

4. Dezember 2023

## Stellungnahme

des BDE Bundesverband der Deutschen  
Entsorgungs-, Wasser- und Kreislaufwirtschaft e.V.

zum Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung 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

COM(2023) 451 final

BDE-VÖEB Vertretung Brüssel  
Rue de la Science 41  
1040 Brussels  
Tel: +32 2 548 38 90  
[bruessel@bde.de](mailto:bruessel@bde.de)

Die Europäische Kommission hat am 13. Juli 2023 ihren Vorschlag für eine neue Altfahrzeugverordnung veröffentlicht, die die derzeit geltende Altfahrzeugrichtlinie (Richtlinie 2000/53/EG) sowie die Richtlinie 2005/64/EG über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit ersetzen und mit der das aktuelle System der Altfahrzeugbehandlung umfassend geändert werden soll.

Der BDE begrüßt den Vorschlag der EU-Kommission für eine neue Verordnung über Altfahrzeuge und das mit ihm ausdrücklich verfolgte Ziel, die Verwertung von Altfahrzeugen zu verbessern und den EU-Binnenmarkt zu stärken. Die Erleichterung des Recyclings von Altfahrzeugen und die hiermit verbundene Rückgewinnung der darin enthaltenen kritischen Rohstoffe ist nicht zuletzt im Hinblick auf das im Vorschlag für einen Critical Raw Materials Act (CRMA) formulierte Ziel einer langfristigen Unabhängigkeit der EU von Importen kritischer Rohstoffe aus Drittstaaten dringend erforderlich. Es ist positiv zu bewerten, dass es sich um einen Vorschlag für eine Verordnung handelt, da dies bedeutet, dass in der gesamten EU einheitliche Regeln für die Förderung des Recyclings von Altfahrzeugen gelten würden.

Der BDE Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft e. V. wurde 1961 gegründet und ist der Branchenverband der Kreislauf- und Ressourcenwirtschaft. Die Mitgliedsunternehmen des BDE repräsentieren 75 Prozent des privatwirtschaftlich erbrachten Umsatzes in den Wirtschaftszweigen „Abwasserentsorgung“, „Sammlung, Behandlung, Beseitigung und Recycling von Abfällen“ sowie „Beseitigung von Umweltverschmutzungen und sonstige Entsorgung“ in Deutschland. Die rund 750 Mitglieder des BDE bilden die gesamte Wertschöpfungskette der Kreislauf- und Ressourcenwirtschaft ab. Das reicht von der Erfassung über die Sortierung und Verwertung von Abfällen bis hin zum Einsatz der aus dem Recyclingprozess gewonnenen Rohstoffe und Produkte.

Zu dem Kommissionsvorschlag nehmen wir im Folgenden wie folgt Stellung:

## **I. Anwendungsbereich der Altfahrzeugverordnung und Definition von Altfahrzeugen**

Begrüßenswert ist zunächst, dass der Anwendungsbereich der Altfahrzeugverordnung schrittweise auf neue Kategorien wie Motorräder, Lastkraftwagen und Busse ausgedehnt werden soll, um eine umfassendere Erfassung und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Hinsichtlich nicht erfasster Fahrzeugklassen bestand nach dem jetzigen System eine Regelungslücke, welche insoweit zu Rechtsunsicherheit geführt hat.

Ebenso ist zu begrüßen, dass die Definition des Begriffs „Altfahrzeug“ überarbeitet und dabei genau festgelegt wird, wann ein Altfahrzeug als irreparabel anzusehen ist (Artikel 3 Absatz 1 Nummer 2 in Verbindung mit Anhang I, Teil A, Nummern 1 und 2). Die Unterscheidung zwischen technischer und wirtschaftlicher Irreparabilität ist richtig. Hierbei ist eine abschließende Aufzählung der Kriterien für die Beurteilung einer technischen Irreparabilität zwingend geboten, da nur eine solche für die erforderliche Rechtssicherheit sorgt. Demzufolge sollten diese Kriterien nicht nachträglich einseitig

durch die Kommission mittels delegierter Rechtsakte geändert werden können (siehe hierzu Punkt VIII).

