Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►B 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)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Entscheidung 2002/525/EG der Kommission vom 27. Juni 2002	L 170	81	29.6.2002
►M2	Entscheidung 2005/63/EG der Kommission vom 24. Januar 2005	L 25	73	28.1.2005

▼B

RICHTLINIE 2000/53/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 18. September 2000

über Altfahrzeuge

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([2]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([3]), aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 23. Mai 2000 gebilligten gemeinsamen Entwurfs,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die verschiedenen einzelstaatlichen Maßnahmen in Bezug auf Altfahrzeuge sollten harmonisiert werden, um, erstens, die Umweltbelastung durch Altfahrzeuge zu verringern und dadurch einen Beitrag zum Schutz, zur Erhaltung und Qualitätsverbesserung der Umwelt sowie zur Energieeinsparung zu leisten und um, zweitens, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen in der Gemeinschaft zu vermeiden.

(2) Es muss ein gemeinschaftsweiter Rahmen geschaffen werden, um die Kohärenz zwischen den einzelstaatlichen Vorgehensweisen bei der Erreichung der oben genannten Ziele sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für die recycling- und verwertungsgerechte Konstruktion von Fahrzeugen, die Vorschriften für Rücknahmestellen und Verwertungsanlagen und die Einhaltung der Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung, wobei dem Subsidiaritätsprinzip und dem Verursacherprinzip Rechnung zu tragen ist.

(3) In der Gemeinschaft fallen jährlich zwischen 8 und 9 Millionen Tonnen Abfälle aus Altfahrzeugen an, die ordnungsgemäß entsorgt werden müssen.

(4) Zur Umsetzung der Grundsätze der Vorsorge und der Vorbeugung und im Einklang mit der Gemeinschaftsstrategie für die Abfallwirtschaft gilt es, Abfälle so weit wie möglich zu vermeiden.

(5) Ein weiteres grundlegendes Prinzip besteht darin, dass Abfälle wiederverwendet und verwertet werden sollten, wobei die Wiederverwendung und das Recycling Vorrang haben sollten.

(6) Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, dass die Wirtschaftsbeteiligten Systeme zur Rücknahme, Behandlung und Verwertung von Altfahrzeugen einrichten.

(7) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass der Letzthalter und/oder Letzteigentümer das Altfahrzeug bei einer zugelassenen Verwertungsanlage ohne Kosten aufgrund des nicht vorhandenen oder negativen Marktwerts des Fahrzeugs abliefern kann. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass die Hersteller alle Kosten oder einen wesentlichen Teil der Kosten der

([1]) ABl. C 337 vom 7.11.1997, S. 3, undABl. C 156 vom 3.6.1999, S. 5.
([2]) ABl. C 129 vom 27.4.1998, S. 44.
([3]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 11. Februar 1999 (ABl. C 150 vom 28.5.1999, S. 420), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 29. Juli 1999 (ABl. C 317 vom 4.11.1999, S. 19) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 3. Februar 2000 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 20. Juli 2000 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 7. September 2000.

▼B

Durchführung dieser Maßnahmen tragen. Das normale Funktionieren der Marktkräfte sollte nicht behindert werden.

(8) Diese Richtlinie sollte für Fahrzeuge und Altfahrzeuge, einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe, sowie für Ersatz- und Austauschteile gelten, und zwar unbeschadet der Vorschriften über Sicherheitsanforderungen sowie über die Begrenzung von Emissionen in die Luft und von Lärmemissionen.

(9) Diese Richtlinie lehnt sich, soweit angezeigt, an die Terminologie bereits bestehender Richtlinien an, nämlich der Richtlinie 67/548/EWG des Rates vom 27. Juni 1967 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe ([1]), der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ([2]) und der Richtlinie 75/442/EWG des Rates vom 15. Juli 1975 über Abfälle ([3]).

(10) Oldtimer, d. h. historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden, fallen nicht unter die Definition von Abfall im Sinne der Richtlinie 75/442/EWG und nicht in den Geltungsbereich der vorliegenden Richtlinie.

(11) Es ist wichtig, bereits bei der Konzeptentwicklung von Fahrzeugen vorbeugende Maßnahmen zu treffen, insbesondere in Form von Verminderung und Kontrolle der Verwendung gefährlicher Stoffe in Fahrzeugen, um ihrer Freisetzung in die Umwelt vorzubeugen, das Recycling zu erleichtern und die Beseitigung gefährlicher Abfälle auf Deponien zu vermeiden. Insbesondere sollte die Verwendung von Blei, Quecksilber, Kadmium und sechswertigem Chrom untersagt werden. Diese Schwermetalle sollten nur für bestimmte Einsatzzwecke verwendet werden, die in einem regelmäßig überarbeiteten Verzeichnis aufgeführt sind. Dies wird dazu beitragen, sicherzustellen, dass bestimmte Werkstoffe und Bauteile weder in Schredderabfälle gelangen noch verbrannt oder auf Deponien gelagert werden.

(12) Das Recycling aller Kunststoffe aus Altfahrzeugen sollte fortlaufend verbessert werden. Die Kommission untersucht derzeit die Auswirkungen von PVC auf die Umwelt. Ausgehend von diesen Arbeiten wird die Kommission gegebenenfalls Vorschläge hinsichtlich der Verwendung von PVC vorlegen, die auch Überlegungen in Bezug auf Fahrzeuge enthalten.

(13) Die Anforderungen an die Demontage, die Wiederverwendung und das Recycling von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen sollten bei der Konstruktion und Herstellung von Neufahrzeugen einbezogen werden.

