



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 11.3.2004
KOM(2004) 162 endgültig

2004/0053 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit,
Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWR
des Rates**

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. ZIEL DES VORSCHLAGS

In diesem Vorschlag für eine Richtlinie werden die erforderlichen Bestimmungen festgelegt, um sicherzustellen, dass neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis zu 3500 kg¹ so konstruiert werden, dass sie die geforderten Mindestquoten hinsichtlich „Wiederverwendbarkeit“, „Recyclingfähigkeit“ und „Verwertbarkeit“ erfüllen.

Diese Bestimmungen sollen in das EG-Typgenehmigungssystem aufgenommen werden. Bei Personenkraftwagen sollen sie Teil des Fahrzeuggenehmigungsverfahren werden, das für alle neuen PKW verbindlich ist, seit die Richtlinie 70/156/EWG² durch die Richtlinie 92/53/EWG³ des Rates vom 18. Juni 1992 geändert wurde.

Richtlinie 70/156/EWG wird zurzeit neu gefasst, u. a. um das EG-Typgenehmigungssystem auf andere Fahrzeuge als PKW auszuweiten. Inzwischen sollen die Mitgliedstaaten die Bestimmungen dieser Richtlinie auf leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen ihrer Typgenehmigungsverfahren mit nationaler Geltung anwenden.

1.1. Erforderliche Mindestquoten

Die erforderlichen Mindestwerte wurden in Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge⁴ festgelegt. Nach Maßgabe von Artikel 7 Absatz 4 dieser Richtlinie müssen Neufahrzeuge, die drei Jahre nach der Annahme einer Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates in Verkehr gebracht werden, so konstruiert und gebaut sein, dass

- mindestens 85 Masseprozent⁵ je Fahrzeug wiederverwendbar und/oder recyclingfähig sind und
- mindestens 95 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar und/oder verwertbar sind.

Diese Bestimmungen gelten für neue Fahrzeugtypen, denen die Typgenehmigung erteilt wird, und für alle Neufahrzeuge, die unter eine bestehende Typgenehmigung fallen, und die drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinien in den Verkehr gebracht werden.

¹ In diesen Erläuterung wird der Begriff „PKW“ statt des Begriffs „M₁-Fahrzeugen“ und „leichte Nutzfahrzeuge“ anstelle von „N₁-Fahrzeugen“ verwendet (Kategorie M₁ umfasst PKW, Geländewagen, Großraumlimousinen und Kleinbusse, Kategorie N₁ umfasst leichte Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3500 kg).

² Richtlinie des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1).

³ ABl. L 225 vom 10.8.1992, S. 1.

⁴ ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34.

⁵ In diesem Vorschlag wird der Begriff „Masse“ anstelle von Gewicht verwendet. Massen werden in kg ausgedrückt.

1.2. Änderung der Richtlinie 70/156/EWG

Außerdem werden mit diesem Vorschlag die erforderlichen Verknüpfungen mit Richtlinie 70/156/EWG geschaffen, insbesondere die Aufnahme aller relevanter, für die Typgenehmigungsanträge erforderlichen technischen Daten in Anhang 1 dieser Richtlinie.

1.3. Kennzeichen von Bauteilen

In der Demontagephase müssen die Werkstoffe der Bauteile, die aus Polymeren oder Elastomeren bestehen, erkannt werden, um ein Mischen inkompatibler Bestandteile zu vermeiden. Die Bauteile, die unter diese Richtlinie fallen, sind in der Demontierliste enthalten, die der Hersteller der Genehmigungsbehörde vorlegen muss.

Entsprechende Kennzeichen sind nach Maßgabe der Entscheidung 2003/138/EG der Kommission vom 27. Februar 2003⁶ anzubringen.

1.4. Wiederverwendung von Bauteilen

Schließlich enthält der Vorschlag nach Maßgabe von Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 2000/53/EG eine Liste der Bauteile, die nicht in Neufahrzeuge eingebaut werden dürfen, da sie Gefahren für die Sicherheit und die Umwelt mit sich bringen.

Diese Bestimmungen werden 12 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie wirksam.

2. RECHTSGRUNDLAGE:

Die vorgeschlagenen Maßnahmen basieren auf der Annahme, dass, je höher die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Neufahrzeugen ist, die Ziele von Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2000/53/EG umso einfacher erreicht werden können, wenn diese Fahrzeuge das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie schreibt Mindestwerte für die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Neufahrzeugen vor.

In Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2000/53/EG wird auch gefordert, dass die anzunehmenden Maßnahmen Teil des Fahrzeug-Typgenehmigungsverfahrens werden.

Von Anfang an basierte das EG-Typgenehmigungssystem auf dem Prinzip, dass nur eine vollständige Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten den freien Warenverkehr garantieren kann. Die vorgeschlagenen Maßnahmen, die die Konstruktion von Fahrzeugen erheblich beeinflussen wird, kann nur durch ein einziges verbindliches Paket von Gemeinschaftsvorschriften umgesetzt werden.

⁶ 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, 28.2.2003, S. 58).

Rechtsgrundlage für den Vorschlag einer neuen Richtlinie ist damit Artikel 95 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

3. HINTERGRUND

3.1. Recycling-Ziele

Nach Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2000/53/EG sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, angemessene innerstaatliche Maßnahmen zu erlassen, um zu gewährleisten, dass die gesetzten Ziele für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung von Altfahrzeugen erreicht werden. In einem ersten Schritt müssen die gesetzten Ziele bis spätestens zum 1. Januar 2006 erreicht werden. Ab Januar 2015 sind in einem zweiten Schritt schärfere Ziele zu erfüllen.

Um diese Ziele zu erreichen, müssen die Hersteller neue Fahrzeuge konstruieren und in den Verkehr bringen, die ausreichend scharfen Erfordernissen genügen, die sicherstellen, dass die Ziele tatsächlich bei der Demontage dieser Fahrzeuge erreicht werden⁷. Zweck von Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2000/53/EG ist also die Festlegung geeigneter Mindestwerte für die Konstruktion von Neufahrzeugen.

3.1.1. Gefahren für Sicherheit und Umwelt

Eines der wichtigsten Ziele von Richtlinie 2000/53/EG ist es, durch die Förderung von Wiederverwendung, Recycling und Verwertung von Bauteilen die Abfallentsorgung zu vermeiden. Nach Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie darf das Verwertungsverfahren jedoch die Erfordernisse in Bezug auf Fahrzeugsicherheit und Umweltschutz nicht beeinträchtigen.

Nach Artikel 7 Absatz 5 gilt für die Kommission: *„Bei ihrem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG ... trägt die Kommission, soweit angezeigt, dem Umstand Rechnung, dass sichergestellt werden muss, dass die Wiederverwendung von Bauteilen keine Sicherheits- und Umweltrisiken verursacht.“*

Insofern als sich Richtlinie 70/156/EWG auf die Typgenehmigung von Neufahrzeugen beschränkt, vertritt die Kommission die Ansicht, dass bestimmte Bauteile nicht für die Fertigung von anderen Fahrzeugen wiederverwendet werden dürfen.

4. SUBSIDIARITÄT

Die in Artikel 5 des Vertrages niedergelegten Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit müssen berücksichtigt werden.

Wichtigstes Ziel dieses Vorschlag in Verbindung mit Richtlinie 2000/53/EG ist der Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit durch die möglichst weitgehende Senkung der Abfallentsorgung von Altfahrzeugen. Maßnahmen bei der Fahrzeugkonstruktion zur Erreichung der Ziele durch die Mitgliedstaaten müssen im Rahmen der Vollendung des Binnenmarktes ergriffen werden, also unter

⁷ Das durchschnittliche Alter entsorgter Altfahrzeuge wurde 2002 in Belgien auf 13,3 Jahre geschätzt. – Quelle: Febelauto, Jahresbericht 2002.

Vermeidung von Handelshemmnissen innerhalb der Gemeinschaft. Wie die Erfahrung zeigt, können die Mitgliedstaaten derartige Ziele aufgrund des Umfangs und der Auswirkungen der Maßnahme nicht korrekt erreicht; sie können ggf. auf Gemeinschaftsebene effizienter bewirkt werden.

Diese Richtlinie geht nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

5. EINBEZIEHUNG DER BETROFFENEN KREISE

5.1. Standpunkt der Mitgliedstaaten

Die Vertreter der Mitgliedstaaten wurden mehrmals über den Inhalt dieses Vorschlags informiert, und zwar über die Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“, das beratende Gremium der Kommission, das sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten, der Industrie und nichtstaatlicher Organisationen zusammensetzt.

Die Mehrheit der Mitgliedstaaten unterstützt den Vorschlag, ein Mitgliedstaat konnte die Durchsetzung der Richtlinie nur für neue Fahrzeugtypen gutheißen, nicht jedoch für Fahrzeuge, die bereits hergestellt werden.

Ein anderer Mitgliedstaat gibt einem Gesamtkonzept für einschlägige Konstruktionsaspekte von Neufahrzeuge den Vorzug. Der entsprechende Vorschlag lautet, in diesen Vorschlag für eine Richtlinie Typgenehmigungsanforderungen aufzunehmen, die einige der bereits in Richtlinie 2000/53/EG angesprochenen Bestimmungen umsetzt, wie etwa der untersagte Einsatz von Schwermetallen, die Ausnahmen von diesem Verbot und die Kennzeichnung von Polymeren.

5.2. Standpunkt der Industrie

Die Herstellerverbände äußerten Vorbehalte, dass Bestimmungen über Konstruktionsmerkmale für Altfahrzeuge in das EG-Typgenehmigungsverfahren aufgenommen werden könnten. Sie hätten es vorgezogen, wenn nur eine einzige Prüfung der Fähigkeit des Herstellers erforderlich wäre, um die von seinen Zulieferern erhaltenen Daten zu erfassen und so zu handhaben, dass sie bei der Entwicklung eines neuen Fahrzeugs die Erfüllung der Erfordernisse gewährleisten.

Sie vertreten die Ansicht, dass ein Typgenehmigungsverfahren die Erfassung umfangreicher Datenmengen und ihre Vorlage bei den Genehmigungsbehörden erforderlich macht .

Sie sind gegen eine Anwendung der Richtlinie auf Fahrzeugtypen, die bereits hergestellt werden. Ihrer Meinung nach wären erhebliche Änderungen an der Konstruktion dieser Fahrzeuge erforderlich, um die Demontage der Bauteile zu erleichtern und um neue Werkstoffe einzubringen. Sollten die Institutionen die Richtlinie in der von der Kommission vorgeschlagenen Form annehmen, wäre eine längere Übergangszeit für die Zulieferer und Hersteller erforderlich, damit sie diese technischen Änderungen berücksichtigt und in die Produktionspläne integrieren können.

Der Verband der Zulieferer unterstützt diesen Vorschlag. Er bedauert jedoch, dass Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 2000/53/EG nicht weitergehend berücksichtigt

wurde. Der Verband schlägt vor, dass die Kommission geeignete Bestimmungen in den Vorschlag aufnehmen soll, die gewährleisten, dass demontierte Bauteile Qualitätskontrollen unterzogen werden, bevor sie wiederverwendet werden. Diese Qualitätskontrollen sollten in die gemeinschaftliche Rechtsvorschrift aufgenommen werden, da keine internationalen Normen in diesem Bereich bestehen.