## II. Recyclinggerechte Gestaltung von Neufahrzeugen und Mindestrezyklateinsatz

Aus Sicht des BDE sind insbesondere die Vorgaben für die recyclinggerechte Gestaltung von Neufahrzeugen (Art. 4 Abs. 1) und die Verwendung von Rezyklaten bei der Produktion von Neufahrzeugen (Art. 6 Abs. 1, UAbs. 1 und Abs. 3, UAbs. 1 sowie Art. 10) sowie die Quoten für die Verwertung und das Recycling von Altfahrzeugen (Art. 34 Abs. 1) zu begrüßen.

Dies gilt insbesondere für die Vorgabe, dass jeder Fahrzeugtyp mindestens 25 % recycelten Kunststoff enthalten soll. Ein verpflichtender Einsatz von Sekundärrohstoffen ist dringend notwendig, um mehr Anreize für das Recycling von Rohstoffen zu schaffen.

Durch die vorgesehene Führung im geschlossenen Stoffkreislauf – 6,25 % Mindestrezyklateinsatz aus Kunststoffen, die zuvor auch in Fahrzeugen verbaut waren – würde zunächst ein Markt für Kunststoffrezyklate aus Altfahrzeugen geschaffen werden. Eine solche verpflichtende Quote würde auch positive Auswirkungen auf ein recyclinggerechtes Design von Neufahrzeugen im Hinblick auf deren Kunststoffanteil haben. Fraglich ist jedoch, ob ein geschlossener Stoffkreislauf den freien Markt und den freien Wettbewerb für bzw. um Rezyklate und damit die wirtschaftliche Attraktivität des Recyclings beeinträchtigen könnte. In jedem Falle ist die konkrete Ausgestaltung der verpflichtenden Quote – mit zwei Nachkommastellen – abzulehnen.

Begrüßenswert ist, dass es sich bei den einzusetzenden Rezyklaten um Post-Consumer-Rezyklate handeln muss und dass Produktionsabfälle nicht als Rezyklate eingesetzt und auf die Quoten angerechnet werden können. Andernfalls wäre kein ausreichender Beitrag für den Umweltschutz gewährleistet, da der aus der Produktion stammende Abfall (Post-Industrial Waste oder Pre-Consumer Waste) insgesamt deutlich sortenreiner als der durch die Verbraucher entstehende Abfall (Post-Consumer-Waste) ist.

Im Unterschied zu Post-Consumer-Abfällen handelt es sich bei Post-Industrial-Abfällen um Materialströme, die unmittelbar aus der Produktion stammen und somit aus fabrikneuem und unvermischem Material, das in den meisten Fällen ohne erheblichen Aufwand zu recyceln ist. Demgegenüber handelt es sich bei Post-Consumer-Abfällen um Materialströme, die unmittelbar dem Gebrauch durch den Verbraucher entstammen und die darüber hinaus häufig mit anderen Materialien vermischt sind. Demzufolge ist das Recycling derartiger Abfälle im Vergleich zu dem Recycling von Post-Industrial-Abfällen grundsätzlich mit deutlich höherem Aufwand verbunden, allein aufgrund der Qualität des zu recycelnden Materials. Insgesamt kann – neben dem genannten Aspekt des Umweltschutzes – nur eine Begrenzung des Mindestrezyklateinsatzes auf Post-Consumer-Material sinnvollerweise Bestand haben, da andernfalls eine Quote für einen Mindestrezyklateinsatz über den Einsatz von Post-Industrial-Material sehr einfach zu erreichen wäre. Nur mittels eines verpflichtenden Einsatzes von Post-Consumer-Rezyklaten werden die notwendigen Anreize für ein verstärktes Recycling geschaffen.

Viel wird auch von der Methode zur Berechnung und Überprüfung etwa der Quoten für recyclinggerechtes Design abhängen (Art. 4 Abs. 1), die von der Kommission in gesonderten Durchführungsrechtsakten festzulegen ist (Artikel 4 Abs. 3). Wegen der somit maßgeblichen Bedeutung der Berechnungsmethode wäre es erforderlich gewesen, dass diese Teil der Verordnung selbst ist und nicht mittels eines Durchführungsrechtsaktes beschlossen werden würde (siehe hierzu auch Punkt VIII).

Hinsichtlich der Anforderungen an die Hersteller zum recyclinggerechten Design der Fahrzeuge sollten zudem konkrete Parameter für die Bewertung der Recyclingfähigkeit der Fahrzeuge in die Verordnung aufgenommen werden. Hierbei könnten Vorgaben für die Verwendung oder Vermeidung von schwer zu recycelnden Verbundwerkstoffen oder Legierungen in Betracht gezogen werden. Derartige Regelungen müssten aufgrund ihrer Wesentlichkeit im Hinblick auf ein recyclinggerechtes Design ebenfalls Teil der Verordnung selbst sein und sollten nicht mittels delegierter Rechtsakte beschlossen werden.

