GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 39/1999

vom Rat festgelegt am 29. Juli 1999

im Hinblick auf den Erlaß der Richtlinie 1999/…/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge

(1999/C 317/03)

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 Stellungnahme des Ausschusses der Regionen [3],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags [4],

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 Qualtitätsverbesserung 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 obengenannten Ziele sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für die recycling- und verwertungsgerechte Konstruktion von Fahrzeugen, die Vorschriften für Rücknahme- 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 soweit 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 die erforderlichen Maßnahmen treffen, um sicherzustellen, 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 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 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 [5], der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger [6] und der Richtlinie 75/442/EWG des Rates vom 15. Juli 1975 über Abfälle [7].

---

[1] ABl. C 337 vom 7.11.1997, S. 3, und ABl. C 156 vom 3.6.1999, S. 5.

[2] ABl. C 129 vom 27.4.1998, S. 44.

[3] Stellungnahme vom … (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

[4] 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 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom … (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

[5] ABl. 196 vom 16.8.1967, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 199 vom 30.7.1999, S. 57).

[6] 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).

[7] 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).

(10) 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.

(11) 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.

(12) 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.

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

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

(15) Es sollte ein Verwertungsnachweis eingeführt werden, der Voraussetzung für die Abmeldung von Altfahrzeugen ist. Die Mitgliedstaaten, die über kein Abmeldesystem verfügen, sollten ein System einrichten, nach dem der jeweils zuständigen Behörde ein Verwertungsnachweis übermittelt wird, wenn das Altfahrzeug bei einer Verwertungsanlage abgeliefert wird.

(16) Der Betrieb von Rücknahme- 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.

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

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

(19) 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.

(20) 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.

(21) 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.

(22) Um die Demontage und das Recycling von Altfahrzeugen zu erleichtern, sollten die Fahrzeughersteller den Verwertungsanlagen Demontagehandbücher zur Verfügung stellen.

(23) Die Fahrzeughersteller und die Werkstoffzulieferer sollten Kennzeichnungsstandards 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.

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

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

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

(27) 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 und der erforderlichen Durchführungsmaßnahmen zur Überprüfung der Einhaltung der quantifizierten Zielvorgaben sollte von der Kommission im Rahmen eines Ausschußverfahrens vorgenommen werden —

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 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;

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.

Artikel 3

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Fahrzeuge und Altfahrzeuge einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe.

(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) 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) 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 … (*) zugelassen 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 … (**) eine erste Änderung des Anhangs II vor. Die dort aufgeführten Ausnahmen werden auf keinen Fall vor dem 1. Januar 2003 gestrichen.

(*) 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(**) 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Artikel 5

Rücknahme

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

— die Wirtschaftsbeteiligten für alle Altfahrzeuge 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 diese gewährleisten, daß das Altfahrzeug einer zugelassenen Verwertungsanlage zugeführt wird.

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 Leitzteigentümer 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 … (*) 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) 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 sind 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 können sich dafür einsetzen, 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 Sicherheitsanforderungen unberührt bleiben.

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

(*) 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

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 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 … (*).

(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 zugelassene 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.

(*) 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Artikel 8

Kennzeichnungsstandards/Demontagehandbücher

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

(2) Spätenstens am … (**) legt die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 11 die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Standards 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 zugelassenen neuen Fahrzeugtyp binnen sechs Monaten nach der Zulassung Demontagehandbücher bereitstellen. In diesen Handbüchern 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.

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 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 … (***).

Die Kommission veröffentlicht innerhalb von neun Monaten nach Erhalt der einzelstaatlichen Berichte einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie.

(**) 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
(***) 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.
[1] ABl. L 377 vom 31.12.1991, S. 48.

(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 … (*) 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.

(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 für die Umsetzung des Artikels 5 Absatz 4 präzisieren. Diese Vereinbarungen müssen 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

Die Kommission, die von dem durch Artikel 18 der Richtlinie 75/442/EWG eingesetzten Ausschuß unterstützt wird, legt nach dem dort festgelegten Verfahren folgendes fest:

a) die zur Anpassung der Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen,

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

c) die Formate für das Datenbanksystem gemäß Artikel 9,

d) die in Artikel 7 Absatz 2 Unterabsatz 3 erwähnten Einzelheiten.

Artikel 12

Inkrafttreten

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

(*) 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

(2) Artikel 5 Absatz 4

— gilt ab 1. Januar 2001 für ab diesem Zeitpunkt zugelassene Fahrzeuge,

— ab 1. Januar 2006 für Fahrzeuge, die vor dem im ersten Gedankenstrich genannten Zeitpunkt zugelassen wurden.

(3) Im Rahmen von Anhang II Nummer 11 ist bis zum … (*) ein Höchstwert von 5 g je Fahrzeug zulässig.

