

Änderungsvorschläge zur EU-Altfahrzeugverordnung (COM(2023)0451)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
Nr. 1	Certificate of destruction	
Artikel 25	2. The certificate of destruction shall be issued in an electronic format and provided through an electronic notification procedure to the relevant authorities of the Member State, including the competent authorities designated under Article 14.	2. The certificate of destruction shall be issued in an electronic format and provided through an electronic notification procedure to the relevant authorities of the Member State, including the competent authorities designated under Article 14. At the same time, a copy of the message is sent to the last vehicle owner by the authorised treatment facility.
Begründung: Im Erwägungsgrund 47 ist geregelt, dass der Nachweis in elektronischer Form ausgestellt und dem letzten Eigentümer eines Altfahrzeugs zur Verfügung gestellt werden sollte. Eine Klarstellung im VO-Text wäre verbraucherfreundlich und würde mögliche Unklarheiten beseitigen.		
Nr. 2	Obligations for the vehicle owner	
Artikel 26	1. The owner of a vehicle that becomes an end-of-life vehicle shall: (a) deliver the end-of-life vehicle to an authorised treatment facility or, in cases referred to in Article 23(4), to a collection point, without undue delay after receiving information that the vehicle meets any of the criteria for	1. The owner of a vehicle that becomes an end-of-life vehicle shall: {a} deliver the end-of-life vehicle to an authorised treatment facility or, in cases referred to in Article 23(4), to a collection point, within reasonable time. without undue delay after receiving

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
	irreparability laid down in Part A, points 1 and 2, of Annex I; (b) present a certificate of destruction to the relevant registration authority.	information that the vehicle meets any of the criteria for irreparability laid down in Part A, points 1 and 2, of Annex I; (b) present a certificate of destruction to the relevant registration authority; 2. The owner of vehicles of historical interest and their parts, and the owner of vehicles subject to repair or restoration, shall be excluded from the obligations described in number 1. ; 3. If the owner has a legitimate interest in keeping the vehicle or parts of the vehicle, he must ensure that the vehicle and its parts are properly stored and transported to maintain its condition and to adequately protect it from damage and avoid environmental hazards. A legitimate interest exists in particular if the owner wishes to repair or restore the vehicle or use its parts for a repair or restoration.
Begründung: Fahrzeugeigentümer müssen die grundsätzliche Entscheidungsfreiheit darüber behalten, was mit ihrem Fahrzeug geschieht. Vorausgesetzt, dass eine sachgemäße und den geltenden Umweltvorschriften entsprechende Aufbewahrung sichergestellt wird.		
Nr. 3	Distinction between used vehicles and end-of-life vehicles	
Artikel 37	For the purpose of transferring ownership of a used vehicle, the vehicle owner shall be able to demonstrate to any natural or legal person interested in acquiring ownership of the concerned vehicle or to the competent authorities that the vehicle is not an end-of-life vehicle. When assessing the status of a used vehicle, the vehicle owner, other economic operators and competent authorities	For the purpose of transferring ownership of a used vehicle, the vehicle owner shall be able to demonstrate to any natural or legal person interested in acquiring ownership of the concerned vehicle or to the competent authorities that the vehicle is not an end-of-life vehicle. When assessing the status of a used vehicle, the vehicle owner, other economic

