische Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die Fahrzeuge während ihrer gesamten Produktion die Anforderungen der Artikel 4 bis 7 erfüllen.

2. Eine nichttechnische Beschreibung der vom Erzeuger angewandten Verfahren zur

   a) Erhebung der Daten über die vollständige Lieferkette, die für die Einhaltung der Anforderungen der Artikel 4 bis 7 relevant sind,

   b) Kontrolle und Überprüfung der von den Zulieferern erhaltenen Informationen,

   c) angemessenen Reaktion, wenn die von den Zulieferern erhaltenen Daten darauf hinweisen, dass die Anforderungen der Artikel 4, 5 oder 6 möglicherweise nicht eingehalten worden sind.

3. Informationen über die bestehenden Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen, über den erwarteten technologischen Fortschritt bei Technologien für die Behandlung von Altfahrzeugen und über die Kapazitätsinvestitionen in diese Technologien, die der Erzeuger zur Berechnung der Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit seiner Fahrzeugtypen 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 Erzeuger verpflichtet, um sicherzustellen, dass die Behandlung von Altfahrzeugen im Einklang mit dieser Verordnung erfolgt, mit besonderem Schwerpunkt auf

   a) Maßnahmen zur Erleichterung der Entfernung von Teilen gemäß Anhang VIII Teil C,

   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,

   c) Maßnahmen zur Förderung der Wiederverwendung von Teilen und Bauteilen,

   d) Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten, Investitionen in die Entwicklung von Recyclingtechnologien oder -infrastrukturen sowie Zusammenarbeit mit Abfallbewirtschaftern zum Zweck der Durchführung der unter den Buchstaben a bis c genannten Maßnahmen.

TEIL B

WEITERVERFOLGUNG UND AKTUALISIERUNG DER KREISLAUFFÄHIGKEITSSTRATEGIE

1. Die Erzeuger legen mindestens alle fünf Jahre eine Aktualisierung der Kreislauffähigkeitsstrategie vor.

2. Die aktualisierte Kreislauffähigkeitsstrategie umfasst die einschlägigen Änderungen und insbesondere Folgendes:

   a) eine Beschreibung, wie die in Teil A Nummer 5 genannten Maßnahmen durchgeführt wurden, mit einer Bewertung ihrer Wirksamkeit und, falls eine oder mehrere der in der Strategie genannten Maßnahmen nicht durchgeführt wurden, eine Erläuterung der entsprechenden Gründe,

   b) Angaben über die wesentlichen Änderungen der Konstruktion und in der Produktion, die der Erzeuger zur Verbesserung der Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen vorgenommen hat.

ANHANG VI

INFORMATIONSANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF ENTFERNUNG UND ERSETZUNG

1. In das Fahrzeug eingebaute Elektrofahrzeugbatterien und Batterien für leichte Verkehrsmittel:

   a) Erstausrüstungsnummer,

   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 Elektrofahrzeugbatterien und Batterien für leichte Verkehrsmittel erforderlich sind.

2. In das Fahrzeug eingebaute Elektromotoren:

   a) Erstausrüstungsnummer,

   b) Position,

   c) Gewicht,

   d) Typen von Dauermagneten, die in Elektromotoren vorhanden sind, gemäß der Auflistung in Artikel 28 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2024/1252,

   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 VIII Teil B aufgeführte Bauteile, Teile und Werkstoffe:

   a) Erstausrüstungsnummer,

   b) Position,

   c) Gewicht,

   d) Vorhandensein der in Artikel 5 Absatz 4 aufgeführten Stoffe in einem Fahrzeug, die gemäß Anhang IV gekennzeichnet werden müssen,

e) technische Anweisungen für die Entfernung, einschließlich der Abfolge aller Schritte,

f) Verfügbarkeit der besten Behandlungstechniken.

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

a) Erstausrüstungsnummer,

b) Position,

c) technische Anweisungen für das Entfernen und Ersetzen, einschließlich der Abfolge aller Schritte,

d) Angaben, Spezifikationen, Werkzeuge und Verfahren, einschließlich Softwareaktualisierungen, die für die Wiederaufarbeitung und Überholung erforderlich sind.

5. Digital codierte Bauteile und Teile in einem Fahrzeug:

a) Anzahl,

b) Position,

c) technische Anweisungen für den Zugang zu sowie das Entfernen und Ersetzen von Bauteilen, einschließlich der Codierung und der Software, die für die Aktivierung von Ersatzteilen und Bauteilen für den Betrieb in einem anderen Fahrzeug und für die Verarbeitung von Informationen über ihre Abmeldung und Entkopplung von einer FIN erforderlich sind, gegebenenfalls einschließlich Anweisungen zur Verwendung eines Diagnosegeräts im Hinblick auf ihre künftige Wiederverwendung,

d) Beschreibung der Funktionalität, Austauschbarkeit und Kompatibilität mit bestimmten Teilen und Bauteilen anderer Marken und Modelle,

e) Kontaktstelle des Erzeugers für technische Unterstützung.

6. Für die Zwecke von Nummer 5 Buchstabe c richtet der Erzeuger für die Fälle, in denen in Artikel 11 der vorliegenden Verordnung genannte digital codierte Bauteile, Ausrüstungen und Teile von einer FIN abgemeldet und entkoppelt werden müssen, Verfahren ein, die es Abfallbewirtschaftern sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen ermöglichen, eine solche Abmeldung und Entkopplung vorzunehmen. Dabei kann der Erzeuger einen Nachweis für die Zerstörung sowie eine Authentifizierung des jeweiligen Bewirtschafters bzw. Unternehmens verlangen. Zu diesem Zweck erhalten und nutzen Abfallbewirtschafter sowie Reparatur- und Wartungsunternehmen die Authentifizierungsdaten, die für die in Anhang X Nummer 2.1 der Verordnung (EU) 2018/858 genannte RMI-Website des Erzeugers erforderlich sind. Benötigen die Abfallbewirtschafter bzw. Reparatur- und Wartungsunternehmen für solche Abmeldungs- und Entkopplungsverfahren Zugriff auf die Fahrzeug-OBD-Informationen, so kann der Erzeuger als Voraussetzung für die Ausstellung von Zugangsdaten