Artikel 13

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu …

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

(*) 30 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

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 Lagerung 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, Motorenöl, 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.

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.);

   — Entfernung von Glas.

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

ANHANG II

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

Werkstoffe und Bauteile	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 mit einem Bleianteil von bis zu 0,3 Gewichtsprozent	
2. Aluminium mit einem Bleianteil von bis zu 0,4 Gewichtsprozent	
3. Fensterhebel und Radfelgen mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent	x
4. Kupferlegierung mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent	
Blei als Metall in Bauteilen	
5. Batterien	x
6. Innenbeschichtung von Kraftstoffbehältern	x
7. Schwingungsdämpfer	x
8. Vulkanisiermittel für Hochdruckschläuche oder Kraftstoffschläuche	
9. Stabilisator in Schutzanstrichen	
10. Lötmittel in elektronischen Leiterplatten und sonstigen Anwendungen	
Sechswertiges Chrom	
11. Korrosionsschutzschicht bei zahlreichen wichtigen Fahrzeugbauteilen (höchstens 2 g je Fahrzeug)	
Quecksilber	
12. Glühbirnen	x

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Rat am 25. September 1997 einen auf Artikel 130s Absatz 1 des Vertrags gestützten Vorschlag für eine Richtlinie über Altfahrzeuge vorgelegt.

2. Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß haben ihre Stellungnahmen am 11. Februar 1999 bzw. am 25. Februar 1998 abgegeben. Der (vom Rat am 28. Mai 1999 konsultierte) Ausschuß der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

3. Die Kommission hat dem Rat am 30. April 1999 einen geänderten Vorschlag übermittelt. Nach dem Inkrafttreten des Vertrags von Amsterdam hat das Europäische Parlament seine Stellungnahme am 6. Mai 1999 bestätigt.

4. Am 29. Juli 1999 hat der Rat seinen gemeinsamen Standpunkt gemäß Artikel 251 Absatz 2 des Vertrags festgelegt.

II. ZIEL

Ziele der künftigen Richtlinie sind die Vermeidung von Fahrzeugabfällen und die Wiederverwendung, das Recycling und andere Formen der Verwertung von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen zur Verringerung der Abfallbeseitigung sowie eine Verbesserung der Umweltschutzleistung aller in den Lebenskreislauf von Fahrzeugen einbezogenen Wirtschaftsbeteiligten und insbesondere der unmittelbar mit der Behandlung von Altfahrzeugen befaßten Wirtschaftsbeteiligten.

Zu diesem Zweck sieht die Richtlinie Maßnahmen vor, deren Ziele eine möglichst weitgehende Verringerung der Verwendung von gefährlichen Stoffen in Fahrzeugen sowie die Rücknahme und umweltschonende Behandlung von Altfahrzeugen sind, wobei die Rücknahme von Altfahrzeugen für den Letzthalter oder -eigentümer ohne Kosten aufgrund des nicht vorhandenen oder negativen Marktwerts erfolgt.

III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Allgemeine Bemerkungen

Der Rat hat genauere Anforderungen für die Verwendung gefährlicher Stoffe vorgeschrieben, Anpassungen an der Rücknahmeregelung vorgenommen, um zu einer praktikableren Lösung zu gelangen, und schließlich die Möglichkeit geschaffen mehrere Bestimmungen im Wege freiwilliger Vereinbarungen umzusetzen.

Artikel

(Die Angaben beziehen sich auf den gemeinsamen Standpunkt und auf die Änderungen des Europäischen Parlaments.)

Artikel 1

Der Rat hat den Verweis des Europäischen Parlaments (Änderung 13 des EP) auf den diffusen Eintrag von Schadstoffen aus Altfahrzeugen in die Umwelt nicht als geeigneten Ansatz angesehen, jedoch Gewicht auf die Verbesserung der Umweltschutzleistung aller in den Lebenskreislauf von Fahrzeugen einbezogenen Wirtschaftsbeteiligten und nicht nur der mit der Behandlung von Altfahrzeugen befaßten Wirtschaftsbeteiligten gelegt.

Artikel 2

Der Rat schloß aus wirtschaftlichen und technischen Gründen in Nummer 1 die zweirädrigen Fahrzeuge aus der Definition des Begriffs Fahrzeugs — und damit aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie — aus.

Der Rat schloß „Oldtimer" (siehe Artikel 3) (Änderungen 14 und 17 des Europäischen Parlaments) nicht aus und sah daher von einer Definition des Begriffs „Oldtimer" ab. Nach Auffassung des Rates war eine Ausnahme für Oldtimer überflüssig, da die Richtlinie sich nur auf Fahrzeuge bezieht, die bereits als „Abfall" gelten.