### **III. Anforderungen an Substanzen in Altfahrzeugen**

Artikel 5 zu den Anforderungen an Substanzen in Altfahrzeugen ist zu begrüßen, insbesondere das explizite Ziel, das Vorhandensein besorgniserregender Stoffe in Fahrzeugen sowie in ihren Teilen und Bauteilen so weit wie möglich zu minimieren. Allerdings sollte die Liste zukünftig auszunehmender Substanzen dringend um Carbonfasern erweitert werden, soweit dieses in Fahrzeugteilen verwendet wird, in denen es zu Abrieb kommt, wie zum Beispiel in Brems scheiben. Derartige Brems scheiben, die mit Carbonfasern verstärkt sind, erzeugen nämlich durch Abrieb in der Betriebsphase hochgefährlichen krebserregenden Feinstaub.

### **IV. Abgrenzung der Pflichten der Fahrzeughersteller und der Abfallbewirtschafter**

Positiv ist auch die klare Abgrenzung zwischen den allgemeinen Pflichten der Fahrzeughersteller (Kapitel III, Art. 8), sowie denen der Abfallbewirtschafter (Kapitel IV, Abschnitt 4, Art. 27). Im Hinblick auf die Fahrzeughersteller sollten diese jedoch auch verpflichtet werden, neben der Erklärung des Rezyklatanteils (Art. 10 Abs. 1) auch den kumulierten Energieaufwand sowie den spezifischen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu veröffentlichen und dies auch im Rahmen der Kreislauffähigkeitsstrategie (Art. 9) anzugeben. So könnten auch Fahrzeughersteller, die über die in der Verordnung vorgesehenen Mindestvoraussetzungen hinausgehen, die hiermit verbundenen Vorteile – insbesondere im Hinblick auf den Klima- und Umweltschutz – für die Kunden transparent machen.

Im Hinblick auf die Pflichten der Abfallbewirtschafter und dem 4. Abschnitts des 4. Kapitels insgesamt ist das Deponierungsverbot von Nicht-Inertabfällen gemäß Art. 35 als besonders positiv hervorzuheben. Durch dieses werden im Hinblick auf die aus Umweltgesichtspunkten höchst problematische Deponierung von Nicht-Inertabfällen zwingend notwendige gleiche Voraussetzungen im europäischen Wettbewerb hergestellt (Level-Playing-Field).

## V. Ausweitung der erweiterten Herstellerverantwortung und Einführung eines digitalen Kreislaufpasses

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Verordnungsvorschlages, den der BDE sehr begrüßt, ist die Ausweitung der Herstellerverantwortung für Fahrzeughersteller (Art. 16 ff.).

Sämtliche Fahrzeughersteller sollen künftig einer erweiterten Herstellerverantwortung für Fahrzeuge unterliegen, die sie in einem EU-Mitgliedstaat erstmals auf den Markt bringen. Die Hersteller sollen hierbei wählen können, ob sie die sich hieraus ergebenden Pflichten individuell oder über eine vom jeweiligen Mitgliedstaat anerkannte Organisation der erweiterten Herstellerverantwortung erfüllen. Die Herstellerverantwortung umfasst konkrete Pflichten zur Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen. Insbesondere wird die verpflichtende Einrichtung von Sammelsystemen vorgesehen. Diese Sammelsysteme müssen das gesamte Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates abdecken und die Rücknahme sämtlicher Fahrzeuge ermöglichen. Die Übernahme der hierdurch entstehenden Kosten obliegt den Herstellern.

Zudem sollen Hersteller künftig bestimmten Kennzeichnungs- und Informationspflichten unterliegen, um z.B. die sichere Entfernung von Komponenten und Werkstoffen zu ermöglichen (Art. 11). Diese Informationen müssen Abfallbewirtschaftern sowie Reparatur- und Wartungsbetrieben kostenlos mittels eines digitalen Kreislaufpasses zugänglich sein (Art. 13).