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
	shall verify if the criteria laid down in Annex I are met in order to determine whether it is not an end-of-life vehicle.	operators and competent authorities shall verify if the criteria laid down in Annex I are met in order to determine whether it is not an end-of-life vehicle.
Begründung: Für das Ziel der Vermeidung von Exporten von Altfahrzeugen aus der EU sowie die Vermeidung illegaler Entsorgung von Altfahrzeugen wird keine Regelung benötigt, die den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen oder Teilen innerhalb der EU einschränkt. Der Verweis auf den Annex als Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug geht viel zu weit und birgt die Gefahr, dass reparierbare Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die als Teilelieferant Verwendung finden sollen, als Altfahrzeug eingestuft werden, und somit zwingend der Verschrottung zugeführt werden müssten. Ein Handel innerhalb der EU mit solchen Fahrzeugen oder deren Teile wäre wesentlich erschwert, wodurch auch die Gefahr besteht, dass die realen Restwerte von Fahrzeugen nicht mehr erlöst werden können. Dies stellt einen ungerechtfertigten Eingriff in die Eigentumsrechte der Verbraucher dar.		
Nr. 4	ANNEX I INDICATIVE CRITERIA FOR DETERMINATION WHETHER A USED VEHICLE IS AN END-OF-LIFE VEHICLE	
PART A CRITERIA FOR ASSESSMENT OF REPARABILITY OF VEHICLES	1. A vehicle is technically irreparable if it meets one or more of the following criteria: (a) it has been cut into pieces or stripped; (b) it has been welded up or closed by insulating foam; (c) it has been completely burnt to the point where the engine compartment or passenger compartment is destroyed; (d) it has been submerged in water to a level above the dashboard; (e) one or several of the following components of the vehicle cannot be repaired or replaced:	1. A vehicle is technically irreparable if it meets one or more of the following criteria: (a) it has been cut into pieces or stripped; (b) it has been welded up or closed by insulating foam; (c) it has been completely burnt to the point where the engine compartment or passenger compartment is destroyed; (d) it has been submerged in water to a level above the dashboard; (e) one or several of the following components of the

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
	(i) ground coupling components (such as tyres and wheels), suspension, steering, braking, and their control components; (ii) seat fixings and joints; (iii) airbags, pretensioners, safety belts, and their peripheral operating components; (iv) the vehicle's hull and chassis; (f) its structural and safety components have technical defects that are irreversible and turn them non-replaceable, such as metal aging, multiple breaks in primers, or excessive perforating corrosion; (g) its repair requires the replacement of the engine, gearbox, shell, or chassis assembly, resulting in the loss of the vehicle's original identity. 2. The vehicle is economically irreparable if its market value is lower than the cost of the necessary repairs needed to restore it in the Union to a technical condition that would be sufficient to obtain a roadworthiness certificate in the Member State where the	vehicle cannot be repaired or replaced: (i) ground coupling components (such as tyres and wheels), suspension, steering, braking, and their control components; (ii) seat fixings and joints; (iii) airbags, pretensioners, safety belts, and their peripheral operating components; (iv) the vehicle's hull and chassis; (f) its structural and safety components have technical defects that are irreversible and turn them non-replaceable, such as metal aging, multiple breaks in primers, or excessive perforating corrosion; (g) its repair requires the replacement of the engine, gearbox, shell, or chassis assembly, resulting in the loss of the vehicle's original identity.

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
	vehicle was registered before repair. 3. A vehicle may be considered technically irreparable when: (h) it has been submerged in water to a level below the dashboard, and damaged the engine or electrical system; (i) its doors are not attached to it; (j) its fuel or fuel vapours are discharged posing a risk of fire and explosion; (k) gas has leaked from its liquid gas system posing a risk of fire and explosion; (l) its operating liquids (fuel, brake fluid, anti-freeze liquid, battery acid, coolant liquid) have been discharged posing a risk of water pollution; or (m) its brakes and steering components are excessively worn. If one of those conditions is met, an individual technical assessment shall be carried out in order to assess if the technical status of a vehicle would be sufficient to obtain a roadworthiness certificate in the Member State where the vehicle was registered before repair.	2. The vehicle is economically irreparable if its market value is lower than the cost of the necessary repairs needed to restore it in the Union to a technical condition that would be sufficient to obtain a roadworthiness certificate in the Member State where the vehicle was registered before repair. 3. A vehicle may be considered technically irreparable when: (h) it has been submerged in water to a level below the dashboard, and damaged the engine or electrical system; (i) its doors are not attached to it; (j) its fuel or fuel vapours are discharged posing a risk of fire and explosion; (k) gas has leaked from its liquid gas system posing a risk of fire and explosion; (l) its operating liquids (fuel, brake fluid, anti-freeze liquid, battery acid, coolant liquid) have been discharged posing a risk of water pollution; or (m) its brakes and steering components are excessively worn.