(14) Die Entwicklung von Märkten für Recyclingmaterialien sollte gefördert werden.

(15) Um zu gewährleisten, dass Altfahrzeuge ohne Gefahr für die Umwelt entsorgt werden, sollten geeignete Rücknahmesysteme eingerichtet werden.

(16) Es sollte ein Verwertungsnachweis eingeführt werden, der Voraussetzung für die Abmeldung von Altfahrzeugen ist. Die Mitgliedstaaten, die über kein Abmeldesystem verfügen, sollten

([1]) ABl. 196 vom 16.8.1967, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/98/EG der Kommission (ABl. L 355 vom 30.12.1998, S. 1).

([2]) ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 11 vom 16.1.1999, S. 25).

([3]) ABl. L 194 vom 25.7.1975, S. 39. Richtlinie zuletzt geändert durch die Entscheidung 96/350/EG der Kommission (ABl. L 135 vom 6.6.1996, S. 32).

▼B

ein System einrichten, nach dem der jeweils zuständigen Behörde ein Verwertungsnachweis übermittelt wird, wenn das Altfahrzeug bei einer Verwertungsanlage abgeliefert wird.

(17) Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, gegebenenfalls die vorübergehende Abmeldung von Fahrzeugen zuzulassen.

(18) Der Betrieb von Rücknahmestellen und Verwertungsanlagen sollte nur zulässig sein, wenn eine entsprechende Genehmigung erteilt wurde oder — falls statt einer Genehmigung eine Registrierung erfolgt — wenn genaue Bedingungen erfüllt wurden.

(19) Die Recyclingfähigkeit und die Verwertbarkeit von Fahrzeugen sollten gefördert werden.

(20) Für die Lagerung und Behandlung von Altfahrzeugen müssen Anforderungen festgelegt werden, um nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt vorzubeugen und Handels- und Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

(21) Um kurzfristig Ergebnisse erzielen zu können und dabei den Unternehmen, Verbrauchern und Behörden die erforderlichen längerfristigen Perspektiven zu geben, sollten für die Wirtschaftsbeteiligten quantifizierte Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung festgelegt werden.

(22) Die Hersteller sollten dafür sorgen, dass Fahrzeuge so konstruiert und hergestellt werden, dass die quantifizierten Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung erreicht werden. Zu diesem Zweck wird die Kommission die Ausarbeitung von europäischen Normen fördern und die weiteren erforderlichen Maßnahmen treffen, um die einschlägigen Rechtsvorschriften für die europäische Fahrzeug-Typgenehmigung zu ändern.

(23) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass bei der Durchführung dieser Richtlinie der Wettbewerb aufrechterhalten wird, insbesondere hinsichtlich des Marktzugangs von kleinen und mittleren Unternehmen bei Rücknahme, Demontage, Behandlung und Recycling von Altfahrzeugen.

(24) Um die Demontage und Verwertung und insbesondere das Recycling von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten die Fahrzeughersteller den zugelassenen Verwertungsanlagen insbesondere für gefährliche Stoffe alle notwendigen Demontageinformationen zur Verfügung stellen.

(25) Die Erstellung europäischer Normen sollte gegebenenfalls unterstützt werden. Die Fahrzeughersteller und die Werkstoffzulieferer sollten Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe verwenden, die von der Kommission mit Unterstützung des zuständigen Ausschusses festzulegen sind. Hierbei berücksichtigt die Kommission gegebenenfalls die Arbeit der zuständigen internationalen Gremien in diesem Bereich.

(26) Um die Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie überprüfen zu können, werden gemeinschaftsweite Daten über Altfahrzeuge benötigt.

(27) Die Verbraucher müssen angemessen informiert werden, damit sie ihr Verhalten und ihre Einstellungen ändern. Hierzu sollten die jeweiligen Wirtschaftsbeteiligten entsprechende Informationen zur Verfügung stellen.

(28) Die Mitgliedstaaten können sich dafür entscheiden, bestimmte Vorschriften im Wege von Vereinbarungen mit dem betroffenen Wirtschaftszweig umzusetzen, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind.

(29) Die Anpassung der Bestimmungen für Verwertungsanlagen und für die Verwendung gefährlicher Stoffe an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt sowie die Festlegung der Mindeststandards für den Verwertungsnachweis, der Datenbank-Formate

▼B

und der erforderlichen Durchführungsmaßnahmen zur Überprüfung der Einhaltung der quantifizierten Zielvorgaben sollte von der Kommission im Rahmen eines Ausschussverfahrens vorgenommen werden.

(30) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ([1]) erlassen werden.

(31) Die Mitgliedstaaten können die Bestimmungen dieser Richtlinie vor dem in ihr festgelegten Zeitpunkt anwenden, vorausgesetzt, solche Maßnahmen stehen mit dem Vertrag in Einklang —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziele

In dieser Richtlinie sind Maßnahmen festgelegt, die vorrangig auf die Vermeidung von Fahrzeugabfällen und darüber hinaus auf die Wiederverwendung, das Recycling und andere Formen der Verwertung von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen zur Verringerung der Abfallbeseitigung sowie auf eine Verbesserung der Umweltschutzleistung aller in den Lebenskreislauf von Fahrzeugen einbezogenen Wirtschaftsbeteiligten und insbesondere der unmittelbar mit der Behandlung von Altfahrzeugen befassten Wirtschaftsbeteiligten abzielen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrzeug“ Fahrzeuge der Klassen M_1 oder N_1 gemäß Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 92/61/EWG, jedoch unter Ausschluss von dreirädrigen Krafträdern;