6. INHALT DES VORSCHLAGS

6.1. Die Fahrzeug-Typgenehmigung

Seit 1998 ist nach Maßgabe der Richtlinie 70/156/EWG die EG-Fahrzeug-Typgenehmigung als das einheitliche Verfahren zu verwenden. So soll gewährleistet werden, dass Fahrzeuge den harmonisierten technischen Vorschriften der Europäischen Union entsprechen. Dies ermöglichte die Schaffung des Binnenmarkts im Kraftfahrzeugsektor.

Alle PKW unterliegen heute derartigen harmonisierten Verfahren.

Im Rahmen der Neufassung der Richtlinie 70/156/EWG soll das Prinzip eines einheitlichen EG-Typgenehmigungssystems auf Nutzfahrzeuge, insbesondere auf leichte Nutzfahrzeuge, ausgeweitet werden. Das System soll ab 2006 zur Anwendung kommen.

Die EG-Fahrzeug-Typgenehmigung umfasst:

- eine harmonisierte Umsetzung in den Mitgliedstaaten;
- effektive Prüfungen der Fahrzeugprototypen durch Regierungsbehörden;
- die Erteilung der Typgenehmigungen bei Erfüllung der Anforderungen bzw. den Entzug der Genehmigung, wenn die Anforderungen nicht mehr erfüllt werden;
- Kontrollen während des Fertigungsverfahrens.

Das System ist nur dann glaubwürdig, wenn der Hersteller gegenüber den Behörden nachweisen kann, dass er jedes Fahrzeug in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ fertigt. Regelmäßige Kontrollen in den Betrieben der Hersteller sind der entscheidende Faktor, der die Zuverlässigkeit des Typgenehmigungssystems gewährleistet.

Für diese Zwecke enthält das EG-Typgenehmigungsverfahren eine „anfängliche Bewertung“ der Konformität der Vorkehrungen, die vom Hersteller geschaffen wurde, um die effektive Kontrolle der Übereinstimmung der Fahrzeuge mit dem genehmigten Typ während des Herstellungsverfahrens zu gewährleisten.

Die EG-Fahrzeug-Typgenehmigung wird einem Fahrzeugtyp erteilt, nachdem die Genehmigungsbehörde geprüft hat, dass der Fahrzeugtyp die Anforderungen aller in Frage kommenden Einzelrichtlinien, die in Anhang IV oder Anhang XI der Richtlinie 70/156/EWG aufgeführt sind, erfüllt.

Sobald diese Richtlinie angenommen ist, wird sie mit der Bezugsnummer „59“ auf die Liste der erforderlichen Einzelrichtlinien gesetzt. Damit wird keine EG-Fahrzeug-Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp mehr erteilt, wenn er diesem Vorschlag nicht entspricht.

6.2. Besondere Anforderungen für Typgenehmigungen nach dieser Richtlinie

6.2.1. Vorprüfung des Herstellers

In dem Vorschlag ist eine Vorprüfung des Herstellers durch die zuständige, von einem Mitgliedstaaten beauftragte Behörde vorgesehen, bevor eine Typgenehmigung erteilt wird.

Mit dieser Prüfung soll sichergestellt werden, dass der Hersteller alle für die Berechnung notwendigen Ausgangsdaten von seinen Zulieferern erhält und auf dem neusten Stand halten kann. Im Rahmen der Vorprüfung muss der Hersteller den Nachweis erbringen, dass er die für die Berechnung der Recycling- und Verwertungsquoten der einzelnen Versionen eines Fahrzeugstyps von seinen Zulieferern übermittelten Daten korrekt erfasst.

Im Rahmen der Vorprüfung legt der Hersteller der Behörden dar, welche Strategie er im Bereich der Wiederverwendung, des Recyclings und der Verwertung empfiehlt. Die Relevanz der von ihm empfohlenen Strategie wird jedoch nicht von der zuständigen Behörde geprüft.

Nachdem die zuständige Behörde alle erforderlichen Prüfungen durchgeführt hat, stellt sie eine Bescheinigung aus, die belegt, dass der Hersteller seinen Verpflichtungen im Rahmen der Richtlinie nachkommt. Diese Bescheinigung hat die Bezeichnung „Bescheinigung über die Vorprüfung nach Anhang IV“.

Die zuständige Behörde muss über einschlägige Erfahrungen im Bereich der Bescheinigung von Qualitätsverwaltungssystemen verfügen. Diese Behörde kann die Typgenehmigungsbehörde sein, es kann sich aber auch um eine Facheinrichtung handeln. Diese Maßnahmen entsprechen dem Beschluss 93/465/EWG des Rates, in dem die Module der Konformitätsbewertung festgelegt sind.

6.2.2. Verfahren für die Typgenehmigung

Die Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie werden nach Maßgabe der allgemeinen Regeln über die Typgenehmigung eines Fahrzeugs geprüft.

Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde nachweisen, dass der Fahrzeugtyp so konstruiert und gebaut ist, dass er die in dieser Richtlinie festgelegten Werte für die Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit einhält.

Bevor die Typgenehmigung erteilt werden kann, sind der Typgenehmigungsbehörde oder dem von ihr beauftragten technischen Dienst Berechnungsbogen nach der ISO-Norm 22628:2002 für die Berechnung der Recycling- und Verwertungsquoten vorzulegen. Da die Berechnung der Quoten stark von der Untergliederung der Werkstoffe in die einzelnen Kategorien des Berechnungsbogens abhängt, sind auch Angaben zur Untergliederung der Werkstoffe zu liefern.

Die Genehmigungsbehörden ihrerseits muss die Berechnung anhand der vom Hersteller empfohlenen Strategie für die Vermeidung von Abfällen durch Altfahrzeuge bewerten, die in der Anlage zur Vorprüfungsbescheinigung dargelegt ist.

Aus Gründen der Vereinfachung und nur für die Zwecke der Typgenehmigung werden ausführliche Berechnungen auf ein Fahrzeug oder mehrere Fahrzeuge, die so genannten repräsentativen Fahrzeuge, beschränkt. Diese sind aus den Versionen eines Fahrzeugtyps auszuwählen, der die größte Herausforderung im Bereich der „Wiederverwendbarkeit“, „Recyclingfähigkeit“ und „Verwertbarkeit“ darstellt.

Schließlich führt die Behörde oder der beauftragte technische Dienst physische Kontrollen an Fahrzeugprototypen durch, um die vom Hersteller und seinen Zulieferern übermittelten Angaben zu überprüfen (Kennzeichnung, Art der Werkstoffe, Masse der Bauteile, beispielsweise Stossfänger, Sitzschaum, Fassungsvermögen von Behältern usw. einschließlich Masse des Fahrzeugs).

6.2.3. Das Konzept des „repräsentativen Fahrzeugs“

Ein Fahrzeugtyp der Klasse M_1 umfasst im Allgemeinen eine Reihe technischer Varianten (bis zu 100, und mehr im Falle eines Fahrzeugs der Klasse N_1); jede Variante ist ihrerseits in Versionen untergliedert.

Bis heute wurde die Ausstattungsstufe (z. B. die Innenausstattung und die als Kaufanreiz gebotenen Optionen) für die Zwecke der Typgenehmigung niemals ausdrücklich berücksichtigt. Insbesondere wurde die Ausstattung nicht in die Kriterien für die Definition von Versionen aufgenommen. Bei der Berechnung der Recycling- und Verwertungsquoten wird sie jedoch zweifelsohne eine wichtige Rolle spielen.

Untersuchungen haben aufgezeigt, dass die Aufnahme der im Handel angebotenen „Verkaufsausführungen“ eines Fahrzeugs in die Kriterien für die Definition von Versionen zu einer erheblichen verwaltungstechnischen Belastung für die Hersteller und die Genehmigungsbehörden führen würde.

Die ausführlichen Berechnungen werden daher auf die Fahrzeuge (die repräsentative Fahrzeuge) beschränkt, die die größte Herausforderung in den Bereichen „Wiederverwendbarkeit“, „Recyclingfähigkeit“ und „Verwertbarkeit“ darstellen.

Diese Fahrzeuge werden im Einvernehmen mit dem Hersteller von der Genehmigungsbehörde aus den verschiedenen Versionen eines Typs ausgewählt. Dabei müssen die folgenden Kriterien berücksichtigt werden:

- die Art des Aufbaus⁸;
- die angebotenen Ausstattungsstufen;
- die angebotene Sonderausstattung, die unter der Verantwortung des Herstellers ggf. in das Fahrzeug eingebaut wird.

⁸ Wie in Anhang II Teil C der Richtlinie 70/156/EWG abgeändert durch Richtlinie 2001/116/EG definiert.

6.3. Wiederverwendung von Bauteilen

6.3.1. Allgemeines

Um sicherzustellen, dass die Straßensicherheit und der Umweltschutz nicht durch die Wiederverwendung von Bauteilen beeinträchtigt wird, wurde eine Liste der Bauteile erstellt, die nicht in Neufahrzeuge eingebaut werden dürfen.⁹ Diese sind in Anhang V aufgeführt.

Diese Teile spielen eine wichtige Rolle beim Schutz der Fahrzeuginsassen und beim sicheren Betrieb von Fahrzeugen. Ihre Wiederverwendung in anderen Fahrzeugen, nachdem sie aus Altfahrzeugen ausgebaut wurden, birgt aus den folgenden Gründen große Risiken:

- sie wurden für einen bestimmten Fahrzeugtyp konstruiert und ihre Verwendung in einem anderen Fahrzeugtyp könnte problematisch sein;
- sie könnten Fahrzeugen entnommen werden, die in einen Unfall verwickelt waren, bei dem beispielsweise ihre pyrotechnischen Sätze aktiviert worden sein könnten;
- ihre intensive Nutzung im Altfahrzeug könnte gegen eine sichere Wiederverwendung sprechen.

Bisher gibt es keine harmonisierte Rechtsvorschrift, durch die gewährleistet ist, dass wiederverwendete Bauteile weiterhin die Leistung erbringen, die für eine Typgenehmigung erforderlich ist. Folglich gelten die einschlägigen Einzelrichtlinien für diese Zwecke. In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass die meisten Bauteile, die in Anhang V aufgeführt sind, nicht in neuen Fahrzeugtypen geprüft werden können, da die Prüfverfahren nicht-zerstörungsfreie Tests oder Dauerhaltbarkeitsprüfungen an mehreren Mustern vorsehen.

6.3.2. Umweltfragen

Bei Bauteile wie Katalysatoren und Schalldämpfern, die aus Altfahrzeugen ausgebaut wurden, besteht keine Garantie, dass sie das erforderliche Maß an Umweltschutz erfüllen. Eine Prüfung, ob aus Altfahrzeugen demontierte Bauteile die Vorschriften zur Dauerhaltbarkeit nach Maßgabe der einschlägigen Richtlinien erfüllen, ist äußerst schwierig.

Katalysatoren unterliegen wie alle emissionsmindernden Vorrichtungen den Anforderungen an die Übereinstimmung der Produktion nach Maßgabe von Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998¹⁰ zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG¹¹ des Rates vom 20. März 1970 über Emissionen. Abschnitt 7 dieser Richtlinie sieht Anforderungen

⁹ Dabei ist zu beachten, dass die EG-Typgenehmigung nur für den Bau von Neufahrzeugen gilt.

¹⁰ Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates, ABl. L 350 vom 28.12.1998 S. 1.