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
		If one of those conditions is met, an individual technical assessment shall be carried out in order to assess if the technical status of a vehicle would be sufficient to obtain a roadworthiness certificate in the Member State where the vehicle was registered before repair.
PART B INDICATIVE LIST OF CRITERIA FOR END-OF-LIFE VEHICLES	The following criteria may also be used as additional justification to determine if a used vehicle is an end-of-life vehicle: (a) absence of means allowing to identify a vehicle, in particular the Vehicle Identification Number; (b) its owner is unknown; (c) it has not had its required national technical roadworthiness test for more than two years from the date when this was last required; (d) it is not appropriately protected against damage during storage, transportation, loading and unloading; or (e) it was handed over for treatment to an authorised collection point or an authorised waste treatment facility.	The following criteria may also be used as an indicator additional justification to determine if a used vehicle is an end-of-life vehicle: (a) absence of means allowing to identify a vehicle, in particular the Vehicle Identification Number; This does not apply to vehicles that historically do not have such identification features; (b) its owner is unknown (except cars of historical or cultural interest); (c) it has been cut into pieces or stripped; (d) it has been welded up or closed by insulating foam; (e) it has been completely burnt to the point where the engine compartment or passenger compartment is destroyed; (f) it has been submerged in water to a

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
		level above the dash-board; (g) it has not had its required national technical roadworthiness test for more than seven two years from the date when this was last required; (h) it is not appropriately protected against damage during storage, transportation, loading and unloading; or (i) it was handed over for treatment to an authorised collection point or an authorised waste treatment facility.
Begründung: Die Kriterien zur Abgrenzung Gebrauchtwagen- und Altfahrzeug sollten lediglich indikativ sein. Die Vorgesetzten Kriterien für das Vorliegen eines „Altfahrzeugs“ sind dagegen zu ungenau beziehungsweise zu weitgehend, so dass in der Folge übermäßig viele Fahrzeuge gefahren, dass sie ungerechtfertigt als Altfahrzeug eingestuft werden. In der Folge müssten eine Vielzahl betroffener Eigentümerinnen und Eigentümer teure technische Gutachten auf eigene Kosten anfertigen lassen, um nachzuweisen, dass es sich nicht um Abfall handelt, welcher der Verwertung zugeführt werden muss. Besonders betroffen hiervon könnten einkommensschwache Haushalte sein, die häufiger ältere Fahrzeuge besitzen. Die Definition des wirtschaftlichen Totalschadens ist zu eng gefasst. Ein wirtschaftlicher Totalschaden liegt nach dem Kommissionsentwurf bereits nach den Erwägungsgründen dann vor, wenn die Reparaturkosten den Marktwert des Fahrzeugs oder den Wert, für den es versichert war, übersteigen. Um Konflikte mit den in den Mitgliedstaaten etablierten und bewährten sachsachenrechtlichen Regelungen zu vermeiden, wie z.B. der von der Rechtsprechung entwickelten 130%-Regelung in Deutschland, sollte der Verweis gestrichen werden. Es muss für den Eigentümer sichergestellt sein, dass er eine Auswahl an Verwertungsbetrieben in der Nähe seines Wohnortes hat und so ein Markt besteht, dass er noch einen realen Restwert für sein Fahrzeug bei einem Aufkäufer erzielen kann (Preiskartelle gilt es verhindern).		
Nr. 6	Alternativ zur Streichung <i>Distinction between used vehicles and end-of-life vehicles</i>	
Artikel 37	For the purpose of transferring ownership of a used vehicle, the vehicle owner shall be able to demonstrate to any natural or legal person interested in acquiring ownership of the concerned vehicle	1. Für die Zwecke der Übertragung des Eigentums an einem Gebrauchtfahrzeug muss der Fahrzeugeigentümer gegenüber jeder