2. „Altfahrzeug“ Fahrzeuge, die im Sinne von Artikel 1 Buchstabe a) der Richtlinie 75/442/EWG als Abfall gelten;

3. „Hersteller“ den Fahrzeughersteller oder den gewerblichen Importeur eines Fahrzeugs in einen Mitgliedstaat;

4. „Vermeidung“ Maßnahmen zur Verringerung der Menge und der Umweltschädlichkeit von Altfahrzeugen, ihren Werkstoffen und Substanzen;

5. „Behandlung“ Tätigkeiten, die nach der Übergabe des Altfahrzeugs an eine Anlage zur Beseitigung von Schadstoffen, zur Demontage, zur Grobzerkleinerung, zum Schreddern, zur Verwertung oder zur Vorbereitung der Beseitigung der Schredder-Abfälle durchgeführt werden, sowie sonstige Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Verwertung und/oder Beseitigung von Altfahrzeugen und Altfahrzeugbauteilen;

6. „Wiederverwendung“ Maßnahmen, bei denen Altfahrzeugbauteile zu dem gleichen Zweck verwendet werden, für den sie entworfen wurden;

7. „Recycling“ die in einem Produktionsprozess erfolgende Wiederaufarbeitung der Abfallmaterialien für den ursprünglichen Zweck oder für andere Zwecke, jedoch mit Ausnahme der energetischen Verwertung. Unter energetischer Verwertung ist die Verwendung von brennbarem Abfall zur Energieerzeugung durch direkte Verbrennung mit oder ohne Abfall anderer Art, aber mit Rückgewinnung der Wärme zu verstehen;

([1]) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

▼B

8. „Verwertung“ jedes der anwendbaren in Anhang II B der Richtlinie 75/442/EWG genannten Verfahren;

9. „Beseitigung“ jedes der anwendbaren in Anhang II A der Richtlinie 75/442/EWG genannten Verfahren;

10. „Wirtschaftsbeteiligte“ Hersteller, Vertreiber, Rücknahmestellen, Kfz-Versicherungsgesellschaften, Demontagebetriebe, Schredderanlagenbetreiber, Verwertungsbetriebe, Recyclingbetriebe sowie sonstige Betriebe für die Behandlung von Altfahrzeugen einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe;

11. „gefährlicher Stoff“ jeden Stoff, der nach der Richtlinie 67/548/EWG als gefährlich gilt;

12. „Schredderanlage“ jede Anlage, die dazu dient, Altfahrzeuge zu zertrümmern oder zu zerkleinern, einschließlich zum Zweck der Gewinnung von unmittelbar wiederverwendbarem Metallschrott.

13. „Demontageinformationen“ alle Informationen, die zur sach- und umweltgerechten Behandlung eines Altfahrzeugs notwendig sind. Sie werden den zugelassenen Verwertungsanlagen von den Fahrzeugherstellern und Zulieferern in Form von Handbüchern oder elektronischen Medien (z. B. CD-Rom, Online-Dienste) zur Verfügung gestellt.

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Fahrzeuge und Altfahrzeuge einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe. Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 gilt dies unabhängig davon, wie das Fahrzeug während seiner Nutzung gewartet oder repariert worden ist und ob es mit vom Hersteller gelieferten Bauteilen oder mit anderen Bauteilen bestückt ist, deren Einbau als Ersatz- oder Austauschteile den einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften oder einzelstaatlichen Vorschriften entspricht.

(2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet der bestehenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und der einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften, insbesondere über Sicherheitsanforderungen, die Begrenzung von Emissionen in die Luft und von Lärmemissionen sowie den Schutz des Bodens und des Wassers.

(3) Wenn ein Hersteller ausschließlich Fahrzeuge herstellt oder importiert, die nach Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe a) der Richtlinie 70/156/EWG von jener Richtlinie freigestellt sind, können die Mitgliedstaaten diesen Hersteller und die von ihm hergestellten oder importierten Fahrzeuge von Artikel 7 Absatz 4, Artikel 8 und Artikel 9 der vorliegenden Richtlinie ausnehmen.

(4) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG sind von Artikel 7 ausgenommen.

(5) Für dreirädrige Kraftfahrzeuge gelten nur Artikel 5 Absätze 1 und 2 und Artikel 6 dieser Richtlinie.

Artikel 4

Abfallvermeidung

(1) Zur Förderung der Abfallvermeidung wirken die Mitgliedstaaten insbesondere darauf hin, dass

a) die Fahrzeughersteller in Zusammenarbeit mit der Werkstoff- und Zulieferindustrie die Verwendung gefährlicher Stoffe in Fahrzeugen begrenzen und diese bereits ab der Konzeptentwicklung von Fahrzeugen so weit wie möglich reduzieren, insbesondere um ihrer Freisetzung in die Umwelt vorzubeugen, das Recycling zu erleichtern und die Notwendigkeit der Beseitigung gefährlicher Abfälle zu vermeiden;

▼B

b) bei der Konstruktion und Produktion von neuen Fahrzeugen der Demontage, Wiederverwendung und Verwertung, insbesondere dem Recycling, von Altfahrzeugen, ihren Bauteilen und Werkstoffen umfassend Rechnung getragen wird und diese Tätigkeiten erleichtert werden;

c) die Fahrzeughersteller in Zusammenarbeit mit der Werkstoff- und Zulieferindustrie bei der Herstellung von Fahrzeugen und anderen Produkten verstärkt Recyclingmaterial verwenden, um die Märkte für Recyclingmaterial auszubauen.