¹¹ Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung, ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1.

zur Dauerhaltbarkeit für Kilometerleistung von 80 000 km bzw. 100 000 km vor, je nachdem, ob die Euro-III- oder die Euro-IV-Anforderungen gelten.

Schalldämpfer werden am fahrenden Fahrzeug nach Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970¹² zuletzt geändert durch Richtlinie 1999/101/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999¹³ geprüft. Geräuschmessungen werden zunächst an Fahrzeugen mit fabrikneuen Schalldämpfern und anschließend nach einer Konditionierung (10 000 km) vorgenommen. Derartige Tests können offensichtlich nicht an wiederverwendeten Schalldämpfern durchgeführt werden.

6.3.3. Sicherheitsfragen

Einschlägige Einzelrichtlinien schreiben Testverfahren vor, die den sicheren Betrieb von Bauteilen wie Sicherheitsgurten oder Airbags bei einem Unfall gewährleisten sollen. Die Prüfungen, die nur an Prototypbauteilen, die stellvertretend für die Produktionsteile stehen, durchgeführt werden können, testen auf Zugkraft und die Dauerhaltbarkeit der Retraktoren. Würden diese Tests an wiederverwendbaren Bauteilen durchgeführt, würden sie unbrauchbar.

Sicherheitsgurte fallen unter die Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977¹⁴ geändert durch Richtlinie 2000/3/EG der Kommission vom 22. Februar 2000¹⁵.

In den meisten neueren PKW sind die Sicherheitsgurte mit Bolzen an Verankerungen an den Vordersitzen befestigt. Die Verankerung im Fahrzeug ist meistens mit einem „Vorspannsystem“ ausgestattet, das im Falle eines Aufpralls durch einen pyrotechnischen Satz ausgelöst wird. Ein solches Rückhaltesystem muss unter simulierten Aufprallbedingungen am Sitz befestigt geprüft werden. In einem solchen Fall unterliegen die Sicherheitsgurte, die Verankerungen und die Sitzschienen den Zugkräften.

In Richtlinie 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974¹⁶ geändert durch Richtlinie 96/37/EC¹⁷ der Kommission werden die erforderlichen Prüfungen beschrieben. Wie bereits gesagt, würden derartige Prüfungen von

¹² Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen, ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 16.

¹³ Richtlinie 1999/101/EG der Kommission vom 15. Dezember 1999 zur Anpassung der Richtlinie 70/157/EWG des Rates über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt, ABl. L 334 vom 28.12.1999, S. 41.

¹⁴ Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge (ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 95).

¹⁵ Richtlinie 2000/3/EG der Kommission vom 22. Februar 2000 zur Anpassung der Richtlinie 77/541/EWG des Rates über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge an den technischen Fortschritt, ABl. L 53 vom 25.2.2000, S. 41.

¹⁶ Richtlinie 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung), ABl. L 221 vom 12.8.1974, S. 1.

¹⁷ Richtlinie 96/37/EG der Kommission vom 17. Juni 1996 zur Anpassung der Richtlinie 74/408/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung), ABl. L 186, 25.7.1996, S. 28.

wiederverwendbaren, an Sitzen befestigten Sicherheitsgurten und von Sitzen selbst diese unbrauchbar machen.

Airbag-Systeme bestehen aus Airbag-Modulen, die in das Lenkrad bzw. in das Armaturenbrett (beim Beifahrermodul) eingebaut sind, aus Sensoren und einer Diagnoseeinheit. Jüngste Entwicklungen sind Seiten-Airbags, die sich im Falle eines Seitenaufpralls zwischen dem oberen Rumpf und der Innenverkleidung der Türe öffnen. Die Seitenairbags für die vorderen Sitze (und ggf. für die hinteren Sitze) sind in die Rücklehnen eingebaut.

Airbag-Systeme werden im Rahmen von Fahrzeugaufpralltests geprüft. In Richtlinie 96/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996¹⁸ zum Frontalaufprall und Richtlinie 96/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 1996¹⁹ zum Seitenaufprall werden die Prüfverfahren beschrieben. Wie bereits im Zusammenhang mit Sitzgurten und Sitzen gesagt, würde eine Prüfung am Fahrzeug die Airbags für eine Wiederverwendung unbrauchbar machen.

Lenkungsblockiervorrichtungen, einschließlich Wegfahrsperrn, erhalten eine Typgenehmigung nach Maßgabe der Richtlinie 74/61/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973²⁰ geändert durch Richtlinie 95/56/EG der Kommission vom 8. November 1995²¹. Die in die Lenksäule des Fahrzeugs eingebaute Lenkungsblockiervorrichtung muss eine Dauerhaltbarkeitsprüfung von 2500 Ver- und Entriegelungsvorgängen durchlaufen, bevor eine Genehmigung erteilt werden kann. Auch in diesem Fall kann keine Typgenehmigung für die Wiederverwendung der Bauteile erteilt werden.

6.4. Durchführung

Maßnahmen zur „Recyclingfähigkeit“ und zur „Verwertbarkeit“ gelten für alle Neufahrzeuge, die 36 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie in den Verkehr gebracht werden.

Nach Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2000/53/EG gelten diese Maßnahmen nur für Fahrzeuge, die unter die EG-Typgenehmigungsverfahren fallen. Sie gelten für PKW nach Maßgabe des EG-Fahrzeug-Typgenehmigungssystems, da die EG-Typgenehmigung nur für diese Fahrzeugkategorie verbindlich ist. Leichte Nutzfahrzeuge werden jedoch mit der Neufassung der Richtlinie 70/156/EWG in die EG-Typgenehmigungsverfahren aufgenommen. Der Vorschlag lautet daher, dass die Richtlinie auch dann verbindlich ist, wenn diese Fahrzeuge unter eine Typgenehmigung mit innerstaatlicher Geltung fallen.

¹⁸ Richtlinie 96/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontalaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG, ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 7.

¹⁹ Richtlinie 96/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Seitenaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG, ABl. L 169 vom 8.7.1996, S. 1.

²⁰ Richtlinie 74/61/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benützung von Kraftfahrzeugen, ABl. L 38 vom 11.2.1974, S. 22.

²¹ Richtlinie 95/56/EG, Euratom der Kommission vom 8. November 1995 zur Anpassung der Richtlinie 74/61/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benützung von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt, ABl. L 286 vom 29.11.1995, S. 1.

Folgender Zeitplan wird für die verschiedenen Fahrzeugklassen vorgeschlagen:

Fahrzeugtyp	Betroffene Klasse	Neue Typen	Bestehende Typen
Personenkraftwagen Vollständige, in einer Stufe gefertigte leichte Nutzfahrzeuge	M ₁ N ₁	verbindlich 36 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie	verbindlich 36 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie
Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung	M ₁ , N ₁	ausgenommen	ausgenommen
In zwei oder mehr Stufen gefertigte leichte Nutzfahrzeuge	N ₁	ausgenommen (ohne Basisfahrzeug)	ausgenommen (ohne Basisfahrzeug)

Die Bestimmungen über wiederverwendete Bauteile gelten mit der Umsetzung der Richtlinie in innerstaatliches Recht durch die Mitgliedstaaten.

6.5. Inhalt des Vorschlags

6.5.1. Allgemeines

Der Vorschlag umfasst 13 Artikel und 6 Anhänge.

6.5.2. Artikel 1 bis 7

In diesen Artikeln werden die allgemeinen Bestimmungen beschrieben, die in den Anhängen ausgeführt werden.

6.5.3. Ausnahmen (Artikel 3)

6.5.3.1. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung

Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind nach Artikel 3 der Richtlinie 2000/53/EG explizit von Artikel 7 derselben Richtlinie ausgenommen.

Diese Fahrzeuge werden in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG abgeändert durch Richtlinie 2001/116/EG definiert. Sie umfassen im Allgemeinen Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion, wie „Wohnmobile“, „beschussgeschützte Fahrzeuge“, „Krankenwagen“ oder „Leichenwagen“.

Eine große Anzahl der Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, die der Familie der leichten Nutzfahrzeuge angehören, werden in mehreren Stufen gefertigt; das heißt, dass ihr Aufbau in der letzten Stufe der Fertigung - außerhalb des Betriebs des Herstellers - aufgesetzt wird. Da der Hersteller des Basisfahrzeugs zum Zeitpunkt der

Konstruktion nicht weiß, welche Art von Aufbau aufgesetzt wird, ist es sinnvoll, diese Fahrzeuge von der Richtlinie auszunehmen.

6.5.3.2. „Vollständige“ leichte Nutzfahrzeuge

Viele leichte Nutzfahrzeuge sind Fahrzeuge mit integriertem Aufbau, doch fertigen Hersteller auch Fahrzeuge, die aus Fahrgestell, Antrieb, Achsen und Fahrerhaus bestehen. Diese so genannten Basisfahrzeuge werden in mehreren Stufen durch den Einbau von Bauteilen und das Aufsetzen eines Aufbaus vervollständigt.

Der Anteil der Fahrgestelle mit Fahrerhaus an der Gesamtproduktion ist für jeden Hersteller unterschiedlich. Jedoch wird häufig ein Anteil von 40 % als Mittelwert bei einem einzelnen Fahrzeugtyp in der Fertigung von leichten Nutzfahrzeugen beobachtet.

Auch diese Fahrzeuge müssen aus den bereits im dritten Absatz von Punkt 6.5.3.1 genannten Gründen aus dieser Richtlinie ausgenommen werden.

Diese Fahrzeuge sind jedoch nicht von den Bestimmungen dieser Richtlinie ausgenommen und unterliegen somit allen Anforderungen, einschließlich derjenigen der Mindestquoten.

6.5.3.3. Fahrzeuge, die in „Kleinserien“ hergestellt werden

Unter „in Kleinserien hergestellten Fahrzeugen“ versteht man eine Familie eines Fahrzeugtyps, von dem höchstens 500 Fahrzeuge jährlich in jedem Mitgliedstaaten in Betrieb genommen werden.

Nach Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 70/156/EWG können Mitgliedstaaten Kleinserienfahrzeuge von einer oder mehreren der Bestimmungen einer Einzelrichtlinie ausnehmen. Diese wurde auch in Artikel 3 Absatz 3 der Richtlinie 2000/53/EG bestätigt, nach dem Mitgliedstaaten Kleinserienfahrzeuge von den Bestimmungen nach Artikel 7 Absatz 4 ausnehmen können.

Während in Kleinserien hergestellte PKW unter das EG-Fahrzeug-Typgenehmigungssystem fallen, wird in Kleinserien hergestellten leichten Nutzfahrzeugen die Typgenehmigung auf innerstaatlicher Ebene erteilt.

Daher wird vorgeschlagen, diese Fahrzeuge von den Bestimmungen der Richtlinie de jure auszunehmen, bis harmonisierte Bestimmungen über Kleinserien angenommen worden sind.

Aus Gründen der Sicherheit und des Umweltschutzes sollten jedoch keine wiederverwendeten Bauteilen der Liste von Anhang V in diese Fahrzeuge eingebaut werden.

6.5.4. Vorprüfung des Herstellers (Artikel 6)

Artikel 6 enthält allgemeine Bestimmungen zur Vorprüfung des Herstellers.