a) verlangen, dass zum Zeitpunkt der Entfernung eine ununterbrochene Online-Verbindung zwischen dem Diagnosegerät und dem Server des Erzeugers des Diagnosegeräts sowie zwischen dem Server des Erzeugers des Diagnosegeräts und dem Server des Erzeugers besteht, und

b) den Erzeuger des Geräts, das für den Zugang zu den OBD-Informationen verwendet wird, verpflichten, dem Erzeuger die Identität des Diagnosegeräts und die pseudonymisierte Identität des Bewirtschafters bzw. Unternehmens zu bescheinigen und die FIN, die eindeutige Kennung des Teils — sofern verfügbar und durch den Fahrzeughersteller-Prozess unterstützt, den Datums- und Zeitstempel (UTC) für die betreffende Tätigkeit und die eindeutige Kennung des Diagnosegeräts zu erfassen und zu speichern; der Erzeuger erhält auf Antrag vom Erzeuger des Diagnosegeräts Zugang zu den unter der vorliegenden Nummer genannten Informationen, wenn dies erforderlich ist, damit er auf einen begründeten Verdacht auf Diebstahl oder missbräuchliche Verwendung von Teilen reagieren kann.

ANHANG VII

KENNZEICHNUNGSANFORDERUNGEN

1. Fahrzeugteile, -bauteile und -werkstoffe aus Kunststoff mit einem Gewicht von mehr als 100 g:
   a) Internationale Norm ISO 1043-1 Kunststoffe – Kennbuchstaben und Kurzzeichen. Teil 1: Basis-Polymere und ihre besonderen Eigenschaften,
   b) Internationale Norm ISO 1043-2 Kunststoffe – Kennbuchstaben und Kurzzeichen. Teil 2: Füllstoffe und Verstärkungsstoffe,
   c) Internationale Norm 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: Internationale Norm ISO 1629 Kautschuk und Latices – Einteilung.
3. Die in den ISO-Normen verwendeten Symbole „[“ und „]“ können durch runde Klammern ersetzt werden.

ANHANG VIII

VORSCHRIFTEN FÜR DIE BEHANDLUNG

TEIL A

MINDESTANFORDERUNGEN AN STANDORTEN FÜR DIE LAGERUNG UND BEHANDLUNG

1. Standorte für die Lagerung für die Lagerung von Altfahrzeugen vor ihrer Behandlung sowie ihrer Bauteile, Teile und Werkstoffe, einschließlich Standorten für die Lagerung in den Sammelstellen

   a) verfügen über undurchlässige Oberflächen mit Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten sowie fettlösende Reinigungsmittel,

   b) verfügen über Ausrüstung für die Behandlung von Wasser, einschließlich Regenwasser, in Übereinstimmung mit Gesundheits- und Umweltschutzanforderungen,

   c) verfügen über eine angemessene Lagermöglichkeit für Altfahrzeuge, wobei nur schadstoffentfrachtete Altfahrzeuge gestapelt werden, und zwar bis zu einer angemessenen Höhe, sofern keine Regale verwendet werden,

   d) sind so ausgerüstet, dass Fluide und Flüssigkeiten aus undichten Altfahrzeugen sofort entfernt und ausgetretene Fluide und Flüssigkeiten mit absorbierendem Material aufgefangen werden können.

   Die Betreiber der in Unterabsatz 1 genannten Standorte führen die in Unterabsatz 1 Buchstabe d genannten Maßnahmen unverzüglich durch.

2. Die Lagerung ist so zu gestalten, dass Schäden an Folgendem vermieden werden:

   a) Bauteilen und Teilen, die die in Teil B Nummern 1 und 3 dieses Anhangs aufgeführten Flüssigkeiten und Fluide enthalten,

   b) Bauteilen, Teilen und Werkstoffen, die in Teil C dieses Anhangs 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, 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, AdBlue und sonstige im Altfahrzeug enthaltene Flüssigkeiten oder Gase,

e) Ausrüstung für die Behandlung von Wasser, einschließlich Regenwasser, in Übereinstimmung mit Gesundheits- und Umweltschutzanforderungen,

f) angemessene Lagermöglichkeiten für gebrauchte Reifen unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, Brandgefahren und zu große Lagerbestände zu vermeiden.

4. Zugelassene Behandlungsanlagen, die zur Behandlung von Elektrofahrzeugen zugelassen sind, müssen die Anforderungen des Anhangs XII der Verordnung (EU) 2023/1542 erfüllen. Zugelassene Behandlungsanlagen, die Elektrofahrzeuge annehmen, bei denen der Verdacht auf Beschädigung der Elektrofahrzeugbatterie besteht, prüfen diese Batterien so bald wie möglich, spätestens jedoch innerhalb von 24 Stunden nach der Entgegennahme. Solche 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 SCHADSTOFFENTFRACHTUNG

(1) Die folgenden Fluide, Flüssigkeiten und Gase 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,

e) Servoöl,

f) Hydrauliköl,

g) Kühlflüssigkeit,

h) Frostschutzmittel,

i) Bremsflüssigkeit,

j) Kältemittel,

k) AdBlue und

l) alle weiteren 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.

2. Folgende Bauteile, Teile und Werkstoffe sind zu neutralisieren oder zu entfernen:

   a) eCall-System,

   b) pyrotechnische Teile von Airbags,

   c) pyrotechnische Teile von Sicherheitsgurten,

   d) alle sonstigen pyrotechnischen Teile.

3. 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,

   b) Ölfilter,

   c) Kältemittel werden gemäß der Verordnung (EU) 2024/573 behandelt,

   d) 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,

   e) Werkstoffe, die in Artikel 5 Absatz 4 genannte Stoffe enthalten, die gemäß Anhang IV 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 Schadstoffentfrachtung 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.

4. Folgende Informationen über die Befreiung der Altfahrzeuge von Schadstoffen sind aufzuzeichnen:

   a) Gesamtzahl der behandelten Altfahrzeuge,

   b) Durchschnittsgewicht der Altfahrzeuge vor und nach der Schadstoffentfrachtung und der Entfernung,

   c) Gesamtmenge jeder Art von schadstoffentfrachteten Flüssigkeiten, Teilen, Bauteilen oder Werkstoffen,

   d) gegebenenfalls Name und Kontaktdaten des Abfallbeförderers,

   e) Name und Kontaktinformationen der Anlage, in der die während der Schadstoffentfrachtung gesammelten Flüssigkeiten und Gase, Teile, Bauteile oder Werkstoffe abschließend behandelt werden.