(2) a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht werden, kein Blei, Quecksilber, Kadmium oder sechswertiges Chrom enthalten, außer in den in Anhang II genannten Fällen unter den dort genannten Bedingungen.

b) Anhang II wird von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 11 regelmäßig im Einklang mit dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt geändert, um

i) erforderlichenfalls Höchstkonzentrationswerte festzulegen, bis zu deren Erreichen das Vorhandensein der in Buchstabe a) genannten Stoffe in bestimmten Werkstoffen und Bauteilen von Fahrzeugen toleriert wird;

ii) bestimmte Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen von den Bestimmungen des Buchstabens a) auszunehmen, wenn die Verwendung dieser Stoffe unvermeidbar ist;

iii) Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen aus Anhang II zu streichen, wenn die Verwendung dieser Substanzen vermeidbar ist;

iv) im Rahmen der Ziffern i) und ii) diejenigen Werkstoffe und Bauteile, die vor einer weiteren Behandlung entfernt werden können, zu bestimmen; diese sind zu kennzeichnen oder auf andere geeignete Weise kenntlich zu machen.

c) Die Kommission nimmt spätestens am 21. Oktober 2001 eine erste Änderung des Anhangs II vor. Die dort aufgeführten Ausnahmen werden auf keinen Fall vor dem 1. Januar 2003 gestrichen.

Artikel 5

Rücknahme

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass

— die Wirtschaftsbeteiligten für alle Altfahrzeuge und, soweit technisch machbar, für Abfall-Altteile aus Reparaturen von Personenkraftwagen Rücknahmesysteme einrichten;

— Rücknahmestellen in ihrem Hoheitsgebiet angemessen verfügbar sind.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen auch die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass sämtliche Altfahrzeuge den zugelassenen Verwertungsanlagen zugeleitet werden.

(3) Die Mitgliedstaaten richten ein System ein, nach dem Altfahrzeuge nur abgemeldet werden dürfen, wenn für sie ein Verwertungsnachweis vorgelegt wurde. Dieser Nachweis wird dem Halter und/oder Eigentümer bei der Ablieferung des Altfahrzeugs bei einer Verwertungsanlage ausgestellt. Verwertungsanlagen, die über eine Zulassung gemäß Artikel 6 verfügen, dürfen einen Verwertungsnachweis ausstellen. Die Mitgliedstaaten können gestatten, dass Hersteller, Händler und Rücknahmestellen im Auftrag einer zugelassenen Verwertungsanlage Verwertungsnachweise ausstellen, sofern sie gewährleisten, dass das Altfahrzeug einer zugelassenen Verwertungsanlage zugeführt wird, und sofern sie amtlich registriert sind.

▼B

Die Ausstellung eines Verwertungsnachweises durch Verwertungsanlagen oder durch Händler oder Rücknahmestellen im Auftrag einer zugelassenen Verwertungsanlage begründet für diese keinen Anspruch auf Kostenerstattung, es sei denn, dass die Mitgliedstaaten dies ausdrücklich vorsehen.

Die Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie über kein Abmeldesystem verfügen, richten ein System ein, nach dem der jeweils zuständigen Behörde ein Verwertungsnachweis übermittelt wird, wenn das Altfahrzeug bei einer Verwertungsanlage abgeliefert wird, und kommen im Übrigen den Bestimmungen dieses Absatzes nach. Die Mitgliedstaaten, die von diesem Unterabsatz Gebrauch machen, müssen die Kommission über die Gründe hierfür unterrichten.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Ablieferung eines Fahrzeugs bei einer zugelassenen Verwertungsanlage gemäß Absatz 3 für den Letzthalter und/oder Letzteigentümer ohne Kosten aufgrund des nicht vorhandenen oder negativen Marktwerts des Fahrzeugs erfolgt.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Hersteller alle Kosten oder einen wesentlichen Teil der Kosten der Durchführung dieser Maßnahme tragen und/oder Altfahrzeuge unter den in Unterabsatz 1 genannten Bedingungen zurücknehmen.

Die Mitgliedstaaten können vorsehen, dass die Ablieferung von Altfahrzeugen nicht völlig kostenlos ist, wenn das Altfahrzeug die wesentlichen Bauteile eines Fahrzeugs, insbesondere den Motor und die Karosserie, nicht mehr enthält oder Abfälle enthält, die dem Altfahrzeug hinzugefügt wurden.

Die Kommission überprüft regelmäßig die Durchführung des Unterabsatzes 1, um sicherzustellen, dass sie nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führt, und schlägt erforderlichenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat eine Änderung dieser Bestimmung vor.

(5) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die zuständigen Behörden die in anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 3 ausgestellten Verwertungsnachweise gegenseitig anerkennen und akzeptieren. Dazu wird die Kommission spätestens am 21. Oktober 2001 Mindestanforderungen für den Verwertungsnachweis festlegen.

Artikel 6

Behandlung

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Altfahrzeuge gemäß den allgemeinen Anforderungen des Artikels 4 der Richtlinie 75/442/EWG und nach den im Anhang I der vorliegenden Richtlinie aufgeführten technischen Mindestanforderungen gelagert (selbst zwischengelagert) und behandelt werden; die innerstaatlichen Gesundheitsschutz- und Umweltvorschriften bleiben hiervon unberührt.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Anlagen oder Betriebe, die Behandlungstätigkeiten durchführen, gemäß den Artikeln 9, 10 und 11 der Richtlinie 75/442/EWG von den zuständigen Behörden eine Genehmigung einholen oder sich von diesen registrieren lassen.