Was die Definition des Begriffs „Recycling" in Nummer 7 (Änderung 15 des EP) anbelangt, so zog es der Rat vor, an dem von der Kommission in der Richtlinie 94/62/EG über Verpackungen verfolgten Ansatz festzuhalten, wie dies auch vom Europäischen Parlament gewünscht wurde; er strich hierbei aber den Bezug auf die organische Verwertung (die im Zusammenhang mit Fahrzeugen nicht von Belang ist).

Was den Begriff „Demontageinformationen" (Änderung 16 des EP) anbelangt, so hielt der Rat eine derartige Begriffsbestimmung für überflüssig, da der Begriff in den folgenden Artikeln und in den Anhängen nicht verwendet wird. Artikel 8 Absatz 3, den der Rat präziser formuliert hat, wird in bezug auf die von den Herstellern in den Demontagehandbüchern bereitzustellenden Informationen als ausreichend erachtet.

Artikel 3

Hinsichtlich der Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen, die in Absatz 1 genannt werden (Änderungen 17 und 18 des EP), hielt der Rat die Bezugnahme auf Wartung und Reparaturen sowie auf die nicht vom Hersteller gelieferten Ersatz- oder Nachrüstteile für überflüssig.

Ferner hielt er, wie bereits erwähnt, den Ausschluß der „Oldtimer" aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie nicht für gerechtfertigt.

Aus Durchführbarkeitserwägungen vereinbarte der Rat, daß für dreirädrige Kraftfahrzeuge lediglich Artikel 5 Absätze 1 und 2 sowie Artikel 6 gelten sollen.

Artikel 4

Absatz 2

Der Rat entschied sich für eine detailliertere und praktikablere Regelung, als sie der Textvorschlag der Kommission vorsieht, und ging in gewisser Hinsicht noch über die Wünsche des Europäischen Parlaments hinaus.

— Ab 18 Monaten nach Inkrafttreten der Richtlinie (und nicht erst ab 2005) dürfen Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen, die in Verkehr gebracht werden, die betreffenden gefährlichen Stoffe nicht mehr enthalten; auf die Shredderanlagen und Deponien wurde daher nicht mehr Bezug genommen;

— der neue Anhang II enthält Grenzwerte für befristete Ausnahmen (mit denen im großen und ganzen den Wünschen des Europäischen Parlaments entsprochen wird);

— diese Ausnahmen sind regelmäßig zu überprüfen; die erste Überprüfung findet früher als vom Europäischen Parlament gewünscht statt, d. h. spätestens ein Jahr (nicht zwei Jahre) nach dem Inkrafttreten der Richtlinie;

— aus technischen Gründen kann jedoch noch während eines Zeitraums von 30 Monaten nach Inkrafttreten der Richtlinie für sechswertiges Chrom ein höherer Wert gelten.

Artikel 5

Absatz 1

Aus Durchführbarkeitserwägungen und wirtschaftlichen Gründen bezog der Rat Altteile nicht in die Rücknahmeverpflichtung für Altfahrzeuge ein.

Absatz 2

Der Rat strich den Stichtag 1. Januar 2000, da die Rücknahmeverpflichtung erst ab dem Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie, d. h. 18 Monate nach ihrer Veröffentlichung (Artikel 11 Absatz 1) angewendet werden kann.

Der Rat nahm entgegen dem Wunsch des Europäischen Parlaments nicht Bezug auf die Hersteller (Änderung 23 des EP), da in Absatz 1 eindeutig vorgesehen ist, daß die Wirtschaftsbeteiligten Rücknahmesysteme einrichten.

Absatz 3

Hinsichtlich der Ausstellung von Verwertungsnachweisen durch andere Stellen als die Verwertungsanlagen einigte sich der Rat auf einen präziseren und praxisgerechteren Text.

Der Verweis auf die befristete Abmeldung an dieser Stelle wurde gestrichen.

Nach Auffassung des Rates bedurfte es im Zusammenhang mit etwaigen finanziellen Erstattungsansprüchen und im Falle von Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinie über kein Abmeldesystem verfügen, einer speziellen Bestimmung; diese findet sich in den letzten beiden Unterabsätzen.

Absatz 4

Der Rat einigte sich auf eine differenziertere Lösung, wonach

— die Ablieferung eines Fahrzeugs bei einer zugelassenen Verwertungsanlage für den Letzthalter und/oder Letzteigentümer ohne Kosten aufgrund des nicht vorhandenen oder negativen Marktwerts des Fahrzeugs erfolgt;

— die Hersteller alle Kosten oder einen wesentlichen Teil der Kosten tragen;

— die Ablieferung nicht völlig kostenlos ist, wenn das Altfahrzeug wesentliche Bauteile nicht enthält;

— für die kostenlose Rücknahme der in Artikel 12 enthaltene Zeitplan (d. h. ab 2001 für Neufahrzeuge und ab 2006 für bereits auf dem Markt befindliche Fahrzeuge) gilt. Der Rat einigte sich nach äußerst schwierigen Beratungen auf diese Lösung und trug dabei den in den abschließenden Verhandlungen angesprochenen spezifischen Problemen Rechnung.