Der BDE begrüßt insbesondere die Angleichung der Kostentragungspflicht u.a. an die Recyclingfähigkeit der Fahrzeuge sowie die Einführung eines digitalen Kreislaufpasses. Mittels Angleichung der Kostentragung gemäß Art. 21 (Ökomodulation) wird gewährleistet, dass sich der von Fahrzeugherstellern an eine Organisation für die erweiterte Herstellerverantwortung zu zahlende Beitrag zum Beispiel an der Recycelbarkeit eines Fahrzeuges oder an dem Einsatz von Rezyklaten richtet. Hierdurch wird zunächst das Verursacherprinzip nach Art. 191 Abs. 2 AEUV wirksam umgesetzt. Dieses verpflichtet die Verursacher von Umweltbeeinträchtigungen, für deren Beseitigung zu sorgen sowie die hierdurch entstehenden Kosten zu tragen. Gleichzeitig werden durch diese Regelung finanzielle Anreize für recyclinggerechtes Design sowie für den Einsatz von Sekundärrohstoffen geschaffen. Des Weiteren trägt die Einführung eines digitalen Kreislaufpasses auf effektive Art und Weise zu einem Abbau von Bürokratiehürden mittels Digitalisierung und zu einem verbesserten Monitoring von Altfahrzeugen bei.

Allerdings ist die Regelung des Art. 18 Abs. 4, wonach Organisationen der erweiterten Herstellerverantwortung sicherstellen sollen, dass Hersteller und Abfallbewirtschaftler in ihren Leitungsgremien angemessen vertreten sind, abzulehnen. Zwar ist zwingend erforderlich, dass die Rechte und Pflichten der Abfallbewirtschaftler von den Organisationen der erweiterten Herstellerverantwortung hinreichend berücksichtigt werden. Eine verpflichtende Vertretung in den Leitungsgremien wäre jedoch ein zu großer Eingriff in die Rechte der Organisationen der erweiterten Herstellerverantwortung. Die konkrete Ausgestaltung ihrer Leitungsstrukturen sollte diesen Organisationen selbst überlassen werden. Auch ist in diesem Zusammenhang der Wortlaut

der Vorschrift nicht hinreichend bestimmt. Wann eine Leitung „angemessen“ ist, bleibt unklar, sodass insoweit zusätzliche Rechtsunsicherheiten entstehen würden.

## VI. Elektronischer Verwertungsnachweis

Einen entscheidenden Beitrag zur Stärkung des Recyclings von Altfahrzeugen und zum Erhalt wertvoller Rohstoffe leisten die vorgesehenen Regelungen zur Entsorgung von Altfahrzeugen ausschließlich durch zugelassene und überwachte Behandlungseinrichtungen.

In diesem Zusammenhang gehören die Bestimmungen über den Verwertungsnachweis in elektronischer Form und die Verknüpfung der Abmeldung eines Altfahrzeuges mit der Vorlage eines solchen Verwertungsnachweises (Artikel 25) zu den wichtigsten Neuerungen, die der BDE ausdrücklich befürwortet. Das Fehlen eines solchen elektronischen Verwertungsnachweises stellt eines der entscheidenden Defizite im derzeitigen System dar. Infolge des Artikels 25 Abs. 1 des Kommissionsvorschlages, wonach lediglich anerkannte Behandlungseinrichtungen einen solchen Verwertungsnachweis ausstellen können, der notwendig für die Abmeldung eines Fahrzeuges ist, kann die illegale Altfahrzeugverwertung wirksam bekämpft und dem zentralen Problem des Verlustes kostbarer Rohstoffe entgegengetreten werden. Die Anerkennung des Verwertungsnachweises eines Mitgliedstaates in allen weiteren EU-Mitgliedstaaten ist zur Stärkung des EU-Binnenmarktes für Altfahrzeuge erforderlich und ebenso begrüßenswert.

## VII. Ausfuhrverbot für nicht verkehrssichere Fahrzeuge

Ebenso positiv bewertet der BDE ein Verbot des Exports von Fahrzeugen, die nicht als verkehrssicher eingestuft werden, in Drittstaaten (Art. 38). Durch die notwendige und klare Abgrenzung zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen (Art. 37) sowie die damit verbundene Regelung des Artikels 38 Abs. 2, nach der lediglich verkehrssichere Gebrauchtfahrzeuge exportiert werden dürfen, wird verhindert, dass Altfahrzeuge aus der EU auf illegale Art und Weise in Drittstaaten als verkehrstaugliche Fahrzeuge vertrieben werden. Hierdurch werden zudem – bei gleichzeitigem Schutz der Umwelt, der Straßenverkehrssicherheit sowie der menschlichen Gesundheit – wertvolle Rohstoffe innerhalb der EU gehalten.