Die Ausnahme von der Genehmigungspflicht nach Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b) der Richtlinie 75/442/EWG kann auf Verwertungstätigkeiten für Abfall von Altfahrzeugen angewandt werden, nachdem diese gemäß Anhang I Nummer 3 der vorliegenden Richtlinie behandelt wurden, wenn die zuständigen Behörden vor der Registrierung eine Inspektion durchführen. Hierbei wird mit Blick auf die Einhaltung der in Artikel 4 der Richtlinie 75/442/EWG genannten Ziele Folgendes überprüft:

a) Art und Menge der zu behandelnden Abfälle;

▼B

b) allgemeine technische Anforderungen, die einzuhalten sind;

c) erforderliche Sicherheitsvorkehrungen.

Diese Inspektion findet einmal jährlich statt. Die Mitgliedstaaten, die von der Ausnahmeregelung Gebrauch machen, übermitteln der Kommission die Ergebnisse.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Anlagen oder Betriebe, die Behandlungstätigkeiten durchführen, entsprechend Anhang I mindestens folgende Anforderungen erfüllen:

a) Die Altfahrzeuge müssen vor der weiteren Behandlung entfrachtet werden, oder es müssen gleichwertige Vorkehrungen getroffen werden, um nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern. Bauteile und Werkstoffe, die gemäß Artikel 4 Absatz 2 gekennzeichnet oder auf andere Weise kenntlich gemacht sind, sind vor der weiteren Behandlung zu entfernen.

b) Gefährliche Werkstoffe und Bauteile müssen selektiv entfernt und abgesondert werden, damit nachfolgende Schredder-Abfälle von Altfahrzeugen nicht verunreinigt werden.

c) Die Zerlegung und Lagerung ist so durchzuführen, dass die Fahrzeugbauteile für die Wiederverwendung und die Verwertung, insbesondere das Recycling, geeignet sind.

Tätigkeiten zur Beseitigung von Schadstoffen aus Altfahrzeugen gemäß Anhang I Nummer 3 sind so bald wie möglich auszuführen.

(4) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die in Absatz 2 genannte Genehmigung oder Registrierung alle erforderlichen Bedingungen zur Einhaltung der Anforderungen der Absätze 1, 2 und 3 enthält.

(5) Die Mitgliedstaaten setzen sich dafür ein, dass Anlagen oder Betriebe, die Behandlungstätigkeiten durchführen, zertifizierte Umweltmanagementsysteme einführen.

Artikel 7

Wiederverwendung und Verwertung

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um darauf hinzuwirken, dass wiederverwendbare Bauteile wiederverwendet, nicht wiederverwendbare Bauteile verwertet und — sofern dies unter Umweltgesichtspunkten vertretbar ist — vorzugsweise dem Recycling zugeführt werden, wobei die Anforderungen an die Sicherheit von Fahrzeugen sowie die Umweltanforderungen, wie die Begrenzung von Emissionen in die Luft und Lärmemissionen, unberührt bleiben.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Wirtschaftsbeteiligten folgende Zielvorgaben erreichen:

a) Bis spätestens 1. Januar 2006 werden die Wiederverwendung und Verwertung bei allen Altfahrzeugen auf mindestens 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr erhöht. Innerhalb derselben Frist werden die Wiederverwendung und das Recycling auf mindestens 80 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr erhöht.

   Für vor dem 1. Januar 1980 hergestellte Fahrzeuge können die Mitgliedstaaten niedrigere Zielvorgaben vorsehen, die aber für Wiederverwendung und Verwertung nicht unter 75 % und für Wiederverwendung und Recycling nicht unter 70 % liegen dürfen. Mitgliedstaaten, die von diesem Unterabsatz Gebrauch machen, unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über die Gründe dafür.

b) Bis spätestens 1. Januar 2015 werden die Wiederverwendung und Verwertung bei allen Altfahrzeugen auf mindestens 95 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr erhöht. Bis zu diesem Termin wird die Wiederverwendung und das Recycling auf

▼B

mindestens 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr erhöht.

Bis spätestens 31. Dezember 2005 überprüfen das Europäische Parlament und der Rat die unter Buchstabe b) genannten Zielvorgaben auf der Grundlage eines Berichts der Kommission, dem ein Vorschlag beigefügt ist. Die Kommission berücksichtigt in ihrem Bericht die Entwicklung bei der Materialzusammensetzung von Fahrzeugen und andere relevante fahrzeugbezogene Umweltaspekte.

Die Kommission legt nach dem Verfahren des Artikels 11 die erforderlichen Einzelheiten fest, um die Einhaltung der in diesem Absatz genannten Zielvorgaben durch die Mitgliedstaaten zu kontrollieren. Hierbei berücksichtigt die Kommission alle einschlägigen Faktoren, unter anderem die Verfügbarkeit von Daten und die Frage der Aus- und Einfuhr von Altfahrzeugen. Die Kommission trifft diese Maßnahme spätestens am 21. Oktober 2002.

(3) Das Europäische Parlament und der Rat legen auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission Zielvorgaben für die Wiederverwendung und Verwertung sowie für die Wiederverwendung und das Recycling für die Jahre nach 2015 fest.

(4) Zur Vorbereitung einer Änderung der Richtlinie 70/156/EWG fördert die Kommission die Ausarbeitung europäischer Normen über die Demontierbarkeit, die Verwertbarkeit und die Recyclingfähigkeit von Fahrzeugen. Sobald diese Normen gebilligt sind, auf jeden Fall aber spätestens Ende 2001, erlassen das Europäische Parlament und der Rat auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission eine Änderung der Richtlinie 70/156/EWG, nach der mehr als drei Jahre nach dieser Änderung der Richtlinie 70/156/EWG in Verkehr gebrachte Fahrzeuge, für die die Typgenehmigung gemäß der genannten Richtlinie erteilt wurde, zu mindestens 85 Gewichtsprozent je Fahrzeug wiederverwendbar und/oder recyclingfähig und zu mindestens 95 Gewichtsprozent je Fahrzeug wiederverwendbar und/oder verwertbar sein müssen.