TEIL C

OBLIGATORISCHE ENTFERNUNG VON TEILEN UND BAUTEILEN AUS ALTFAHRZEUGEN

	Nach Artikel 29 Absatz 2 befreit, wenn die Bedingungen von Anhang VIII Teil G erfüllt sind X: Die Befreiung kommt zur Anwendung
1. Elektrofahrzeugbatterien, einschließlich ihrer Batteriemanagementsysteme, eingebauter Ladegeräte, Gehäuse oder Verkleidungen, falls vorhanden	
2. Batterien für leichte Verkehrsmittel (LV-Batterien) im Sinne von Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2023/1542, einschließlich ihrer Batteriemanagementsysteme, eingebauter Ladegeräte, Gehäuse oder Verkleidungen, falls vorhanden	
3. Starterbatterien im Sinne von Artikel 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2023/1542	
4. Gerätebatterien im Sinne von Artikel 3 Nummer 9 der Verordnung (EU) 2023/1542	
5. Elektromotoren, einschließlich ihrer Gehäuse und aller zugehörigen Steuergeräte, der Verkabelung und anderer Teile, Bauteile und Werkstoffe	
6. Motorblöcke	X
7. Katalysatoren	
8. Getriebe	X
9. mindestens 70 % des gesamten Glases aus Windschutz-, Heck- und Seitenscheiben aus Glas, einschließlich Fahrzeugdächern aus Glas	
10. Felgen	
11. Reifen	

	Nach Artikel 29 Absatz 2 befreit, wenn die Bedingungen von Anhang VIII Teil G erfüllt sind X: Die Befreiung kommt zur Anwendung
12. direkt zugängliche Teile des Infotainment-Systems	
13. Scheinwerfer und Schlusslichter, einschließlich ihrer Aktuatoren	
14. Hauptkabelbäume	X
15. Stoßfänger	X
16. Kraftstoffbehälter	X
17. Wärmetauscher	X
18. Teile aus kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen	
19. elektrische und elektronische Bauteile:	X
a) Wechselrichter und Gleichstrom-Gleichstrom-Wandler für Elektrofahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 2 kg	X
b) leicht zugängliche und große Leiterplatten	X
c) Fotovoltaikmodule mit einer Oberfläche von mehr als 0,2 Quadratmetern	X
d) Steuermodule und Ventilgehäuse für das automatische Getriebe.	X

TEIL D

WIEDERVERWENDUNG, WIEDERAUFARBEITUNG 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 enthält alle relevanten Teile,

ii) es kann wiederaufgearbeitet oder überholt werden, wobei Schäden, eingeschränkte Funktionalität, verminderte Leistung, verkürzte Lebensdauer und erforderliche Reparaturen zu berücksichtigen sind,

iii) es gibt keine ersichtliche starke Korrosion, die die Funktionalität des Teils oder Bauteils beeinträchtigt.

2. Mindestangaben bei der Kennzeichnung der Teile und Bauteile:

a) Bezeichnung des Bauteils oder des Teils,

b) Name, Postanschrift mit Angabe einer einzigen Kontaktstelle und E-Mail-Adresse, gegebenenfalls einer Website, mit Angabe der zugelassenen Behandlungsanlage, die das Bauteil oder Teil entfernt hat.

TEIL E

NICHT WIEDERZUVERWENDENDE BAUTEILE UND TEILE

1. Sämtliche Airbags einschließlich Kissen, pyrotechnischer Sätze, elektronischer Steuergeräte und Sensoren.

2. Systeme zur Abgasnachbehandlung (z. B. Katalysatoren, Partikelfilter), es sei denn, diese Teile erfüllen die Auflagen der entsprechenden technischen Überwachung gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/45/EU.

3. Automatische oder nicht automatische Gurtsysteme einschließlich Gurtbändern, Gurtschlössern, Gurtstraffern, pyrotechnischen Sätzen.

4. Sitze mit Sicherheitsgurtverankerungen und/oder Airbags.

5. Lenkungsblockiervorrichtungen, die auf die Lenksäule wirken.

6. Wegfahrsperren einschließlich Transpondern und elektronischer 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. Elektrofahrzeugbatterien werden gemäß Artikel 70 der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt.

3. Batterien für leichte Verkehrsmittel (LV-Batterien) werden gemäß Artikel 70 der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt.

4. Gerätebatterien werden gemäß Artikel 70 der Verordnung (EU) 2023/1542 behandelt.

5. Werkstoffe für Dauermagneten, die Neodym, Dysprosium oder Praseodym (Neodym-Eisen-Bor, NdFeB) im Sinne von Artikel 28 der Verordnung (EU) 2024/1252 enthalten, sowie 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 Behandlungsanlagen durchgeführt werden kann. Sind keine technischen Fortschritte beim Recycling von NdFeB-Werkstoffen für Dauermagnete zu verzeichnen, so sind die Elektromotoren oder die Teile, die Dauermagnetenwerkstoffe enthalten, gemäß Artikel 28 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2024/1252 zu lagern und zu kennzeichnen. Für die Zwecke eines späteren Recyclings gelten die Anforderungen der Richtlinie 1999/31/EG in Bezug auf die vorübergehende Lagerung nicht.

6. Entfernte elektronische Bauteile und Teile, die nicht zur Wiederverwendung, Wiederaufarbeitung oder Überholung bestimmt sind, sowie Nichteisenfraktionen, einschließlich geschredderter Leiterplatten, werden von Betreibern von Behandlungsanlagen gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/19/EU behandelt.

7. Aus dem Altfahrzeug entferntes Glas ist zumindest in Behälterglas, Glasfaser oder Glas gleichwertiger Qualität zu recyceln.

8. Entfernte Kältemittel werden gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2024/573 recycelt, aufgearbeitet oder zerstört.