Die Vorprüfung des Herstellers ist das beste Verfahren, um sicherzustellen, dass die Berechnungen korrekt nach Maßgabe von ISO 22628:2002 durchgeführt werden. Da sich ein Fahrzeug aus 10 000 bis 20 000 Bauteilen zusammensetzt, können die Berechnungen bei der Typgenehmigung des Fahrzeugs nicht im Einzelnen überprüft werden. Aus diesem Grund ist es in hohem Maße wünschenswert, eine Prüfung des vom Hersteller geschaffenen Systems vorzunehmen, um sicherzustellen, dass der Berechnungsprozess insgesamt korrekt ist und für die Zwecke der Genehmigung jedes Fahrzeugtyps verwendet werden kann.

Anhang IX, auf den in Artikel 6 Bezug genommen wird, enthält eine genaue Beschreibung der praktischen Vorkehrungen, die der Hersteller im Rahmen seiner Verpflichtungen treffen muss. Diese Vorkehrungen müssen von der von dem Mitgliedstaat beauftragten Behörde anhand spezifischer Kriterien geprüft werden. Sobald die zuständige Behörde die Vorprüfung abgeschlossen hat, erteilt sie eine Bescheinigung über die Vorprüfung nach Anhang IV dieser Richtlinie.

Artikel 6 enthält auch die Bestimmungen zum Inhalt dieser Bescheinigung, zu ihrer Gültigkeit und zu dem Verfahren für eine Erneuerung oder Verlängerung, wenn die Bescheinigung ihre Gültigkeit verliert. In Anlage 1 zu Anhang IV ist ein Muster wiedergegeben, das die zuständige Behörde verwenden muss.

6.5.5. Wiederverwendung von Bauteilen (Artikel 7)

Dieser Artikel enthält das Verbot für die Wiederverwendung bestimmter Bauteile. Die in Anhang V aufgelisteten Bauteile dürfen nicht in Neufahrzeuge eingebaut werden.

6.5.6. Änderung der Richtlinie 70/156/EWG (Artikel 8)

Dieser Artikel bezieht sich auf Anhang VI, in dem alle verwaltungstechnischen Anpassungen enthalten sind, die für die verbindliche Verknüpfung mit den Typgenehmigungsverfahren nach Maßgabe von Richtlinie 70/156/EWG erforderlich sind.

6.5.7. Artikel 9 bis 13

Diese Artikel enthalten die Umsetzungsbestimmungen und das Verfahren für eine Anpassung dieser Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt.

6.5.8. Anhang I

Anhang I enthält die technischen Bestimmungen, die für die Erteilung einer Typgenehmigung erfüllt werden müssen.

6.5.9. Anhang II und Anhang III

In Anhang II werden die Unterlagen für einen Antrag wiedergegeben, während Anhang III das Muster des Genehmigungsbogens enthält, der für die Erteilung einer Genehmigung verwendet werden muss.

6.5.10. Anhang IV

Anhang IV enthält eine ausführliche Beschreibung der erforderlichen Vorkehrungen, die der Hersteller treffen muss, um eine Vorprüfungsbescheinigung zu erhalten und um weiterhin Anträge auf Typgenehmigung stellen zu können.

6.5.11. Anhang V

Dieser Anhang enthält die Liste der Bauteile, die nicht wiederverwendet werden dürfen. Der Anhang gilt für die Wiederverwendung in Neufahrzeugen, da diese Richtlinie nur die Genehmigung von Fahrzeugen betrifft.

6.5.12. Anhang VI

Nach Richtlinie 70/156/EWG kann ein Hersteller einen Antrag auf EG-Fahrzeug-Typgenehmigung stellen, ohne ebenfalls Anträge für alle in Anhang IV dieser Richtlinie aufgelisteten Einzelrichtlinie stellen zu müssen. Es ist daher erforderlich, auch die in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Einzelheiten in den für die Fahrzeug-Typgenehmigung verwendeten Beschreibungsbogen aufzunehmen.

7. WIRTSCHAFTLICHE ASPEKTE

7.1. Auswirkungen auf die Automobilindustrie

Die Auswirkung auf die Automobilindustrie ist erheblich. 2002 wurden 15,7 Mio. neue PKW und neue leichte Nutzfahrzeuge in Europa in den Verkehr gebracht²².

Quantitative Langzeitvorausschätzungen lassen kein Zeichen einer Stagnation erkennen. Man geht davon aus, dass die Zahl der zugelassenen PKW und leichten Nutzfahrzeuge zwischen 2000 und 2014 um 18 % ansteigen wird, d. h. dass sich die Zahl der PKW von 174 Mio. im Jahr 2000 auf 206 Mio. im Jahr 2014 erhöhen wird²³.

Jährlich erreichen zwischen 9 und 10 Mio. Fahrzeuge das Ende ihrer Lebensdauer. Das heißt, dass Altfahrzeuge jährlich in der Gemeinschaft zwischen 8 und 9 Mio. Tonnen Abfall erzeugen.

In Frankreich, wo bereits seit mehr als 20 Jahren zwischen den zuständigen Behörden und den betroffenen Wirtschaftszweigen Vereinbarungen zur Förderung der Wiederverwendung, des Recyclings und der Verwertung bestehen, erzeugten 1,2 Mio. Altfahrzeuge vor der Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG jährlich 400 000 Tonnen Abfall²⁴.

²² 14 007 798 PKW und 1 741 397 leichte Nutzfahrzeuge (Quelle: Association Auxiliaire de l'Automobile in ACEA, http://www.acea.be/ACEA/auto_data.html).

²³ 2004 werden nach Vorschätzungen von JD Power-LMC 14 397 000 PKW und 1 512 000 leichte Nutzfahrzeuge in Westeuropa hergestellt.

²⁴ Quelle: Environnement & Automobile – Rapport 2001 PSA Peugeot Citroën

7.2. Entwicklung hin zur recyclingorientierten Konstruktion

Die Auswirkungen der Altfahrzeugentsorgung auf die Umwelt und die Wirtschaft stehen in direktem Zusammenhang mit den in der Produktion verwendeten Werkstoffen und den Konstruktions- und Fertigungsverfahren, die den Anteil und die Menge der verwertbaren Werkstoffe beeinflussen.

Die meisten Fahrzeuge, die heute das Ende ihrer Lebensdauer erreichen, wurden in den späten 80er oder früher 90er Jahre gefertigt, als sich die damaligen politischen Entwicklungen im Bereich Recycling noch nicht notwendigerweise auf ihre Konstruktion auswirkten. Sie können daher einen hohen Anteil von Werkstoffen mit geringem Recyclingpotential enthalten.

In den letzten Jahren kam es zu beachtlichen Veränderungen beim Werkstoffeinsatz vorgenommen; man ist zu Wertstoffen übergegangen, die sich leichter recyceln lassen. In der folgenden Tabelle findet sich ein Vergleich in Masseprozent zwischen den durchschnittlichen Werkstoffzusammensetzung von PKW, die in der ersten Hälfte der 90er Jahre gefertigt wurden, und modernen PKW, die Anfang 2001 hergestellt wurden.

Werkstoffgruppe	1990 / 1994 (+)	2001(++)	
Metalle, einschl. Aluminium	70,5 - 75,5 %	68,7 %	71,9 %
Polymere (ohne Elastomere)	9,1 - 10 %	11,6 %	14,3 %
Elastomere	5,5 - 6 %	4,7 %	2,9 %
Glas	(keine Angaben)	2,8 %	2,8 %
Sonstige	9,5 - 14 %	12,2 %	8,1 %

Quelle:

(+): Montedison für die Angaben für 1990, APME für die Angaben für 1994 in Verordnungen und Innovationen im Bereich der Altfahrzeuge – Schlussbericht März 2000 (IDSE-CNR, Mailand)

(++): Die BMW-Gruppe und OPEL.

Vermutlich in den frühen 90er Jahren wurde erkannt, dass Vorkehrungen für die Entsorgung in die Konstruktion von Neufahrzeugen eingehen müssen. Zu diesem Zeitpunkt wurden bilaterale Vereinbarungen zwischen den Herstellern und den Regierungen abgeschlossen, zunächst in Frankreich und den Niederlanden, später in anderen Mitgliedstaaten, um realistische Recycling- und Verwertungsziele festzusetzen.

Das Konzept der recyclingorientierten Konstruktion wurde schnell ein Konstruktionsmerkmal europäischer Fahrzeuge. Tatsächlich haben europäische Hersteller seit einigen Jahren entsprechende Forschung betrieben und erhebliche Erfahrungen auf dem Gebiet der Recyclingverfahren gesammelt.

Schlüsselfaktoren für die Recyclingfähigkeit sind die Werkstoffwahl, die Kennzeichnung der Bauteile und die Fertigungsverfahren. Nur so kann gewährleistet werden, dass Bauteile sauber getrennt und verwertet werden.

Statt sich mit den in der Fertigung verwendeten Metallen zu befassen, ziehen es die Hersteller im allgemeinen vor, den Anteil der Kunststoffe und organischen Werkstoffe zu erhöhen, um so die Fahrzeugmasse und damit den Treibstoffverbrauch zu senken. Mit ihrem gestiegenen Einsatz ist das Problem der Recyclingfähigkeit dieser Werkstoffe wichtiger als je zuvor geworden. Derzeit werden fast 15 % der Kunststoffbauteile aus Recyclaten hergestellt; dieser Anteil sollte mit der Schaffung der Marktbedingungen und der Entwicklung der technischen Möglichkeiten steigen.

Auch natürliche Fasern und andere nachwachsende Rohstoffe werden in steigendem Maße, insbesondere zur Schalldämpfung, eingesetzt. Die Möglichkeit für eine weitere Entwicklung dieser Rohstoffe ist viel versprechend, da sie leichtgewichtig sind, eine günstige Umweltbilanz haben und billiger als andere Werkstoffe sind.

Zu unterstreichen ist noch, dass eine Reihe von Herstellern nach eigenen Angaben die Ziele, die mit dieser Richtlinie festgesetzt werden sollen, bereits erreicht haben.

7.3. Kostenbewertung

7.3.1. Allgemeines

Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Entwicklung von Neufahrzeugen, die die in diesem Vorschlag gesetzten Ziele erreichen sollen, müssen unter den folgenden Gesichtspunkten betrachtet werden:

- Entwicklung von Neufahrzeugen;
- Fertigung derartiger Fahrzeuge;
- Entsorgung der Altfahrzeuge;
- Typgenehmigung.

7.3.2. Auswirkung auf die Fahrzeugentwicklung

Die vorgesehenen Maßnahmen machen eine vollständige Überprüfung der Werkstoffzusammensetzung erforderlich; darunter fällt ein kontinuierlicher Input aus einer Werkstoffdatenbank auf allen Stufen der Entwicklung des Prototyps. Die Werkstoffe müssen auf der Grundlage ihrer Recyclingeigenschaften und der reinen technischen Analyse ausgewählt werden, woraus sich Kostensteigerungen ergeben könnten.

Für neue Werkstoffe müssen geeignete Validierungsverfahren entwickelt werden, die sehr kostspielig sind.

Allerdings wird die Verfügbarkeit hochwertiger Recyclate sicherlich zu einem Rückgang der Preise bestimmter Bauteile führen.

7.3.3. Auswirkung auf die Fertigung

Die Konstruktion für die Demontage wird zu höheren Kosten aufgrund der Neuordnung der Produktionslinie führen. Wirtschaftliches Recycling erfordert die Neukonstruktion von Baugruppen zu größeren Einheiten, um die Demontage zu vereinfachen.