(5) Bei ihrem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG in Bezug auf die Demontierbarkeit und die Verwertungs- und Recyclingfähigkeit von Fahrzeugen trägt die Kommission, soweit angezeigt, dem Umstand Rechnung, dass sichergestellt werden muss, dass die Wiederverwendung von Bauteilen keine Sicherheits- und Umweltrisiken verursacht.

Artikel 8

Kennzeichnungsnormen/Demontageinformationen

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Hersteller in Absprache mit der Werkstoff- und Zulieferindustrie Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe verwenden, insbesondere um die Identifizierung derjenigen Bauteile und Werkstoffe zu erleichtern, die wiederverwendet oder verwertet werden können.

(2) Spätestens am 21. Oktober 2001 legt die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 11 die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Normen fest. Hierbei berücksichtigt die Kommission die Arbeit der zuständigen internationalen Gremien in diesem Bereich und trägt gegebenenfalls zu dieser Arbeit bei.

(3) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Hersteller für jeden in Verkehr gebrachten neuen Fahrzeugtyp binnen sechs Monaten nach Inverkehrbringen Demontageinformationen bereitstellen. In diesen Informationen sind, insbesondere im Hinblick auf die Erreichung der Ziele gemäß Artikel 7 die einzelnen Fahrzeugbauteile und -werkstoffe sowie die Stellen aufgeführt, an denen sich gefährliche Stoffe im Fahrzeug befinden, soweit dies für die Verwertungsanlagen zur Einhaltung dieser Richtlinie erforderlich ist.

(4) Unbeschadet der Wahrung der Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse treffen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Hersteller von Fahrzeugbauteilen den zugelassenen

▼B

Verwertungsanlagen auf Anforderung angemessene Informationen zur Demontage, Lagerung und Prüfung von wiederverwendbaren Teilen zur Verfügung stellen.

Artikel 9

Berichterstattung und Information

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle drei Jahre einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie. Der Bericht ist anhand eines von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 6 der Richtlinie 91/692/EWG ([1]) im Hinblick auf die Einrichtung von Datenbanken über Altfahrzeuge und deren Behandlung ausgearbeiteten Fragebogens oder Schemas zu erstellen. Der Bericht muss sachdienliche Informationen enthalten über etwaige Veränderungen der Betriebsstrukturen im Bereich des Vertriebs von Fahrzeugen sowie in der Rücknahme-, Demontage-, Schredder-, Verwertungs- und Recyclingwirtschaft, die zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen oder in den Mitgliedstaaten führen. Der Fragebogen bzw. das Schema wird den Mitgliedstaaten sechs Monate vor Beginn des Berichtszeitraums übersandt. Der Bericht ist bei der Kommission innerhalb von neun Monaten nach Ablauf des von ihm erfassten Dreijahreszeitraums einzureichen.

Der erste Bericht erfasst einen Dreijahreszeitraum ab 21. April 2002.

Auf der Grundlage der vorgenannten Angaben veröffentlicht die Kommission innerhalb von neun Monaten nach Erhalt der einzelstaatlichen Berichte einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.

(2) Die Mitgliedstaaten schreiben in jedem einzelnen Fall den betreffenden Wirtschaftsbeteiligten vor, Informationen zu veröffentlichen über:

— die verwertungs- und recyclinggerechte Konstruktion von Fahrzeugen und ihren Bauteilen;

— die umweltverträgliche Behandlung von Altfahrzeugen, insbesondere die Entfernung aller Flüssigkeiten und die Demontage;

— die Entwicklung und Optimierung von Möglichkeiten zur Wiederverwendung, zum Recycling und zur Verwertung von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen;

— die bei Verwertung und Recycling erzielten Fortschritte zur Verringerung des zu entsorgenden Abfalls und zur Erhöhung der Verwertungs- und Recyclingrate.

Der Hersteller hat diese Informationen den potentiellen Fahrzeugkäufern zugänglich zu machen. Die Informationen sind in die Werbeschriften für das neue Fahrzeug aufzunehmen.

Artikel 10

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 21. April 2002 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten derartige Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

([1]) ABl. L 377 vom 31.12.1991, S. 48.

▼B

(3) Sofern die mit dieser Richtlinie angestrebten Ziele erreicht werden, können die Mitgliedstaaten durch Vereinbarungen zwischen den zuständigen Behörden und den betroffenen Wirtschaftszweigen Artikel 4 Absatz 1, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 7 Absatz 1, Artikel 8 Absätze 1 und 3 sowie Artikel 9 Absatz 2 umsetzen und die Modalitäten füir die Umsetzung des Artikels 5 Absatz 4 präzisieren. Diese Vereinbarungen müssen den folgenden Anforderungen entsprechen:

a) Die Vereinbarungen müssen durchsetzbar sein;

b) in den Vereinbarungen müssen Ziele und die entsprechenden Fristen für ihre Verwirklichung benannt werden;

c) die Vereinbarungen müssen im Veröffentlichungsblatt des betreffenden Landes oder in einer der Öffentlichkeit gleichermaßen zugänglichen offiziellen Quelle veröffentlicht und der Kommission übermittelt werden;

d) die im Rahmen einer Vereinbarung erzielten Ergebnisse sind regelmäßig zu überwachen, den zuständigen Behörden und der Kommission mitzuteilen und der Öffentlichkeit unter den in der Vereinbarung festgelegten Bedingungen zugänglich zu machen;

e) die zuständigen Behörden sorgen für die Überprüfung der im Rahmen einer Vereinbarung erzielten Ergebnisse;

f) im Falle der Nichterfüllung der Vereinbarung müssen die Mitgliedstaaten die entsprechenden Bestimmungen dieser Richtlinie durch den Erlass von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften umsetzen.