9. Die Kunststoffe und Restfraktionen werden gemäß Artikel 7 und Anhang IV der Verordnung (EU) 2019/1021 behandelt.

10. Gummireifen werden gemäß der Abfallhierarchie und den allgemeinen Anforderungen nach Maßgabe des Artikels 4 der Richtlinie 2008/98/EG verarbeitet, damit Optionen zur Vermeidung Vorrang erhalten, mit denen insgesamt die beste Umweltleistung erzielt wird, wozu die Runderneuerung gehört, und bei denen Recycling, einschließlich anderer Methoden als mechanischem Recycling, gegenüber energetischer Verwertung bevorzugt wird.

11. Aluminiumwerkstoffe aus Wärmetauschern gemäß Anhang VIII Teil C Nummer 17 werden getrennt von den in Anhang VIII Teil G Nummer 2 Buchstabe b genannten Aluminiumguss- und Aluminiumknetfraktionen gelagert und recycelt.

TEIL G

KRITERIEN FÜR GEMEINSAMES SCHREDDERN UND DIE ANWENDUNG VON POST-SCHREDDER-TECHNOLOGIEN

1. Damit die Bestimmungen von Artikel 27 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung eingehalten werden, dürfen Altfahrzeuge nur dann zusammen mit anderen Abfällen geschreddert werden, wenn

   a) Elektro- und Elektronik-Altgeräte gemäß Anhang VII der Richtlinie 2012/19/EU selektiv behandelt wurden,

   b) alle Batterien gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542 entfernt wurden,

   c) Kunststoffverpackungen gemäß der Verordnung (EU) 2025/40 von Verpackungsabfällen und Metallverpackungen getrennt wurden,

   d) das kombinierte Schredderverfahren nicht zu einer Verschlechterung der Qualität der Abfallströme im Vergleich zu einer getrennten Behandlung führt und

e) festgestellt werden kann, dass bei den spezifischen Beiträgen der einzelnen gemischten Abfallströme zu den Outputfraktionen die jeweiligen Berichterstattungspflichten gemäß der Verordnung (EU) 2023/1542, der Verordnung (EU) 2025/40, der Richtlinie 2008/98/EG und der Richtlinie 2012/19/EU erfüllt sind.

2. Qualitätsanforderungen für die Outputfraktionen:

a) Der Gesamtkupfergehalt der wesentlichen Stahlfraktion beträgt höchstens 0,25 % auf Gewichtsbasis; ab dem 1. September 2031 darf der Gesamtkupfergehalt der wesentlichen Stahlfraktion 0,15 % auf Gewichtsbasis nicht überschreiten.

b) Ab dem 1. September 2029 wird Aluminium in mindestens zwei Fraktionen sortiert:

i) Gussaluminium (Fraktionen mit einem Siliziumgehalt von mehr als 1,5 %),

ii) Knetaluminium (Fraktionen mit einem Siliziumgehalt von höchstens 1,5 %).

c) Ab dem 1. September 2032 wird Aluminium in mindestens vier Fraktionen sortiert:

i) Aluminiumfraktion mit einem Siliziumgehalt von mehr als 1,5 %, einem Kupfergehalt von höchstens 0,5 % und einem Eisengehalt von höchstens 0,2 %,

ii) Aluminiumfraktion mit einem Siliziumgehalt von mehr als 1,5 %, die nicht den Anforderungen an die Zusammensetzung gemäß Ziffer i in Bezug auf Kupfer und Eisen entspricht,

iii) Aluminiumfraktion mit einem Siliziumgehalt von höchstens 1,5 %, einem Magnesiumgehalt von höchstens 1,5 %, einem Kupfergehalt von höchstens 0,3 % und einem Zinkgehalt von höchstens 0,3 %,

iv) Aluminiumfraktion mit einem Siliziumgehalt von höchstens 1,5 %, die nicht den Anforderungen an die Zusammensetzung gemäß Ziffer iii in Bezug auf Magnesium, Kupfer und Zink entspricht.

d) Die nach der Windsichtung und der Abscheidung von Eisen anfallende Schredderschwerfraktion wird weiter behandelt, um Eisenmetalle, Nichteisenmetalle, Kunststoffe und andere organische Werkstoffe zum Zwecke des Recyclings oder der Verwertung abzutrennen. Im Rückstand dieser Verfahren liegt der Metallgehalt bei weniger als 1 Gewichtsprozent und der gesamte organische Kohlenstoffgehalt (Total Organic Carbon, TOC) im Einklang mit der Entscheidung 2003/33/EG des Rates [1] bei weniger als 5 Gewichtsprozent; der Grenzwert für den gesamten organischen Kohlenstoffgehalt von weniger als 5 Gewichtsprozent gilt nicht, wenn die entsprechend ausgewählte und aufbereitete Schredderschwerfraktion gemäß den geltenden Rechtsvorschriften biologisch stabil ist.

e) Die Schredderleichtfraktion wird weiter behandelt, um Eisenmetalle, Nichteisenmetalle, Kunststoffe und andere organische Werkstoffe zum Zwecke des Recyclings oder der Verwertung abzutrennen; im Rückstand dieser Verfahren liegt der Metallgehalt bei weniger als 1 Gewichtsprozent und der gesamte organische Kohlenstoffgehalt im Einklang mit der Entscheidung 2003/33/EG bei weniger als 5 Gewichtsprozent; der Grenzwert für den gesamten organischen Kohlenstoffgehalt von weniger als 5 Gewichtsprozent gilt nicht, wenn die entsprechend ausgewählte und aufbereitete Schredderleichtfraktion gemäß den geltenden Rechtsvorschriften biologisch stabil ist.

[1] Entscheidung 2003/33/EG des Rates vom 19. Dezember 2002 zur Festlegung von Kriterien und Verfahren für die Annahme von Abfällen auf Abfalldeponien gemäß Artikel 16 und Anhang II der Richtlinie 1999/31/EG (ABl. L 11 vom 16.1.2003, S. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

3. Bei Ausnahmen von der Verpflichtung zur Entfernung von Teilen, Bauteilen und Werkstoffen zur Verfügung zu stellende Dokumente:

   a) sofern verfügbar: eine Kopie des schriftlichen Vertrags zwischen der zugelassenen Behandlungsanlage und der Anlage, die Schredderprozesse und Post-Schredder-Technologien ausführt, einschließlich der Spezifikationen zu der Qualität der zu recycelnden Sekundärmaterialien und der technischen Spezifikationen für die Verarbeitung der Behandlungsfraktionen von Altfahrzeugen,

   b) ein Bericht über die Massenbilanz der Probenanalyse zu Qualität und Quantität der Behandlungsfraktionen (Output) für eine repräsentative Behandlungskonfiguration, die von einer unabhängigen Stelle zur Verfügung gestellt wird.