Beispielsweise müssen Armaturenbretter vorzugsweise in einem Stück gefertigt werden, um sicher im Fahrzeug befestigt werden zu können.

7.3.4. Auswirkung auf die Entsorgung

Neue Techniken müssen eingeführt werden, um die Entsorgungskosten zu senken. Techniken, die sich als effizient erwiesen haben, sind bereits vorhanden. Es sind jedoch beachtliche Investitionen erforderlich, um durch die Entsorgung großer Mengen die Kosten zu senken, und um den Einsatz von Recyclaten zu fördern.

7.3.5. Auswirkung auf die Typgenehmigung

Die mit der Typgenehmigung verbundenen Kosten werden erheblich ansteigen, da repräsentative Fahrzeuge für die Prüfung durch die Behörden gefertigt werden müssen. Fahrzeuge, die den Produktionsvorgaben entsprechen, existieren im allgemeinen noch nicht zum Zeitpunkt der Prototypentwicklung, sondern erst auf der Vorserienstufe, also kurz bevor ein neuer Fahrzeugtyp auf den Markt gebracht wird.

Entsprechendes gilt für die Zulieferer. Aus diesem Grund müssen Bauteile, wie Armaturenbretter, Sitze usw. spezifisch für die Werkstoff- und Masseprüfung durch die Behörden angefertigt werden.

Berechnungskontrollen und die Vorprüfung der Fähigkeit des Herstellers, alle Daten zu überwachen, machen spezifische Kontrollen im Betrieb des Herstellers erforderlich. Zwar ist die Teilnahme an Prüfungen im Betrieb des Herstellers in der Welt der Typgenehmigung nicht außergewöhnlich, dieser Vorschlag für eine neue Richtlinie macht dies jedoch zur Regel. Dazu werden besondere Vorkehrungen, einschließlich Werkstätten und Kontrollmitteln, benötigt.

7.4. Kosten-Nutzen-Analyse

7.4.1. Kosten für den Hersteller

Da die erforderlichen Daten für eine ausführliche Kosten-Nutzen-Analyse nicht in der technischen Literatur vorliegen, ist es äußerst schwierig, vorzuschätzen, welche Investitionen die Hersteller tätigen müssen, um die Bestimmungen dieser Richtlinie zu erfüllen.

Der Dachverband der europäischen Automobilhersteller hat der Kommission eine vorläufige Schätzung vorgelegt, die wie folgt für einen Mittelklassenfahrzeug des europäischen C-Segments²⁵ zusammengefasst werden kann:

- Kostenanstieg für Fertigung und Entwicklung: zwischen 11 und 55 Euro je Fahrzeug;
- Kosteneinsparung aufgrund der Altfahrzeugentsorgung: zwischen 5 und 25 Euro je Fahrzeug.

Der Dachverband schätzt, dass pro Fahrzeug im Schnitt zwischen 14 € an Einsparungen und 50 € an zusätzlichen Kosten anfallen werden.

²⁵ Untere Mittelklasse

Geht man von mittleren Kosten in Höhe von 30 € je Fahrzeug aus, so entstehen in einer Produktionsanlage, in der jährlich 280 000 PKW gefertigt werden, zusätzliche Kosten in Höhe von 8 400 000 €

Ein zusätzlicher Input ergibt sich aus dem Typgenehmigungsverfahren, das umgesetzt werden muss. Typgenehmigungskosten werden im Wesentlichen auf der Grundlage der Gebühren für die technischen Dienste (einschließlich Verwaltungskosten) berechnet. Es ist davon auszugehen, dass die Vorprüfung und die an den Fahrzeugen durchzuführenden Prüfungen bis zu 5 Tagen an Kontrollen der Daten der Hersteller beansprucht werden. Geht man von einem Stundenlohn von 135 € aus, so könnten sich die Kosten für die Typgenehmigungsprüfungen auf etwa 7 500 € je Fahrzeugtyp belaufen.

Zusätzlich werden durch das Typgenehmigungsverfahren interne Kosten, wie Investitionen in neue DV-Instrumente und Organisationssysteme, anfallen. Einmalige Kosten für die Erfüllung der Anforderungen und Engineeringausgaben müssen ebenfalls in die Gesamtkosten für die Typgenehmigung eingehen.

Alle diese Kosten hängen von der Struktur des Unternehmens ab und lassen sich nicht einfach mengenmäßig beschreiben. Beispielsweise hat ein wichtiger europäischer Hersteller ausgerechnet, dass die Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp durchschnittlich 11 650 € Kosten wird.²⁶

Nehmen wir als Beispiel einen einzigen Typ eines beliebten PKW, der im Laufe von 10 Jahren 2 777 962 mal gefertigt wurden; die Kosten pro Fahrzeug, die sich aus der Typgenehmigung ergeben, sind in diesem Fall unbedeutend. Betrachten wir ein leichtes Nutzfahrzeug. Von beliebten Modellen werden etwa 75 000 Fahrzeuge jährlich gefertigt. Nehmen wir an, dass vier verschiedene Aufbauten einer Prüfung für die Typgenehmigung unterzogen werden müssen, dann ergeben sich, vorausgesetzt der Typ bleibt 10 Jahre lang unverändert, je Fahrzeug die unbedeutenden Kosten von weniger als 1 €

7.4.2. Nutzen

Der Nutzen für die Umwelt ist im Rahmen der Altfahrzeug-Richtlinie zu betrachten. Eine solche Betrachtung ist nicht Gegenstand dieser Richtlinie.

8. ERGEBNIS

Nach Ansicht der Kommission garantieren die von ihr vorgeschlagenen Maßnahmen, dass Hersteller Neufahrzeuge entwickeln und auf den Markt bringen, mit denen das wichtigste Ziel der Richtlinie 2000/53/EG erreicht werden kann: die Vermeidung von Fahrzeugabfällen durch die Förderung der Wiederverwendung, des Recyclings und der Verwertung von Bauteilen und Werkstoffen.

Die Kommission ist zuversichtlich, dass das Verbot für die Wiederverwendung bestimmter Bauteile in der Fertigung von Fahrzeugen der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz zugute kommt.

²⁶ Die Entwicklungskosten für die Prototypfahrzeuge, die für die Prüfungen erforderlich sind, sind nicht enthalten.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWR des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission²⁷,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁸,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag²⁹,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge³⁰ sollen geeignete Bestimmungen erlassen werden, um sicherzustellen, dass typgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ nur dann in Verkehr gebracht werden können, wenn sie zu mindestens 85 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar und/oder recyclingfähig und zu mindestens 95 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar und/oder verwertbar sind.
- (2) Diese Richtlinie ist eine der Einzelrichtlinien der EG-Fahrzeug-Typgenehmigung, die durch die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger³¹ eingeführt wurde.

²⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...]

²⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

²⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁰ ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34. Richtlinie geändert durch die Entscheidung 2002/525/EG der Kommission (ABl. L 170 vom 29.6.2002, S. 81).

³¹ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2003 des Rates (ABl. L 122 vom 16.5.2003, S. 36).

- (3) Die Fahrzeug-Typgenehmigung ist zurzeit verbindlich für Fahrzeuge der Klasse M₁ und soll in Kürze auf alle Fahrzeugklassen ausgeweitet werden. Daher sollten die Maßnahmen zur Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit von Altfahrzeugen in das Verfahren der Fahrzeug-Typgenehmigung aufgenommen werden.
- (4) Es sollten deshalb Bestimmungen festgelegt werden, die berücksichtigen, dass für Fahrzeuge der Klasse N₁ noch nicht das Verfahren der Fahrzeug-Typgenehmigung gilt.
- (5) Der Hersteller sollte der Genehmigungsbehörde alle sachdienlichen technischen Angaben über die verwendeten Werkstoffe und ihre jeweiligen Masse übermitteln, damit diese seine nach der ISO-Norm 22628:2002 vorgenommenen Berechnungen überprüfen kann.
- (6) Die Berechnungen des Herstellers können bei der Fahrzeug-Typgenehmigung nur dann ordnungsgemäß validiert werden, wenn der Hersteller die notwendigen Vorkehrungen getroffen und Verfahren eingeführt hat, um die Angaben zu erfassen, die er von seinen Zulieferern erhält. Bevor eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sollte die zuständige Behörde eine Vorprüfung dieser Vorkehrungen und Verfahren durchführen und darüber eine Bescheinigung ausstellen.
- (7) Die Relevanz der Ausgangsdaten für die Berechnung der Recycling- und Verwertungsquoten sollte im Zusammenhang mit dem Verfahren für die Entsorgung von Altfahrzeugen bewertet werden. Der Hersteller sollte daher eine Entsorgungsstrategie für Altfahrzeuge empfehlen und der zuständigen Behörde eine ausführliche Beschreibung der Strategie vorlegen. Sie sollte auf Techniken beruhen, die zum Zeitpunkt des Antrags auf Typgenehmigung zur Verfügung stehen oder entwickelt werden.
- (8) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung sind Fahrzeuge mit einer speziellen Funktion; sie erhalten Spezialaufbauten, deren entsorgungsrelevante Merkmale der Fahrzeughersteller nicht vollständig erfassen kann. Folglich können die Recycling- und Verwertungsquoten nicht korrekt berechnet werden. Diese Fahrzeuge sollten deshalb von den Bestimmungen für die Berechnung ausgenommen werden.
- (9) Ein beachtlicher Anteil der N₁-Fahrzeuge sind unvollständige Fahrzeuge. Der Hersteller des Basisfahrzeugs ist nicht in der Lage, die Recycling- und Verwertungsquoten für vollständige Fahrzeuge zu berechnen, da die entsprechenden Angaben über die späteren Fertigungsstufen zum Zeitpunkt der Konstruktion der Basisfahrzeuge nicht verfügbar sind. Es ist daher sinnvoll, Übereinstimmung mit dieser Richtlinie nur für die Basisfahrzeuge zu fordern.
- (10) Die Marktanteile von in Kleinserien hergestellten Fahrzeugen sind sehr gering; diese Richtlinie auch für sie verbindlich zu machen, bringt wenig Nutzen für die Umwelt. Es ist daher sinnvoll, diese Fahrzeuge von einigen Bestimmungen dieser Richtlinie auszunehmen.

- (11) Nach Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 2000/53/EG sollten im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes geeignete Maßnahmen getroffen werden, um die Wiederverwendung bestimmter aus Altfahrzeugen demontierter Bauteile zu verhindern. Sie sollten auf die Wiederverwendung von Bauteilen in der Fertigung von Neufahrzeugen beschränkt sein.
- (12) Durch diese Richtlinie werden die Hersteller verpflichtet, neue Angaben für die Typgenehmigung zu übermitteln; diese Angaben sollten in die Richtlinie 70/156/EWG aufgenommen werden, die die vollständige Liste der für die Typgenehmigung zu übermittelnden Angaben enthält. Die Richtlinie 70/156/EWG sollte entsprechend geändert werden.
- (13) Die für die Anpassung der Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt erforderlichen Maßnahmen sollten nach Maßgabe von Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG angenommen werden.
- (14) Die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Minimierung der Umweltbelastung durch Altfahrzeuge durch Anforderungen an die Konstruktion von Fahrzeugen im Hinblick auf deren Wiederverwendung, Recycling und Verwertung können durch die Mitgliedstaaten alleine nicht in ausreichendem Maße erreicht werden, sondern werden wegen des Umfangs und der Tragweite der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht. Daher kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das hinaus, was für die Erreichung dieses Zieles erforderlich ist –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Gegenstand

In dieser Richtlinie sind administrative und technische Bestimmungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen nach Artikel 2 festgelegt. Sie sollen gewährleisten, dass die in Anhang I festgesetzten Mindestquoten ihrer Bauteile und Werkstoffe wiederverwendbar, recyclingfähig und verwertbar sind.