Artikel 11

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 18 der Richtlinie 75/442/EWG eingesetzten Ausschuss, nachstehend „Ausschuss“ genannt, unterstützt.

(2) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

(4) Die Kommission legt nach dem Verfahren dieses Artikels Folgendes fest:

a) die Mindestanforderungen für den Verwertungsnachweis gemäß Artikel 5 Absatz 5,

b) die in Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 3 erwähnten Einzelheiten,

c) die Formate für das Datenbanksystem gemäß Artikel 9,

d) die zur Anpassung der Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen.

Artikel 12

Inkrafttreten

(1) Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

(2) Artikel 5 Absatz 4

— gilt ab 1. Juli 2002 für ab diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge;

— ab 1. Januar 2007 für Fahrzeuge, die vor dem im ersten Gedankenstrich genannten Zeitpunkt in Verkehr gebracht wurden.

▼B

(3) Die Mitgliedstaaten können Artikel 5 Absatz 4 vor den in Absatz 2 des vorliegenden Artikels festgelegten Zeitpunkten anwenden.

Artikel 13

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG I

Technische Mindestanforderungen für die Behandlung gemäß Artikel 6 Absätze 1 und 3

1. Standorte für die Lagerung (einschließlich der Zwischenlagerung) von Altfahrzeugen vor ihrer Behandlung

   — geeignete Bereiche mit undurchlässiger Oberfläche und Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten und fettlösende Reinigungsmittel;

   — Ausrüstung für die Aufbereitung von Wasser, einschließlich Regenwasser, in Übereinstimmung mit Gesundheits- und Umweltschutzvorschriften.

2. Behandlungsstandorte

   — geeignete Bereiche mit undurchlässiger Oberfläche und Auffangeinrichtungen und Abscheidern für auslaufende Flüssigkeiten und fettlösende Reinigungsmittel;

   — geeignete Lager von demontierten Ersatzteilen, einschließlich Lagerung von ölverschmutzten Ersatzteilen auf undurchlässigen Oberflächen;

   — geeignete Behälter für die Lagerung von Batterien (Elektrolytneutralisierung vor Ort oder an anderer Stelle), Filtern und PCB/PCT-haltigen Kondensatoren;

   — geeignete Lagertanks für die gesonderte Lagerung von Flüssigkeiten aus Altfahrzeugen: Kraftstoff, Motoröl, Getriebeöl, Kraftübertragungsflüssigkeit, Hydrauliköl, Kühlflüssigkeit, Frostschutzmittel, Bremsflüssigkeit, Batteriesäuren, Flüssigkeiten aus Klimaanlagen und sonstige Flüssigkeiten in Altfahrzeugen;

   — Ausrüstung für die Aufbereitung von Wasser, einschließlich Regenwasser, in Übereinstimmung mit Gesundheits- und Umweltschutzvorschriften;

   — geeignete Lagerung von Altreifen, einschließlich Feuerschutzmaßnahmen und Vermeidung zu großer Lagerbestände.

3. Behandlung zur Beseitigung von Schadstoffen aus Altfahrzeugen

   — Entfernung von Batterien und Flüssiggastanks;

   — Entfernung oder Neutralisierung potentiell explosionsfähiger Bauteile (z. B. Airbags);

   — Entfernung sowie getrennte Sammlung und Lagerung von Kraftstoff, Motoröl, Kraftübertragungsflüssigkeit, Getriebeöl, Hydrauliköl, Kühlflüssigkeit, Frostschutzmittel, Bremsflüssigkeit und Flüssigkeiten aus Klimaanlagen sowie anderen in den Altfahrzeugen enthaltenen Flüssigkeiten, es sei denn, sie sind für die Wiederverwendung der betreffenden Teile erforderlich.

   — soweit durchführbar, Entfernung aller Bauteile, die nachweislich Quecksilber enthalten.

4. Behandlung zur Verbesserung des Recycling

   — Entfernung von Katalysatoren;

   — Entfernung von kupfer-, aluminium- und magnesiumhaltigen Metallbauteilen, wenn die entsprechenden Metalle nicht beim Schreddern getrennt werden;

   — Entfernung von Reifen und großen Kunststoffbauteilen, (Stoßfänger, Armaturenbrett, Flüssigkeitsbehälter usw.), wenn die entsprechenden Materialien beim Schreddern nicht in einer Weise getrennt werden, die ihr tatsächliches Recycling als Rohstoff ermöglicht;

   — Entfernung von Glas.

5. Bei der Lagerung ist eine Beschädigung von Bauteilen, die Flüssigkeiten enthalten, sowie von verwertbaren Bau- und Ersatzteilen zu vermeiden.