ANHANG IX

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 Website und E-Mail-Adresse unter Angabe einer einzigen Kontaktstelle,

   b) nationale Identifikationsnummer des Herstellers, einschließlich seiner Handelsregisternummer oder einer gleichwertigen amtlichen Registernummer und der europäischen oder nationalen Steueridentifikationsnummer,

   c) Fahrzeugklassen, die der Hersteller erstmals im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats auf dem Markt bereitstellen will,

   d) Informationen darüber, wie der Hersteller seinen Verpflichtungen gemäß Artikel 16 nachkommt, einschließlich schriftlicher Informationen über

      i) die vom Hersteller ergriffenen Maßnahmen zur Erfüllung der Pflichten 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,

   e) 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.

2. 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,

   b) die Handelsregisternummer oder eine gleichwertige amtliche Registrierungsnummer und die europäische oder nationale Steueridentifikationsnummer der Organisation für Herstellerverantwortung und

   c) das Mandat der Hersteller, die sie vertritt.

3. Informationen, die zusätzlich zu den in Nummer 1 aufgeführten Informationen von der Organisation für Herstellerverantwortung bereitzustellen sind, wenn sie gemäß Artikel 17 Absatz 1 benannt wurde:

   a) Namen und Kontaktdaten, einschließlich Postleitzahlen und Orte, Straßen und Hausnummern, Länder, Telefonnummern, Websites und E-Mail-Adressen der vertretenen Hersteller,

   b) gegebenenfalls das Mandat jedes vertretenen Herstellers,

   c) 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.

4. 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 X

VERWERTUNGSNACHWEIS

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	Datum der Ausstellung	
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) Handelsbezeichnung (**)	

4.6	(E) Fahrzeug-Identifizierungsnummer (**)	
4.7	Nummer der Zulassungsbescheinigung	
5.	Angaben zum Fahrzeugeigner	
5.1	(C.2.1) Familien- oder Firmenname (**)	
5.2	(C.2.2) Andere(r) Name(n) (**)	
5.3	(C.2.3) Anschrift (**)	
5.4	Telefonnummer [falls verfügbar und mit Zustimmung des Eigners]	
5.5	E-Mail-Adresse [falls verfügbar und mit Zustimmung des Eigners]	
6	Bemerkungen	

(*) Diese Anforderung kann außer Acht gelassen werden, wenn das nationale Zulassungs- oder Identifizierungssystem eine solche Nummer nicht vorsieht.

(**) Harmonisierte gemeinschaftliche Codes gemäß der Richtlinie 1999/37/EG.

ANHANG XI

ÄNDERUNG DER VERORDNUNG (EU) 2018/858 UND DER VERORDNUNG (EU) Nr. 168/2013

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

a) Teil I Eintrag G13 erhält folgende Fassung:

„G13	Kreislauffähigkeit	Verordnung (EU) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X“		

b) Anlage 1 wird wie folgt geändert:

i) In Tabelle 1 erhält der Eintrag G13 folgende Fassung:

„G13	Kreislauffähigkeit	Verordnung (EU) 2026/1738		k. A. Es gilt jedoch Anhang VIII Teil E über das Verbot der Wiederverwendung der angegebenen Bauteile.“

ii) In Tabelle 2 erhält der Eintrag G13 folgende Fassung:

„G13	Kreislauffähigkeit	Verordnung (EU) 2026/1738		k. A. Es gilt jedoch Anhang VIII Teil E über das Verbot der Wiederverwendung der angegebenen Bauteile.“

c) Anlage 2 Nummer 4 wird wie folgt geändert:

i) In der Tabelle „Teil I: Fahrzeuge der Klasse M_1“ erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Verordnung (EU) 2026/1738 (Kreislauffähigkeit)	Die Anforderungen der genannten Verordnung gelten nicht.“

ii) In der Tabelle „Teil II: Fahrzeuge der Klasse N_1“ erhält Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Verordnung (EU) 2026/1738 (Kreislauffähigkeit)	Die Anforderungen der genannten Verordnung gelten nicht.“

d) Teil III wird wie folgt geändert:

i) In Anlage 1 erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Kreislauffähigkeit	Verordnung (EU) 2026/1738	k. A.	k. A.“		

ii) In Anlage 2 erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Kreislauffähigkeit	Verordnung (EU) 2026/1738	k. A.				k. A.“					

iii) In Anlage 3 erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Kreislauffähigkeit	Verordnung (EU) 2026/1738	k. A.“

iv) In Anlage 4 erhält der Eintrag 59 folgende Fassung:

„59	Kreislauffähigkeit	Verordnung (EU) 2026/1738	k. A.				k. A.“					

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

In Abschnitt C1 der Tabelle erhält der Eintrag 15a folgende Fassung:

				L1e-A[1]	L1e-B[2]	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
„15a	18	Anforderungen an die Kreislauffähigkeit	Verordnung (EU) 2026/1738	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*“

ANHANG XII

ÄNDERUNG DER VERORDNUNG (EU) 2023/1542

In Anhang I erhält die Tabelle folgende Fassung:

„Spalte 1 Bezeichnung des Stoffes oder der Stoffgruppe	Spalte 2 Einzelheiten der Beschränkung
1. 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 Geräten, leichten Verkehrsmitteln oder sonstigen Fahrzeugen enthalten oder verbaut sind.
2. Cadmium CAS-Nr. 7440-43-9 EG-Nr. 231-152-8 und seine Verbindungen	1. In Gerätebatterien darf der Massenanteil Cadmium nicht mehr als 0,002 % (ausgedrückt als metallisches Cadmium) betragen, unabhängig davon, ob die Batterien in Geräten, leichten Verkehrsmitteln oder sonstigen Fahrzeugen enthalten oder verbaut sind. 2. In Elektrofahrzeugbatterien und Starterbatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil Cadmium nicht mehr als 0,01 % (ausgedrückt als metallisches Cadmium) in homogenem Werkstoff betragen. 3. Nummer 2 gilt nicht für Elektrofahrzeugbatterien, die als Ersatzteile für Elektrofahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 verwendet werden, die vor dem 31. Dezember 2008 in Verkehr gebracht wurden.
3. Blei CAS-Nr. 7439-92-1 EG-Nr. 231-100-4 und seine Verbindungen	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 Geräten enthalten oder verbaut sind. 2. Bis zum 18. August 2028 gilt die Beschränkung nach Nummer 1 nicht für Zink-Luft-Gerätebatterien in Form von Knopfzellen. 3. In Gerätebatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil Blei nicht mehr als 0,1 % (ausgedrückt als metallisches Blei) in homogenem Werkstoff betragen. 4. Nummer 3 gilt nicht für Gerätebatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858, die vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigt wurden, eingebaut sind oder als Ersatzteile dafür verwendet werden. 5. In Elektrofahrzeugbatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil Blei nicht mehr als 0,1 % (ausgedrückt als metallisches Blei) in homogenem Werkstoff betragen.

„Spalte 1 Bezeichnung des Stoffes oder der Stoffgruppe	Spalte 2 Einzelheiten der Beschränkung
	6. Nummer 5 gilt nicht für a) in Hochspannungssystemen verwendete Elektrofahrzeugbatterien ([1]), die in Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858, die vor dem 1. Januar 2019 typgenehmigt wurden, eingebaut sind oder als Ersatzteil dafür verwendet werden. b) nicht von Buchstabe a dieser Nummer erfasste Elektrofahrzeugbatterien der vorliegenden Nummer, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858, die vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigt wurden, eingebaut sind oder als Ersatzteil dafür verwendet werden. 7. In Starterbatterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil Blei nicht mehr als 0,1 % (ausgedrückt als metallisches Blei) in homogenem Werkstoff betragen. 8. Nummer 7 gilt nicht für a) Starterbatterien, die in 12-Volt-Anwendungen für Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 verwendet werden. ([1]) b) Starterbatterien, die in 24-Volt-Anwendungen in Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 verwendet werden. ([2]) c) Starterbatterien, die in anderen als den unter den Buchstaben a und b dieser Nummer genannten Anwendungen in Fahrzeugen, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858, die vor dem 1. Januar 2024 typgenehmigt wurden, verwendet werden.
4. Sechswertiges Chrom CAS-Nr. 18540-29-9 EG-Nr. 606-053-1 und seine Verbindungen	In Batterien, die in Fahrzeuge, einschließlich Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, der Klassen M_1 und N_1 im Sinne der Verordnung (EU) 2018/858 eingebaut sind, darf der Massenanteil sechswertiges Chrom nicht mehr als 0,1 % (ausgedrückt als metallisches sechswertiges Chrom) in homogenem Werkstoff betragen.

([1]) Systeme mit einer Spannung von über 75 V DC gemäß Artikel 1 der Richtlinie 2014/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]).“

([1]) Diese Befreiung wird 2030 überprüft.
([2]) Diese Befreiung wird 2030 überprüft.
([3]) Richtlinie 2014/35/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung elektrischer Betriebsmittel zur Verwendung innerhalb bestimmter Spannungsgrenzen auf dem Markt (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

ANHANG XIII

VON ANLAGEN IN DRITTSTAATEN, MIT DENEN RECYCLINGSTOFFE HERGESTELLT WERDEN, ZU ERFÜLLENDE KRITERIEN

TEIL A KRITERIEN FÜR DEN NACHWEIS, DASS RECYCLINGSTOFFE MIT EINER ANLAGE HERGESTELLT WURDEN, DIE BESTIMMTE ANFORDERUNGEN DES UNIONSRECHTS ODER IHNEN GLEICHWERTIGE ANFORDERUNGEN IN BEZUG AUF DEN SCHUTZ DER MENSCHLICHEN GESUNDHEIT, DES KLIMAS UND DER UMWELT ERFÜLLT (GEMÄß ARTIKEL 6 ABSATZ 4)

1. Die in einem Drittstaat angesiedelte Anlage, die an der Erzeugung von Recyclingstoffen beteiligt ist, muss im konkreten Betrieb die folgenden Bedingungen erfüllen:

a) Sie erfüllt die Anforderungen an das Recycling von Abfällen und wird im Einklang mit den geltenden nationalen Umweltschutzvorschriften betrieben,

b) sie wird auf sichere und umweltschonende Weise entworfen, gebaut und betrieben und verfügt insbesondere über die erforderlichen Verfahren, die geeigneten Abfallbewirtschaftungstechnologien sowie die geeignete Abfallbewirtschaftungsorganisation und -infrastruktur, um die betreffenden Abfälle zu recyceln,

c) die Kunststoffabfälle werden aus einem Mitgliedstaat bzw. einem Staat bezogen, der in Bezug auf den Umweltschutz und die Sicherheit der Arbeitnehmer das Unionsrecht bzw. gleichwertige Normen wie die Mitgliedstaaten erfüllt, und die Anlage wird in einem solchen Staat nach den in Nummer 3 festgelegten Kriterien betrieben,

d) es werden Management- und Überwachungssysteme, -verfahren und -techniken festgelegt und angewendet, 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 den Betrieb der Anlage verursachte nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt (insbesondere im Wege geeigneter Maßnahmen zur Überwachung und Bekämpfung der Umweltverschmutzung),

e) die Verfolgbarkeit aller an dem Standort entgegengenommenen und behandelten Abfälle wird sichergestellt, wozu auch gehört, dass alle bei dem Betrieb der Anlage anfallenden Restabfälle dokumentiert und nur an Abfallbewirtschaftungseinrichtungen übergeben werden, die für die Behandlung solcher Restabfälle zugelassen sind,

f) es wurden Maßnahmen ergriffen, um Energie zu sparen und die infolge des Betriebs der Anlage entstehenden Treibhausgasemissionen zu begrenzen,

g) es werden Aufzeichnungen über die Abfallbewirtschaftungstätigkeiten der Anlage der letzten fünf Jahre erstellt, die vorgelegt werden können; sofern eine Anlage seit weniger als fünf Jahren in Betrieb ist, werden Aufzeichnungen über ihre Abfallbewirtschaftungstätigkeiten für den Zeitraum ihres Betriebs erstellt, die vorgelegt werden können,

h) weder ihr Betreiber noch ihre Leitung wurden in den letzten fünf Jahren wegen illegaler Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Abfallbewirtschaftung verurteilt.