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
	or to the competent authorities that the vehicle is not an end-of-life vehicle. When assessing the status of a used vehicle, the vehicle owner, other economic operators and competent authorities shall verify if the criteria laid down in Annex I are met in order to determine whether it is not an end-of-life vehicle.	natürlichen oder juristischen Person, die am Erwerb des Eigentums an dem betreffenden Fahrzeug interessiert ist, auf Anforderung des Kaufinteressenten oder gegenüber den zuständigen Behörden nachweisen können, dass es sich bei dem Fahrzeug nicht um ein Altfahrzeug handelt. Bei der Bewertung des Status eines Gebrauchtfahrzeugs überprüfen der Fahrzeugeigner, andere Wirtschaftsteilnehmer und die zuständigen Behörden, ob Der Nachweis kann durch eine gültige technische Prüfbescheinigung erbracht werden. Bei Fehlen einer gültigen technischen Prüfbescheinigung kann der Nachweis anhand einer Bewertung nach den die Kriterien des Anhangs I erbracht werden. erfüllt sind, um festzustellen, ob es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt. Dies gilt nicht im Fall der Eigentumsübertragung an verkehrssicheren Fahrzeugen durch natürliche Personen. 2. Ein Altfahrzeug liegt nicht bereits dann vor, wenn die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert des Fahrzeugs übersteigen, wenn (a) in einem Mitgliedstaat eine Regelung gilt, wonach die Reparaturkosten den Wiederbeschaffungswert um höchstens 30 Prozent übersteigen oder (b) der Eigentümer oder die am Eigentumserwerb interessierte natürliche oder juristische Person nachweist,

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
		dass ein berechtigtes Interesse an der Reparatur oder Restaurierung des Fahrzeugs oder an der Lagerung und Verwendung seiner Teile besteht. Der Eigentümer muss den Verbleib des Fahrzeugs oder dessen Teile sowie die ordnungsgemäße Lagerung jederzeit nachweisen können. 1. For the purposes of transferring ownership of a used vehicle, the vehicle owner shall be able to demonstrate to any natural or legal person interested in acquiring ownership of the concerned vehicle at the request of the prospective buyer or to the competent authorities that the vehicle is not an end-of-life vehicle. This evidence can be provided in the form of a valid roadworthiness certificate. In the absence of a roadworthiness certificate or in cases of doubt, the evidence can be provided on the basis of an assessment according to the criteria of Annex I. When assessing the status of a used vehicle, the vehicle owner, other economic operators and competent authorities shall verify if the criteria laid down in Annex I are met in order to determine whether it is not an end-of-life vehicle. This shall not apply in the case of transfer of ownership of roadworthy vehicles by natural persons.

Änderungsantrag # - in Artikel	Vorschlag der Kommission	Änderungsvorschläge
		2. A vehicle shall not be deemed to have become an end-of-life vehicle simply because the cost of repairs exceeds the replacement value of the vehicle, where (a) a Member State has rules or case law in force whereby the repair costs do not exceed the replacement value by more than 30 per cent, or (b) the owner or the natural or legal person interested in acquiring ownership demonstrates that there is a legitimate interest in repairing or restoring the vehicle or in storing it and using its parts. The owner must be able to prove the whereabouts of the vehicle or its parts and the proper storage at any time.
Begründung: Für das Ziel der Vermeidung von Exporten von Altfahrzeugen aus der EU sowie die Vermeidung illegaler Entsorgung von Altfahrzeugen wird keine Regelung benötigt, die den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen oder Teilen innerhalb der EU einschränkt. Der Verweis auf den Annex als Unterscheidung zwischen Gebrauchtfahrzeug und Altfahrzeug geht viel zu weit und birgt die Gefahr, dass reparierbare Fahrzeuge oder Fahrzeuge, die als Teilelieferant Verwendung finden sollen, als Altfahrzeug eingestuft werden, und somit zwingend der Verschrottung zugeführt werden müssten. Ein Handel innerhalb der EU mit solchen Fahrzeugen oder deren Teile wäre wesentlich erschwert, wodurch auch die Gefahr besteht, dass die realen Restwerte von Fahrzeugen nicht mehr erlöst werden können. Dies stellt einen ungerechtfertigten Eingriff in die Eigentumsrechte der Verbraucher dar.		