Die Richtlinie enthält besondere Bestimmungen, die gewährleisten sollen, dass die Wiederverwendung von Bauteilen keine Sicherheits- und Umweltrisiken verursacht.

Artikel 2
Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für die Fahrzeuge der Klassen M₁ and N₁ im Sinne von Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG und für neue oder wiederverwendete Bauteile derartiger Fahrzeuge.

Artikel 3 **Ausnahmen**

Unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen von Artikel 7 gilt diese Richtlinie nicht für:

- (a) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Anhang II Abschnitt A Absatz 5 der Richtlinie 70/156/EWG;
- (b) in mehreren Stufen gefertigte Fahrzeuge der Klasse N₁, vorausgesetzt das Basisfahrzeug entspricht dieser Richtlinie;
- (c) in Kleinserien gefertigte Fahrzeuge im Sinne von Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 70/156/EWG.

Artikel 4 **Begriffsbestimmungen**

Für diese Richtlinie gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- (1) „*Fahrzeug*“ ist ein Kraftfahrzeug;
- (2) „*Bauteil*“ ist jedes Teil oder jede Gesamtheit von Teilen, die in ein Fahrzeug bei seiner Fertigung eingebaut werden. Darunter fallen auch Bauteile und selbständige technische Einheiten im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG;
- (3) „*Fahrzeugtyp*“ ist der Fahrzeugtyp im Sinne von Anhang II Abschnitt B Absatz 1 und 3 der Richtlinie 70/156/EWG;
- (4) „*Altfahrzeug*“ ist ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 2 Ziffer 2 der Richtlinie 2000/53/EG;
- (5) „*repräsentatives Fahrzeug*“ ist die Version eines Fahrzeugtyps, die von der Genehmigungsbehörde unter den Gesichtspunkten Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit als die problematischste betrachtet wird;
- (6) „*in mehreren Stufen gefertigtes Fahrzeug*“ ist ein Fahrzeug, das in einem mehrstufigen Verfahren gefertigt wird;
- (7) „*Basisfahrzeug*“ ist ein Fahrzeug im Sinne von Artikel 2 vierter Absatz der Richtlinie 70/156/EWG, das als Ausgangspunkt einer mehrstufigen Fertigung verwendet wird;
- (8) „*mehrstufige Fertigung*“ ist das Verfahren, bei dem ein Fahrzeug in mehreren Stufen durch den Einbau von Bauteilen in ein Basisfahrzeug oder die Veränderung dieser Bauteile gefertigt wird;
- (9) „*Wiederverwendung*“ ist die Wiederverwendung im Sinne von Artikel 2 Ziffer 6 der Richtlinie 2000/53/EG;
- (10) „*Recycling*“ ist das Recycling im Sinne von Artikel 2 Ziffer 7 erster Satz der Richtlinie 2000/53/EG;

- (11) „*Energetische Verwertung*“ ist die energetische Verwertung im Sinne von Artikel 2 Ziffer 7 zweiter Satz der Richtlinie 2000/53/EG;
- (12) „*Verwertung*“ ist die Verwertung im Sinne von Artikel 2 Ziffer 8 der Richtlinie 2000/53/EG;
- (13) „*Wiederverwendbarkeit*“ ist die mögliche Wiederverwendung von Bauteilen aus Altfahrzeugen;
- (14) „*Recyclingfähigkeit*“ ist das mögliche Recyceln von Bauteilen oder Werkstoffen aus Altfahrzeugen;
- (15) „*Verwertbarkeit*“ ist die mögliche Verwertung von Bauteilen oder Werkstoffen aus Altfahrzeugen;
- (16) „*Recyclingquote* (R_{cyc})“ ist die in Prozent ausgedrückte Masse eines Neufahrzeugs, die gegebenenfalls recycelt oder verwertet werden kann;
- (17) „*Verwertungsquote* (R_{cov})“ ist die in Prozent ausgedrückte Masse eines Neufahrzeugs, die gegebenenfalls wiederverwendet oder verwertet werden kann;
- (18) „*Strategie*“ ist ein umfassender Plan abgestimmter organisatorischer und technischer Maßnahmen, die bei der Demontage, dem Schreddern oder ähnlichen Verfahren sowie für das Recycling und die Verwertung von Werkstoffen zu ergreifen sind, um schon in der Fahrzeugentwicklung zu gewährleisten, dass die angestrebten Recycling- und Verwertungsquoten erreicht werden;
- (19) „*Masse*“ ist die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand im Sinne von Anhang I Ziffer 2.6 der Richtlinie 70/156/EWG, jedoch ohne den Fahrer, dessen Gewicht mit 75 kg angesetzt wird.

Artikel 5 **Typgenehmigung**

1. Die Mitgliedstaaten erteilen eine EG-Typgenehmigung oder eine Typgenehmigung mit innerstaatlicher Geltung in Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit nur für solche Fahrzeugtypen, die die Anforderungen von Anhang I dieser Richtlinie erfüllen.
2. Für die Zwecke von Absatz 1 übermittelt der Hersteller der Genehmigungsbehörde die ausführlichen technischen Angaben über die bei der Fertigung des Fahrzeugs und seiner Bauteile verwendeten Werkstoffe, die für die in Anhang I dieser Richtlinie genannten Berechnungen und Prüfungen erforderlich sind. Falls an solchen Angaben nachweislich geistige Eigentumsrechte bestehen oder mit ihnen nachweislich spezifisches Know-how des Herstellers oder seiner Zulieferer preisgegeben wird, übermitteln der Hersteller oder seine Zulieferer Angaben, die für die korrekte Durchführung dieser Berechnungen ausreichend sind.
3. Die Genehmigungsbehörde prüft, ob die aus Polymeren oder Elastomeren hergestellten und in der Demontageliste nach Anhang I Absatz 2 dieser Richtlinie verzeichneten Bauteile nach Maßgabe der Entscheidung 2003/138/EG der

Kommission vom 27. Februar 2003³² zur Festlegung von Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe gemäß der Richtlinie 2000/53/EG gekennzeichnet sind.

4. In Bezug auf die Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass der Hersteller das Muster des Beschreibungsbogens verwendet, das in Anhang II dieser Richtlinie wiedergegeben ist, wenn er einen Antrag auf EG-Typgenehmigung nach Artikel 3 Ziffer 1 der Richtlinie 70/156/EWG stellt.
5. Wenn die Genehmigungsbehörde eine EG-Typgenehmigung nach Artikel 4 Ziffer 3 der Richtlinie 70/156/EWG erteilt, verwendet sie dazu das Muster des EG-Typgenehmigungsbogens, der in Anhang III dieser Richtlinie wiedergegeben ist.

Artikel 6 **Vorprüfung**

1. Die Mitgliedstaaten erteilen keine Typgenehmigung, ohne zunächst sicherzustellen, dass der Hersteller nach Anhang IV Absatz 3 dieser Richtlinie die notwendigen Vorkehrungen getroffen und Verfahren eingeführt hat, um Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit im Sinne dieser Richtlinie korrekt zu handhaben. Nach der Vorprüfung wird dem Hersteller eine Bescheinigung mit der Bezeichnung „Bescheinigung über die Vorprüfung nach Anhang IV“ (im Folgenden „Vorprüfungsbescheinigung“) ausgestellt.
2. Für die Zwecke von Absatz 1 empfiehlt der Hersteller eine Strategie für die Gewährleistung der Demontage, der Wiederverwendung von Bauteilen sowie des Recyclings und der Verwertung von Werkstoffen. Diese Strategie berücksichtigt Techniken, die zum Zeitpunkt des Antrags auf Typgenehmigung zur Verfügung stehen oder entwickelt werden.
3. Nach Anhang IV Absatz 2 dieser Richtlinie benennen die Mitgliedstaaten eine Behörde, die die Vorprüfung durchführt und die Vorprüfungsbescheinigung ausstellt.
4. Die Vorprüfungsbescheinigung enthält die entsprechenden Unterlagen und eine Beschreibung der vom Hersteller empfohlenen Strategie. Die zuständige Behörde verwendet dafür das in Anlage I zu Anhang IV dieser Richtlinie wiedergegebene Muster.
5. Die Vorprüfungsbescheinigung ist mindestens zwei Jahre lang ab Ausstellung gültig, ehe neue Prüfungen durchgeführt werden.
6. Der Hersteller setzt die zuständige Behörde über erhebliche Veränderungen in Kenntnis, die die Gültigkeit der Vorprüfungsbescheinigung in Frage stellen können. Nach Rücksprache mit dem Hersteller entscheidet die zuständige Behörde, ob neue Prüfungen erforderlich sind.

³² ABl. L 53 vom 28.2.2003, S. 58.

7. Nach Ablauf der Gültigkeit der Vorprüfungsbescheinigung stellt die zuständige Behörde eine neue Bescheinigung aus oder verlängert die Gültigkeit der bisherigen um weitere zwei Jahre. In den Fällen, in denen der zuständigen Behörde erhebliche Änderungen zur Kenntnis gebracht wurden, stellt sie eine neue Vorprüfungsbescheinigung aus.

Artikel 7

Wiederverwendung von Bauteilen

Die Bauteile, die in Anhang V dieser Richtlinie aufgeführt sind,

- (a) gelten für die Zwecke der Berechnung der Recycling- und der Verwertungsquoten als nicht-wiederverwendbar;
- (b) dürfen nicht in Neufahrzeuge eingebaut werden, die unter die Richtlinie 70/156/EWG fallen.

Artikel 8

Änderung der Richtlinie 70/156/EWG

Die Richtlinie 70/156/EWG wird nach Maßgabe des Anhangs VI dieser Richtlinie geändert.

Artikel 9

Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt

Änderungen an dieser Richtlinie, die aufgrund des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts erforderlich sind, werden von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG angenommen.

Artikel 10

Anwendung auf die Typgenehmigung

1. Ab dem [12 Monate plus einen Tag nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] dürfen die Mitgliedstaaten für einen Fahrzeugtyp, der den Bestimmungen dieser Richtlinie entspricht,
 - (a) die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Typgenehmigung mit innerstaatlicher Geltung nicht verweigern,
 - (b) die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge nicht verbieten.
2. Ab dem [36 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] verweigern die Mitgliedstaaten für einen Fahrzeugtyp, der den Bestimmungen dieser Richtlinie nicht entspricht,
 - (a) die Erteilung der EG-Typgenehmigung,
 - (b) die Erteilung der Typgenehmigung mit innerstaatlicher Geltung

3. Ab dem *[36 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]*:
- (a) erkennen die Mitgliedstaaten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht mehr als gültig an,
 - (b) untersagen die Mitgliedstaaten, außer im Falle von Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 70/156/EWG, die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Kraftfahrzeuge,
- wenn diese nicht den Bestimmungen dieser Richtlinien entsprechen.
4. Artikel 7 ist ab dem *[12 Monate plus einen Tag nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]* anwendbar.