2. Als Referenz werden gegebenenfalls die folgenden oder gleichwertige Regeln herangezogen:

   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 angenommen wurden.

3. Die Kunststoffabfälle werden gemäß den Anforderungen des Unionsrechts oder gemäß gleichwertigen Anforderungen behandelt und stammen aus einem Mitgliedstaat oder einem Staat mit einem umfassenden Regelwerk für die Abfallbewirtschaftung, das sein gesamtes Hoheitsgebiet abdeckt und seine Fähigkeit und Bereitschaft zur Gewährleistung einer umweltschonenden Abfallbewirtschaftung unter Beweis stellt, wobei insbesondere die folgenden Kriterien berücksichtigt werden:

   a) die durchgeführten und geplanten Maßnahmen zur Sicherstellung der umweltschonenden Bewirtschaftung von Abfällen in seinem Hoheitsgebiet, wie die Einführung eines Regimes 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 wurden, 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 gebrachte Fahrzeuge eingebaut werden, sowie die Indikatoren für die Überwachung dieser Maßnahmen.

TEIL B KRITERIEN FÜR DEN NACHWEIS, DASS RECYCLINGSTOFFE UNTER EINHALTUNG DER ANFORDERUNGEN GEMÄß ARTIKEL 6 ABSÄTZE 1, 2 UND 3 HERGESTELLT WURDEN

Die in einem Drittstaat angesiedelte Anlage, die an der Erzeugung von Recyclingstoffen beteiligt ist, muss im konkreten Betrieb die folgenden Bedingungen erfüllen:

1. Es muss nachgewiesen werden können, dass mit der Anlage Werkstoffe hergestellt werden, die aus Verbraucherabfällen recycelt werden. Werden mit der Anlage auch Werkstoffe hergestellt, die aus Produktionsabfällen oder aus Rohstoffen stammen, so muss nachgewiesen werden können, dass klar zwischen den verschiedenen Arten von Werkstoffen unterschieden wird. Es ist sicherzustellen, dass mit der Anlage nur Werkstoffe bereitgestellt werden, die aus Verbraucherabfällen recycelt werden, damit diese Werkstoffe auf die Zielvorgaben gemäß Artikel 6 angerechnet werden können.

2. Bei einer Anlage, in der Recyclingstoffe aus Verbraucherabfällen aus Altfahrzeugen oder reparierten Fahrzeugen hergestellt werden, muss nachgewiesen werden können, dass diese Abfälle getrennt gesammelt und nicht auf eine Weise mit Materialien anderer Herkunft vermischt wurden, dass diese Abfälle vor ihrem Eintreffen in der Anlage und während des gesamten Recyclingverfahrens nicht mehr verfolgt werden können.

ANHANG XIV

ANFORDERUNGEN AN PRÜFUNGEN, ZERTIFIZIERUNGSSTELLEN UND PRÜFER

TEIL A DETAILLIERTE ANFORDERUNGEN AN DRITTE, DIE PRÜFUNGEN DURCHFÜHREN

1. Ein Dritter, der gemäß Artikel 6 Absatz 5 Prüfungen der in einem Drittstaat befindlichen Anlage durchführt, muss von dem Zulieferer, dem Erzeuger oder der an der Herstellung des Recyclingstoffs beteiligten Person und von der kontrollierten Anlage unabhängig sein. Zu diesem Zweck muss der Dritte in der Lage sein, nachzuweisen, dass

   a) er weder diesen Organisationen angehört noch von ihnen kontrolliert wird,

   b) 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) er so strukturiert ist und verwaltet wird, dass seine Unabhängigkeit und Unparteilichkeit sichergestellt sind, auch dadurch, dass

      i) er innerhalb der juristischen Person eindeutig ermittelbar ist, wenn die juristische Person auch Tätigkeiten ausübt, die nicht im Zusammenhang mit Prüfungen stehen,

      ii) er über Vorschriften für die Berichterstattung über die durchgeführten Prüfungen verfügt,

      iii) sein Personal eindeutig erkennbare Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Durchführung von Prüfungen hat.

2. Bei einem Dritten, der Prüfungen gemäß Artikel 6 Absatz 5 durchführt, wird davon ausgegangen, dass er über angemessene Qualifikationen im Bereich Prüfungen 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 Prüfungen beteiligtes Personal nachweislich über Berufserfahrung in allen folgenden Bereichen verfügt:

   a) Durchführung von Prüfungen von Abfallbehandlungsanlagen,

   b) Abfallbehandlungsverfahren,

   c) Managementsysteme für Gesundheit und Sicherheit in Bezug auf Umwelt und Arbeitsplatz,

   d) Herstellung von Recyclingstoffen.

3. Um nachzuweisen, dass er die in den Nummern 1 und 2 dieses Teils genannten Kriterien einhält, verweist der Dritte, der Prüfungen oder Zertifizierungen durchführt, auf seine Zertifizierung nach Unionsnormen oder gleichwertigen international anerkannten Normen für die Durchführung von Prüfungen, wie etwa der Internationalen Norm ISO 19011:2018 oder ISO/IEC 17020:2012.

TEIL B. GEGENSTAND DER PRÜFUNG

1. Bei der in Artikel 6 Absatz 5 genannten Prüfung wird überprüft, ob die in einem Drittstaat angesiedelte Anlage, die an der Erzeugung von Recyclingstoffen beteiligt ist, im konkreten Betrieb die in Anhang XIII aufgeführten Bedingungen erfüllt.

2. Die Namen und Kontaktdaten der Personen, die die Prüfungen durchgeführt haben, müssen in den Prüfberichten eindeutig angegeben werden.