▼M1

ANHANG II

Von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a) ausgenommene Werkstoffe und Bauteile

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Fälligkeitsdatum der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b) Ziffer iv)
Blei als Bestandteil einer Legierung		
1. Stahl für Bearbeitungszwecke und feuerverzinkter Stahl mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprocent		
2. a) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von bis zu 2 Gewichtsprozent	1. Juli 2005 (1)	
b) Aluminium für Bearbeitungszwecke mit einem Bleianteil von 1 Gewichtsprozent	1. Juli 2008 (2)	
3. Kupferlegierung mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent		
4. Blei-/Bronze-Lagerschalen und -Buchsen		
Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen		
5. Batterien		X
6. Schwingungsdämpfer		X
7. Auswuchtgewichte	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Auswuchtgewichte, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Juli 2005 (3)	X
8. Vulkanisierungsmittel und Stabilisatoren für Elastomere in Anwendungen der Flüssigkeitshandhabung und der Kraftübertragung	1. Juli 2005 (4)	
9. Stabilisator in Schutzanstrichen	1. Juli 2005	
10. Kohlebürsten für Elektromotoren	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Kohlebürsten für Elektromotoren, die zur Wartung dieser Fahrzeuge bestimmt sind: 1. Januar 2005	
11. Lötmittel in elektronischen Leiterplatten und sonstigen elektrischen Anwendungen		X (5)
12. Kupfer in Bremsbelägen mit einem Bleianteil von mehr als 0,5 Gewichtsprozent	Vor dem 1. Juli 2003 typgenehmigte Fahrzeuge und Wartung dieser Fahrzeuge: 1. Juli 2004	X
13. Ventilsitze	Motortypen, die vor dem 1. Juli 2003 entwickelt wurden: 1. Juli 2006	

▼M1

Werkstoffe und Bauteile	Anwendungsbereich und Fälligkeitsdatum der Ausnahme	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b) Ziffer iv)
14. Elektrische Bauteile, die Blei gebunden in einer Glas- oder Keramik-Matrix enthalten, ausgenommen Glas in Glühlampen und die Glasur von Zündkerzen		X ([6]) (für andere als piezoelektrische Bauteile in Motoren)
15. Glas in Glühlampen und Glasur von Zündkerzen	1. Januar 2005	
16. Pyrotechnische Auslösegeräte	1. Juli 2007	
Sechswertiges Chrom		
17. Korrosionsschutzschichten	1. Juli 2007	
18. Absorptionskühlschränke in Wohnmobilen		X
Quecksilber		
19. Entladungslampen und Instrumententafelanzeigen		X
Cadmium		
20. Dickschichtpasten	1. Juli 2006	
21. Batterien für Elektrofahrzeuge	31. Dezember 2005 Nach dem 31. Dezember 2005 dürfen NiCd-Batterien nur noch als Ersatzteile für Fahrzeuge in Verkehr gebracht werden, die vor diesem Datum auf den Markt gekommen sind	X

([1]) Die Kommission prüft bis zum 1. Januar 2005, ob die für das Einstellen der Verwendung vorgesehene Frist für diesen Eintrag angesichts der Verfügbarkeit von Ersatzstoffen für Blei und unter Berücksichtigung der Ziele des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a) neu festzulegen ist.

([2]) Siehe Fußnote 1.

([3]) Bis zum 1. Januar 2005 überprüft die Kommission diese Ausnahme im Lichte der Aspekte der Straßenverkehrssicherheit.

([4]) Siehe Fußnote 1.

([5]) Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 14 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

([6]) Demontage, wenn im Zusammenhang mit dem Eintrag 11 ein durchschnittlicher Schwellenwert von 60 Gramm je Fahrzeug überschritten wird. Elektronische Einrichtungen, die nicht vom Hersteller bei der Fertigung eingebaut wurden, werden bei der Anwendung dieser Klausel nicht berücksichtigt.

Anmerkungen:

— Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,1 Gewichtsprozent Blei, sechswertigem Chrom und Quecksilber je homogenem Werkstoff und 0,01 Gewichtsprozent Cadmium je homogenem Werkstoff wird toleriert, sofern diese Stoffe nicht absichtlich hinzugefügt wurden ([1]).

— Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,4 Gewichtsprozent Blei in Aluminium wird ebenfalls toleriert, sofern dieses nicht absichtlich hinzugefügt wurde ([2]).

([1]) „Absichtlich hinzugefügt“ bedeutet „bewusst in der Zusammensetzung eines Werkstoffs oder Bauteils verwendet, in dem sein Vorhandensein im Endprodukt erwünscht ist, um eine bestimmte Eigenschaft, ein bestimmtes Aussehen oder eine bestimmte Qualität zu erzielen“. Die Verwendung von rezykliertem Material als Rohstoff für den Hersteller neuer Erzeugnisse, bei dem ein gewisser Anteil des rezyklierten Materials Anteile von reglementierten Metallen enthalten kann, wird nicht als absichtlich hinzugefügt angesehen.

([2]) Siehe Fußnote 1.

▼**M1**

— Ein Höchstkonzentrationswert von bis zu 0,4 Gewichtsprozent Blei in Kupfer für Reibmaterialien in Bremsbelägen wird bis zum 1. Juli 2007 toleriert, sofern dieses nicht absichtlich hinzugefügt wurde ([1]).

— Die Wiederverwendung von Fahrzeugteilen, die zum Zeitpunkt des Auslaufens einer Ausnahme bereits in Verkehr waren, ist uneingeschränkt zulässig, da sie nicht unter Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a) fällt.

▼**M2**

— Nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebrachte Ersatzteile, die für vor dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebrachte Fahrzeuge verwendet werden, sind von den Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a) ausgenommen ([2]).

([1]) Siehe Fußnote 1.
([2]) Diese Klausel gilt nicht für Auswuchtgewichte, Kohlebürsten für Elektromotoren und Bremsbeläge, da diese Bauteile durch besondere Einträge abgedeckt sind.