Artikel 11 **Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen spätestens *[12 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie]* die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Entsprechungstabelle dieser Rechtsvorschriften und der vorliegenden Richtlinie bei.
- Sie wenden diese Bestimmungen ab dem *[12 Monate plus einem Tag nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie]* an.
- Wenn die Mitgliedstaaten diesbezügliche 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.

Artikel 12 **Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 13
Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

ANHÄNGE

Anhang I	Anforderungen
Anhang II	Beschreibungsbogen für die EG-Fahrzeug-Typgenehmigung
Anhang III	Muster des EG-Typgenehmigungsbogens
Anhang IV	Vorprüfung des Herstellers
	Anlage 1: Muster der Vorprüfungsbescheinigung
Anhang V	Als nicht-wiederverwendbar angesehene Bauteile
Anhang VI	Änderung der Richtlinie 70/156/EWG

ANHANG I

ANFORDERUNGEN

1. Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ sind so zu fertigen, dass nach den Berechnungsverfahren dieses Anhangs
 - wenigstens 85 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar und/oder recyclingfähig sind und
 - wenigstens 95 Masseprozent je Fahrzeug wiederverwendbar und/oder verwertbar sind.

2. Für die Zwecke der Typgenehmigung legt der Hersteller einen ordnungsgemäß ausgefüllten Datenbogen nach Anhang A der ISO-Norm 22628:2002 mit Angaben zu den Werkstoffen vor.

Ihnen fügt er eine Liste der demontierten Bauteile mit Angabe des Zerlegungsgrads und des vorgeschlagenen Entsorgungsverfahrens bei.

3. Für die Anwendung von Absatz 1 und 2 weist der Hersteller der Genehmigungsbehörde nach, dass die repräsentativen Fahrzeuge die Anforderungen erfüllen. Es wird das in Anhang B der ISO-Norm 22628:2002 beschriebene Berechnungsverfahren verwendet.

Der Hersteller muss nachweisen können, dass alle Versionen eines Fahrzeugtyps den Bestimmungen der Richtlinie entsprechen.

4. Für jeden Fahrzeugtyp wird ein repräsentatives Fahrzeug ausgewählt; und zwar:
 - (a) bei M₁-Fahrzeugen ein Fahrzeug für jede „Aufbauart“ im Sinne von Anhang II Abschnitt C Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG;
 - (b) bei N₁-Fahrzeugen ein Fahrzeug für jede „Aufbauart“, d. h. Kastenwagen, Fahrgestell mit Fahrerhaus, Aufbau mit Fahrerhaus und Pritsche („pick-up“) usw.

5. Bei der Auswahl der repräsentativen Fahrzeuge sind die verschiedenen Ausstattungsvarianten und Sonderausstattungen³³ zu berücksichtigen.

Unter Sonderausstattung sind Bauteile zu verstehen, die unter der Verantwortung des Herstellers zusätzlich in das Fahrzeug eingebaut werden können, bevor es amtlich zugelassen oder in Betrieb genommen wird.

6. Für die Zwecke der Berechnungen gelten Reifen als recyclingfähig.
7. 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,

³³ wie Ledersitze, Audiosysteme, Klimaanlage, Aluminiumräder usw.

- (b) liegt der Wert der ersten Dezimalstelle zwischen 5 und 9, wird aufgerundet.
8. Für die Zwecke der Überprüfung der in diesem Anhang beschriebenen Berechnungen stellt die Genehmigungsbehörde sicher, dass der Datenbogen nach Absatz 2 kohärent ist mit der empfohlenen Strategie, die der in Artikel 6 Absatz 1 genannten Vorprüfungsbescheinigung beiliegt.
 9. Für die Zwecke der Prüfung der Werkstoffe und der Massen der Bauteile stellt der Hersteller nach dem Ermessen der Genehmigungsbehörde für jede Aufbauart repräsentative Fahrzeuge und Bauteile, die serienmäßig in diese Fahrzeuge eingebaut werden, zur Verfügung.

ANHANG II

BESCHREIBUNGSBOGEN ZUR EG-FAHRZEUG-TYPGENEHMIGUNG

nach Maßgabe von Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG³⁴ des Rates für die EG-Typgenehmigung von Fahrzeugen in Bezug auf Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit dem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen bei, so müssen diese das Format A4 haben oder auf diese Format gefaltet sein. Liegen Fotografien bei, so müssen diese hinreichende Einzelheiten enthalten.

- 0. ALLGEMEINES
- 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
- 0.2. Art:
- 0.2.0.1. Fahrgestell:
- 0.2.1. Handelsname(n) (sofern vorhanden):
- 0.3. Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden ^(b)
- 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Merkmale:
- 0.4. Fahrzeugklasse ^(c):
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.8. Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):
- 1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS
- 1.1. Fotos und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs:
- 1.2. Maßzeichnungen des gesamten Fahrzeugs:
- 1.3. Anzahl der Achsen und Räder:
- 1.3.1. Anzahl und Lage der Achsen mit Doppelbereifung:
- 1.3.3. Antriebsachsen (Anzahl, Lage, gegenseitige Verbindung):
- 1.7. Führerhaus (Frontlenker oder normale Haubenfahrzeuge^(z)):

³⁴ Die in diesem Beschreibungsbogen verwendeten Nummern und Fußnoten entsprechen denjenigen in Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG. Für die Zwecke dieser Richtlinie nicht relevante Punkte wurden weggelassen.

3. ANTRIEBSMASCHINE ⁽⁴⁾ (Bei Fahrzeugen, die sowohl mit Otto- oder Dieselkraftstoff als auch mit gasförmigem Kraftstoff betrieben werden können, sind die Punkte für jede Betriebsart separat anzuführen. ⁽⁺⁾)
 - 3.1. Hersteller:
 - 3.2. Verbrennungsmotor
 - 3.2.1. Einzelangaben
 - 3.2.1.1. Arbeitsverfahren: Fremdzündung/Selbstzündung, Viertakt/Zweitakt ⁽¹⁾
 - 3.2.1.2. Anzahl und Anordnung der Zylinder:
 - 3.2.1.3. Hubvolumen ⁽⁸⁾: cm³
 - 3.2.2. Kraftstoff: Diesel/Benzin/Flüssiggas/Erdgas/Ethanol ⁽¹⁾.....
4. KRAFTÜBERTRAGUNG ^(v)
 - 4.2. Art (mechanisch, hydraulisch, elektrisch usw.):.....
 - 4.5. Getriebe
 - 4.5.1. Typ (Handschaltung/automatisch/stufenlos) ⁽¹⁾
 - 4.9. Differentialsperre: ja/nein/fakultativ ⁽¹⁾
9. 9.AUFBAU
 - 9.1. Art des Aufbaus
 - 9.3.1. Anordnung und Anzahl der Türen:.....
 - 9.10.3. Sitze
 - 9.10.3.1. Anzahl:.....
15. Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit
 - 15.1. Version, dem das repräsentative Fahrzeug angehört:.....
 - 15.2. Masse des repräsentativen Fahrzeugs mit Aufbau oder Masse des Fahrgestells mit Führerhaus ohne Aufbau und/oder Anhängervorrichtung, wenn der Aufbau und/oder die Anhängervorrichtung nicht vom Hersteller geliefert wird (einschließlich Betriebsflüssigkeiten, Werkzeug, Ersatzrad, sofern vorhanden) ohne Fahrer:
 - 15.3. Werkstoffmasse des repräsentativen Fahrzeugs
 - 15.3.1. Für die Vorbehandlung maßgebende Werkstoffmasse ^(##):
 - 15.3.2. Für die Demontage maßgebende Werkstoffmasse ^(##):.....

- 15.3.3. Für die Behandlung nicht metallischer, als recyclingfähig eingestufte Reststoffe maßgebende Werkstoffmasse (^{##}):
- 15.3.4. Für die Behandlung nicht metallischer, für eine energetische Verwendung in Frage kommender Reststoffe maßgebende Werkstoffmasse (^{##}):
- 15.3.5. Werkstoffe (^{##}):
- 15.3.6. Werkstoffmasse insgesamt, wiederverwendbar und/oder recyclingfähig:
- 15.3.7. Werkstoffmasse insgesamt, wiederverwendbar und/oder verwertbar:
- 15.4. Quoten
- 15.4.1. Recyclingquote R_{cyc} (in %):
- 15.4.2. Verwertungsquote R_{cov} (in %):

ANHANG III

Muster eines EG-Typgenehmigungsbogens

(Größtformat: A 4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

Stempel der EG-
Typgenehmigungsbehörde

Benachrichtigung über die

- EG-Typgenehmigung³⁵ des Fahrzeugstyps

- die Erweiterung der EG-Typgenehmigung (2)

- die Verweigerung der EG-Typgenehmigung (2)

in Bezug auf die Richtlinie [.../.../EG, *diese Richtlinie*]

EG-Typgenehmigungsnummer:

Grund für die Erweiterung:

ABSCHNITT I

- 0.1. Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):
- 0.2. Art:
- 0.2.1. Handelsname(n) (³⁶):
- 0.3. Merkmale zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden:
- 0.3.1. Anbringungsstelle dieser Merkmale:
- 0.4. Fahrzeugklasse (³⁷):
- 0.5. Name und Anschrift des Herstellers:
- 0.8. Name(n) und Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

³⁵ Nichtzutreffendes streichen.

³⁶ Falls zum Zeitpunkt der Erteilung der Typgenehmigung nicht verfügbar, ist dieser Punkt spätestens auszufüllen, wenn das Fahrzeug auf den Markt gebracht wird.

³⁷ Gemäß der Definition in Anhang II Abschnitt A.

[...]

Abschnitt II

1. Zusatzangaben:
Recyclingquote(n) des repräsentative Fahrzeugs/der repräsentativen Fahrzeuge:
Verwertungsquote(n) des repräsentative Fahrzeugs/der repräsentativen
Fahrzeuge:
2. Für die Durchführung der Prüfungen zuständiger Technischer Dienst:.....
3. Datum des Prüfberichts:
4. Nummer des Prüfberichts:
5. Gegebenenfalls Bemerkungen:.....
6. Anlagen: Inhaltsverzeichnis und Beschreibungsunterlagen
7. Das Fahrzeug erfüllt/erfüllt nicht (2) die technischen Anforderungen dieser
Richtlinie:

.....

(Ort)

(Unterschrift)

(Datum)

Anlagen: Beschreibungsunterlagen

ANHANG IV

Vorprüfung

1. Zweck dieses Anhangs

Dieser Anhang beschreibt die Vorprüfung, die von der zuständigen Behörde durchgeführt werden muss, um sicherzustellen, dass der Hersteller die erforderlichen Vorkehrungen getroffen und Verfahren eingeführt hat.

2. Zuständige Behörde

Die zuständige Behörde muss den Anforderungen der Norm EN 45012:1989 oder ISO/IEC Guide 62:1996 an Stellen, die Qualitätssicherungssysteme zertifizieren, entsprechen.