ANHANG XV

ENTSPRECHUNGSTABELLEN

1. Richtlinie 2000/53/EG

Richtlinie 2000/53/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Nummer 1	Artikel 3 Nummer 1
Artikel 2 Nummer 2	Artikel 3 Nummer 2
Artikel 2 Nummer 3	Artikel 3 Nummer 23
Artikel 2 Nummer 4	Artikel 3 Nummer 39
Artikel 2 Nummer 5	Artikel 3 Nummer 18
Artikel 2 Nummer 6	Artikel 3 Nummer 4
Artikel 2 Nummer 7	Artikel 3 Nummer 39
Artikel 2 Nummer 8	Artikel 3 Nummer 39
Artikel 2 Nummer 9	Artikel 3 Nummer 39
Artikel 2 Nummer 10	Artikel 3 Nummer 35
Artikel 2 Nummer 11	—
Artikel 2 Nummer 11 Buchstabe a	—
Artikel 2 Nummer 11 Buchstabe b	—
Artikel 2 Nummer 11 Buchstabe c	—
Artikel 2 Nummer 11 Buchstabe d	—
Artikel 2 Nummer12	—
Artikel 2 Nummer 13	—

Richtlinie 2000/53/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 3 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 3 Absatz 2	—
Artikel 3 Absatz 3	—
Artikel 3 Absatz 4	—
Artikel 3 Absatz 5	—
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 6
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a	Artikel 5 Absätze 4 und 5
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer i	Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe a
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer ii	Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe b
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer iii	Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe c
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b Ziffer iv	Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe d
Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c	—
Artikel 5 Absatz 1 Gedankenstrich 1	—
Artikel 5 Absatz 1 Gedankenstrich 2	Artikel 23 Absatz 3 Buchstabe b
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 24 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 1	Artikel 25
Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 2	Artikel 25 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 3	—
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1	Artikel 24 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2	Artikel 16 und Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a

Richtlinie 2000/53/EG	Vorliegende Verordnung
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 X
Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 2	—
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 26 Absätze 1 und 2
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 15 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	—
Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 1	Artikel 29 Absatz 1 und Anhang VIII Teil C
Artikel 6 Absatz 3 Unterabsatz 2	Artikel 28 Absatz 1
Artikel 6 Absatz 4	Artikel 15 Absatz 2
Artikel 6 Absatz 5	Artikel 26 Absatz 4
Artikel 6 Absatz 6	Artikel 26 Absatz 3
Artikel 7 Absatz 1	Artikel 30 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a	—
Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b	Artikel 33 Absatz 1 Buchstaben a und b
Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 2	—
Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 3	—
Artikel 7 Absatz 3	—
Artikel 7 Absatz 4	—
Artikel 7 Absatz 5	—
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 12 Absatz 1

Richtlinie 2000/53/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 12 Absatz 2
Artikel 8 Absatz 3	Artikel 11 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 4	Artikel 11 Absätze 1 und 3
Artikel 9 Absatz 1a Unterabsatz 1	Artikel 50 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 9 Absatz 1a Unterabsatz 2	Artikel 50 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 9 Absatz 1a Unterabsatz 3	Artikel 50 Absatz 1 Unterabsatz 3
Artikel 9 Absatz 1b	Artikel 50 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1c	Artikel 50 Absatz 3 Unterabsatz 3
Artikel 9 Absatz 1d	Artikel 50 Absatz 5
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 9 und Anhang V, Teil A
Artikel 9a Absatz 1	Artikel 51 Absatz 1
Artikel 9a Absatz 2	Artikel 51 Absatz 2
Artikel 9a Absatz 3	Artikel 51 Absatz 3
Artikel 9a Absatz 4	Artikel 51 Absatz 4
Artikel 9a Absatz 5	Artikel 51 Absatz 5
Artikel 9a Absatz 6	Artikel 51 Absatz 6
Artikel 10 Absatz 1	—
Artikel 10 Absatz 2	—
Artikel 10 Absatz 3	—
Artikel 10a	Artikel 56
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 52 Absatz 1

Richtlinie 2000/53/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 52 Absatz 2
Artikel 12 Absatz 1	Artikel 59 Absatz 1
Artikel 12 Absatz 2	Artikel 59 Absatz 2
Artikel 12 Absatz 3	—
Artikel 13	—
Anhang I	Anhang VIII
Anhang II	Anhang IV

2. Richtlinie 2005/64/EG

Richtlinie 2005/64/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Unterabsatz 1	Artikel 1
Artikel 1 Unterabsatz 2	—
Artikel 2	Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 3 Buchstabe a	—
Artikel 3 Buchstabe b	—
Artikel 3 Buchstabe c	Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a
Artikel 4 Nummer 1	Artikel 3 Nummer 1
Artikel 4 Nummer 2	—
Artikel 4 Nummer 3	Artikel 3 Nummer 3
Artikel 4 Nummer 4	Artikel 3 Nummer 2
Artikel 4 Nummer 5	Anhang III
Artikel 4 Nummer 6	—

Richtlinie 2005/64/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 4 Nummer 7	Artikel 3 Nummer 40
Artikel 4 Nummer 8	—
Artikel 4 Nummer 9	Artikel 3 Nummer 4
Artikel 4 Nummer 10	Artikel 3 Nummer 39
Artikel 4 Nummer 11	—
Artikel 4 Nummer 12	Artikel 3 Nummer 39
Artikel 4 Nummer 13	Artikel 3 Nummer 5
Artikel 4 Nummer 14	Artikel 3 Nummer 6
Artikel 4 Nummer 15	Artikel 3 Nummer 7
Artikel 4 Nummer 16	—
Artikel 4 Nummer 17	—
Artikel 4 Nummer 18	—
Artikel 4 Nummer 19	—
Artikel 4 Nummer 20	—
Artikel 5 Absatz 1	—
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 4	—
Artikel 6 Absatz 1	—
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 5 Absätze 4 und 5

Richtlinie 2005/64/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 6 Absatz 3	Artikel 9
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 VIII Teil E
Artikel 7 Buchstabe b	Anhang VIII Teil E
Artikel 8	—
Artikel 9	—
Artikel 10 Absatz 1	—
Artikel 10 Absatz 2	—
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	—

Richtlinie 2005/64/EG	Vorliegende Verordnung
Anhang III	—
Anhang VII	—
Anhang V	Anhang VIII Teil E
Anhang VI	—