Artikel 6

Absatz 2 (Änderung 28)

Der Rat einigte sich auf eine differenziertere Lösung, die auf Genehmigungen und Registrierungen abstellt; mit dieser wird die Frage der Ausnahmen durch einen Verweis auf die Inspektion durch die zuständigen Behörden gelöst.

Absatz 3 (Änderungen 29, 30 und 31)

Der Rat einigte sich auf Mindestverpflichtungen für die mit der Behandlung von Altfahrzeugen befaßten Wirtschaftsbeteiligten und nahm hierfür insbesondere zusätzliche Anforderungen für diese mit der Behandlung befaßten Wirtschaftsbeteiligten sowie Anforderungen für die Förderung des Recycling in Anhang I auf, womit den Wünschen des Europäischen Parlaments im großen und ganzen entsprochen wird.

Artikel 7

Absatz 1 (Änderungen 32 und 33)

Der Rat hielt weder einen speziellen Verweis auf die Emissionen von Abgas und Lärm noch die ausdrückliche Nennung der Informationen über die Lagerung und Prüfung von Bauteilen fest. Seines Erachtens fallen letztere Informationen unter Artikel 8 Absatz 4, der die Demontagehandbücher betrifft.

Auf die Frage der Wiederverwendung von Bauteilen (sofern Risiken ausgeschlossen sind) ist der Rat nicht eingegangen.

Absatz 2 (Änderungen 34)

Der Rat einigte sich auf die von der Kommission vorgeschlagenen Zielvorgaben, denen sich das Europäische Parlament angeschlossen hat, zog aber die von der Kommission vorgeschlagenen Termine den vom Europäischen Parlament befürworteten Terminen vor.

Er nahm eine Bestimmung auf, wonach diese Zielvorgaben bis spätestens 2005 überprüft werden, damit die Entwicklung bei der Materialzusammensetzung von Fahrzeugen und andere zu diesem Zeitpunkt relevante fahrzeugbezogene Umweltaspekte berücksichtigt werden können.

Ferner baute er den Text aus, indem er diesen um eine Bestimmung über die Überwachung der Einhaltung der Zielvorgaben durch die Mitgliedstaaten ergänzte.

Absatz 4 (Änderung 36)

Der Rat zog es vor, genauer zwischen den Vorarbeiten zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG über die Betriebserlaubnis und der Ausarbeitung europäischer Normen zu unterscheiden. Um Verzögerungen in diesem Zusammenhang zu vermeiden, legte er als Frist für die Änderung der betreffenden Richtlinie das Ende des Jahres 2001 fest.

Artikel 8 (Änderung 37)

Der Rat stimmte im großen und ganzen dem Vorschlag der Kommission zu und behielt das Konzept der Demontagehandbücher (statt Demontageinformationen) bei.

Artikel 9 (Änderungen 39 und 40)

Der Rat paßte den Text an die üblichen Informations- und Mitteilungsanforderungen der Mitgliedstaaten an und erweiterte die Informationsverpflichtungen der Wirtschaftsbeteiligten.

Artikel 10 (Änderung 41)

Absatz 1

Der Rat zog es, wie üblich, vor, statt eines festgelegten Stichtags eine Frist (18 Monate ab der Veröffentlichung der Richtlinie im Amtsblatt) vorzusehen.

Artikel 2 (Änderung 42)

Hier wurde eine der gewichtigeren Änderungen am Kommissionsvorschlag vorgenommen: Der Rat vertrat unter Berücksichtigung der in den Mitgliedstaaten gemachten Erfahrungen die Auffassung, daß es den Mitgliedstaaten freigestellt werden sollte, mehrere Bestimmungen der Richtlinie in Form freiwilliger Vereinbarungen umzusetzen.

Er machte diese Möglichkeit von der Einhaltung mehrerer Auflagen abhängig und knüpfte sie an die eindeutige Bedingung, daß dabei die mit der Richtlinie bezweckten Ergebnisse erreicht werden.

Artikel 12

Zu den Fristen 2001 bzw. 2006 siehe Bemerkungen zu Artikel 5 Absatz 4.

Zu den Fristen für sechswertiges Chrom siehe Bemerkungen zu Artikel 4 Absatz 2.

Neuer Anhang I

Siehe Bemerkungen zu Artikel 6.

Neuer Anhang II

Siehe Bemerkungen zu Artikel 4 Absatz 2.

Bei Festlegung der Präambel zu dem vereinbarten Text der Artikel trug der Rat der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 22. Dezember 1998 über die redaktionelle Qualität der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften (Nummer 10) Rechnung.