3. Von der zuständigen Behörde durchzuführende Prüfungen

3.1. Die zuständige Behörde muss sicherstellen, dass der Hersteller die erforderlichen Vorkehrungen getroffen hat,

- (a) um geeignete Daten aus der gesamten Zulieferkette zu erfassen, insbesondere zur Art und zur Masse aller Werkstoffe, die bei der Fertigung der Fahrzeuge verwendet werden, um die nach dieser Richtlinie erforderlichen Berechnungen durchzuführen;
- (b) um alle anderen geeigneten Fahrzeugdaten verfügbar zu haben, die für die Berechnung von Angaben wie Flüssigkeitsvolumina usw. erforderlich sind;
- (c) um die von den Zulieferern übermittelten Daten angemessen zu prüfen;
- (d) um die Werkstoffanteile zu erfassen;
- (e) um die Berechnung der Recycling- und Verwertungsquoten nach ISO-Norm 22628:2002 durchführen zu können;
- (f) um die Kennzeichnung der Bauteile nach Artikel 5 Absatz 3 zu prüfen;
- (g) um zu prüfen, dass kein in Anhang V dieser Richtlinie verzeichnetes Bauteil in der Fertigung eines Neufahrzeugs wiederverwendet wird.

3.2. Der Hersteller legt der zuständigen Behörde alle einschlägigen Daten in Form einer Dokumentation vor. Insbesondere dokumentiert er das Recycling und die Verwertung der Werkstoffe korrekt.

Anlage 1 zu Anhang IV
Muster der Vorprüfungsbescheinigung

Bescheinigung über die Vorprüfung nach Anhang IV der
Richtlinie [*diese Richtlinie*]

Nr. [.....*Bezugsnummer*]

[..... der Genehmigungsbehörde]

bescheinigt dass,

(Hersteller):

(Anschrift des Herstellers),.....

die Anforderungen des Anhangs IV dieser Richtlinie/.../EG[*diese Richtlinie*]
erfüllt.

Die Prüfungen wurden durchgeführt am:

von (vollständige Bezeichnung und Anschrift der zuständigen Behörde):

Nummer des Berichts:

Diese Bescheinigung gilt bis [*Datum*].

Geschehen zu [*Ort*]

am [*Datum*]

[*Unterschrift*]



Anlagen: Beschreibung der vom Hersteller empfohlenen Strategie im Bereich der
Wiederverwendung, des Recycling und der Energiegewinnung.

ANHANG V

Als nicht-wiederverwendbar angesehene Bauteile

1. Einleitung

Dieser Anhang verzeichnet die Bauteile von Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁, die nicht bei der Fertigung von Neufahrzeugen wiederverwendet werden dürfen.

2. Liste der Bauteile

- Sämtliche Airbags³⁸ einschließlich Kissen, pyrotechnische Sätze, elektronische Steuergeräte und Sensoren;
- Automatische und nicht-automatische Gurtsysteme einschließlich Gurtbänder, Verschlüsse, Gurtstraffer, pyrotechnische Sätze;
- Sitze (nur wenn Gurtverankerungen und/oder Airbags in den Sitz eingebaut sind);
- Lenkungsblockiervorrichtungen, die auf die Lenksäule wirken;
- Wegfahrsperrern einschließlich Transponder und elektronische Steuergeräte;
- Katalysatoren;
- Schalldämpfer.

³⁸ Ist der Airbag in das Lenkrad eingebaut, das Lenkrad.

ANHANG VI

ÄNDERUNG DER RICHTLINIE 70/156/EWG

„Die Richtlinie 70/156/EWG wird wie folgt geändert:

(1) In Anhang werden die folgende Punkte angefügt:

- ‘15. WIEDERVERWENDBARKEIT, RECYCLINGFÄHIGKEIT UND VERWERTBARKEIT
- 15.1. Version, dem das repräsentative Fahrzeug angehört:
- 15.2. Masse des repräsentativen Fahrzeugs mit Aufbau oder Masse des Fahrgestells mit Fahrerhaus ohne Aufbau und/oder Anhängervorrichtung, wenn der Aufbau und/oder die Anhängervorrichtung nicht vom Hersteller geliefert wird (einschließlich Betriebsflüssigkeiten, Werkzeug, Ersatzrad, sofern vorhanden) ohne Fahrer:
- 15.3. Werkstoffmasse des repräsentativen Fahrzeugs
- 15.3.1. Für die Vorbehandlung maßgebende Werkstoffmasse (^{##}):
- 15.3.2. Für die Demontage maßgebende Werkstoffmasse (^{##}):
- 15.3.3. Für die Behandlung nicht metallischer, als recyclingfähig eingestufte Reststoffe maßgebende Werkstoffmasse (^{##}):
- 15.3.4. Für die Behandlung nicht metallischer, für eine energetische Verwendung in Frage kommender Reststoffe maßgebende Werkstoffmasse (^{##}):
- 15.3.5. Werkstoffe (^{##}):
- 15.3.6. Werkstoffmasse insgesamt, wiederverwendbar und/oder recyclingfähig:
- 15.3.7. Werkstoffmasse insgesamt, wiederverwendbar und/oder verwertbar:
- 15.4. Quoten
- 15.4.1. Recyclingquote R_{cyc} (in %):
- 15.4.2. Verwertungsquote R_{cov} (in %):

(^{##}) Diese Begriffe sind definiert in der ISO-Norm 22628:2002.“

(2) In Anhang IV Abschnitt 1 wird Folgendes eingefügt:

Zweck	Nummer Richtlinie	Fundstelle im Amtsblatt	Anzuwenden auf Fahrzeugklassen									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59.„Recyclingfähigkeit“	[.../.../EG]	L .. vom ..., S. ...	X	-	-	X	-	-				

(3) Anhang XI wird wie folgt geändert:

(a) In Anlage 1 wird Folgendes eingefügt:

Pos.	Zweck	Nummer Richtlinie	M ₁ ≤ 2 500 (¹) kg	M ₁ > 2 500 (¹) kg	M ₂	M ₃
59	„Recyclingfähigkeit“	[.../.../EG]	N/A	N/A	-	-

(b) In Anlage 2 wird Folgendes eingefügt:

Pos.	Zweck	Nummer Richtlinie	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59	„Recyclingfähigkeit“	[.../.../EG]	N/A	-	-	N/A	-	-	-	-	-	-

(c) In Anlage 3 wird Folgendes eingefügt:

Pos.	Zweck	Nummer Richtlinie	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59	„Recyclingfähigkeit“	[.../.../EG]	-	-	N/A	-	-	-	-	-	-

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

„Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWR des Rates“

DOKUMENTENUMMER

[ENTR F/5 - 503/02 Rev. 5]

1. DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

Der in Artikel 5 des EG-Vertrages verankerte Grundsatz der Subsidiarität wurde berücksichtigt. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass auf diesem Gebiet ein gemeinschaftlicher Rechtsakt erforderlich ist.

Ziel der Bestimmungen ist es sicherzustellen, dass Neufahrzeuge der Klassen M₁³⁹ und N₁¹ zum Zeitpunkt ihrer Fertigung die Anforderungen an ihre Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit erfüllen.

Die Bestimmungen sollen in das EG-Typgenehmigungsverfahren aufgenommen werden, das ein effizientes Instrument ist, um systematisch zu prüfen, ob alle Fahrzeugtypen und alle gefertigten Fahrzeuge die Anforderungen erfüllen.

Da mit der Richtlinie 70/156/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 2001/116/EG, das EG-Typgenehmigungsverfahren verbindlich wurde, kommt als Maßnahme nur ein Rechtsakt in Form einer Richtlinie oder einer Verordnung in Frage. Mit diesem Vorschlag werden die rechtlichen Bestimmungen für diesen Bereich erlassen.

2. AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

- 2.1. Dieser Vorschlag hat Auswirkungen auf den gesamten Automobilsektor. Insbesondere müssen die Zulieferer von Bauteilen Angaben über die Werkstoffe und Massen liefern, die es den Herstellern erlauben, mit angemessener Genauigkeit die Recycling- und Verwertungsquoten für die Fahrzeuge zu berechnen, die nach Absprache mit den Genehmigungsbehörden ausgewählt wurden. Von den

³⁹ In diesem Folgeabschätzungsbogen wird zur Vereinfachung der Begriff „Personenkraftwagen“ statt des Begriffs „M₁-Fahrzeuge“ verwendet (Kategorie M₁ umfasst PKW, Geländewagen, Großraumlimousinen und Kleinbusse); der Begriff „leichte Nutzfahrzeuge“ wird anstelle von „N₁-Fahrzeugen“ verwendet (Kategorie N₁ umfasst leichte Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3500 kg).

Genehmigungsbehörden beauftragte technische Dienste sind in die erforderlichen Genehmigungsprüfungen und die Prüfungen zur Übereinstimmung der Produktion eingebunden.

Die Hersteller müssen geeignete Strategien für die Entsorgung von Altfahrzeugen prüfen und empfehlen. Zu diesem Zweck werden spezifische Beiträge von den Demontage-, Recycling- und Schredderunternehmen usw. benötigt.

Die Hersteller von PKW und leichten Nutzfahrzeugen sind im Allgemeinen weltweit tätig. Die anderen genannten Unternehmen können den kleinen und mittleren Unternehmen zugeordnet werden.

Solche Unternehmen sind nicht in bestimmten Regionen der Gemeinschaft konzentriert.

- 2.2. Die Hersteller von PKW und leichten Nutzfahrzeugen haben bereits in die Entwicklung der erforderlichen Änderungen für neue Fahrzeugtypen investiert, um die Anforderungen der Richtlinie 2000/53/EG zu erfüllen, die zum 1. Januar 2006 (mit einer weiteren Stufe ab dem 1. Januar 2015) in Kraft tritt.

Weitere Forschungsarbeiten für verbesserte Recyclingtechniken verlangen von den Unternehmern Investitionen in die Entwicklung effizienterer Verfahren.

- 2.3. Der Vorschlag dürfte die folgenden wirtschaftlichen Auswirkungen haben:

2.3.1. Beschäftigung

Der Vorschlag erfordert von den Hersteller und ihren Zulieferern zusätzliche Investitionen in die Entwicklung, Fertigung und Typgenehmigung künftiger Produkte, um die Anforderungen der geplanten Richtlinie zu erfüllen.

2.3.2. Investitionen und Gründung neuer Unternehmen

Der Vorschlag wird kaum Auswirkungen auf die Gründung neuer Unternehmen haben, da die Hauptakteure in diesem Marktsegment bereits existieren.

2.3.3. Wettbewerbsposition der Unternehmen

Aus dem Vorschlag erwachsen keine Risiken für die Unternehmen dieses Wirtschaftszweigs.

- 2.4. Der Vorschlag umfasst Maßnahmen, die die spezifische Lage von Herstellern berücksichtigen, die Fahrzeuge in Kleinserien fertigen. Diese Hersteller werden von den Bestimmungen dieser Richtlinie ausgenommen.

In mehreren Stufen gefertigte Fahrzeuge werden ebenfalls von dieser Richtlinie ausgenommen. Damit müssen die Hersteller von Aufbauten, die in den meisten Fällen kleine und mittlere Unternehmen sind, keine Berechnungen vorlegen, da jedes Fahrzeug als Einzelfall behandelt wird.

3. KONSULTATION

Die Verbände der Hersteller und der Zulieferer wurden zu diesem Vorschlag gehört.

Die Kommission hat die Ansichten und Erfahrungen dieser Verbände bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags berücksichtigt, insbesondere die Erfahrungen der auf dem Gebiet der Entsorgung tätigen Hersteller.

Der Vorschlag der Kommission findet die breite Unterstützung der Verbände, wengleich sie Bedenken in Bezug auf ihre Umsetzung vorgebracht haben.

Ein Workshop über die Wiederverwendung von Bauteilen wurde durchgeführt, an dem repräsentative Verbände aus den Bereichen Werkstoffrecycling und Bauteile teilgenommen haben.