Daneben sollte eine Prüfung zur Abgrenzung, ob es sich bei einem Fahrzeug um ein Altfahrzeug oder ein Gebrauchtfahrzeug handelt, auch bei innereuropäischen Verbringungen von Gebrauchtfahrzeugen durchgeführt werden. Dies ist bereits aus dem Grunde notwendig, um zu prüfen, welches Regelwerk einschlägig ist. Für die inner- sowie außereuropäische Verbringung von Altfahrzeugen – welche als gefährliche Abfälle gelten – ist nämlich die Abfallverbringungsverordnung ((EG) Nr. 1013/2006) einschlägig. Nicht zuletzt dient eine solche Prüfung auch dem Schutze der Straßenverkehrssicherheit, da damit ein Abfluss von Altfahrzeugen in diejenigen EU-Mitgliedstaaten mit den geringsten Anforderungen an die Zertifizierung der Straßenverkehrssicherheit verhindert werden kann.

## VIII. Übermäßige Anzahl an delegierten Rechtsakten

Der BDE sieht grundsätzlich die große Anzahl von Bestimmungen, die der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte übertragen, sehr kritisch. In Artikel 50 Abs. 2 sind diese zwölf Bestimmungen aufgeführt.

Die Übertragung nach Art. 290 Abs. 1 AEUV stellt eine sehr restriktiv anzuwendende Ausnahme vom ordentlichen Gesetzgebungsverfahren dar. Nach dieser Vorschrift darf die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte zur Ergänzung und Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften eines Gesetzgebungsaktes nur in Ausnahmefällen an die Kommission übertragen werden. Eine hohe Anzahl an erlassenen delegierten Rechtsakt, wie sie hier ermöglicht werden soll, ist problematisch im Hinblick auf die demokratische Legitimation, da wesentliche Entscheidungen im hierfür vorgesehen ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und gerade nicht mittels delegierter Rechtsakte zu treffen sind.

Die hohe Zahl der Vorschriften, in denen der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte übertragen wird, zeigt deutlich, dass diese Übertragung keinen Ausnahmecharakter hat. Beispielhaft ist die Festlegung eines Mindestzyklatgehaltes für andere Stoffe als Kunststoffe (Artikel 6 Absätze 3 und 4). Es ist eines der erklärten Ziele des Vorschlags, das Recycling von Altfahrzeugen zu fördern. In diesem Zusammenhang ist die Festlegung eines Mindestrecyclinganteils für andere Stoffe wie Stahl oder Aluminium in Neufahrzeugen, die ebenfalls der Regelung durch delegierten Rechtsakt vorbehalten ist, von entscheidender Bedeutung, da gerade durch solche Bestimmungen das Recycling dieser Stoffe gefördert wird. Folglich handelt es sich bei diesen Bestimmungen um wesentliche Aspekte eines Gesetzgebungsaktes, für die eine Befugnisübertragung an die Kommission gemäß Art. 290 Abs. 1 AEUV ausgeschlossen ist.

Sollte es nichtsdestoweniger in einigen Fällen zur Befugnisübertragung an die Kommission kommen, muss sichergestellt werden, dass die betroffenen Wirtschaftsakteure an der Ausarbeitung der zugehörigen delegierten Rechtsakte beteiligt werden. Daher sollte in den Artikeln 50 und 51 die verpflichtende Beteiligung von Vertretern der Fahrzeughersteller sowie der Abfallwirtschaftsunternehmen an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte vorgesehen werden.

## IX. Verpflichtender Datenaustausch zwischen den zuständigen Behörden

Sehr zu begrüßen sind aus Sicht des BDE wiederum die Bestimmungen über die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden auf nationaler Ebene sowie zwischen den Mitgliedstaaten (Artikel 44). In diesem Zusammenhang sind die hiermit verbundenen vorgeschlagenen Regelungen über die Zusammenarbeit bei der Durchsetzung auf nationaler und mitgliedstaatlicher Ebene ebenso positiv zu sehen (Art. 47). Ein funktionierender Datenaustausch zwischen den zuständigen Behörden ist einer der wichtigsten Punkte, an dem es derzeit mangelt, der jedoch unerlässlich ist, um eine illegale Verbringung von Altfahrzeugen außerhalb der EU und eine unsachgemäße Entsorgung, durch welche zahlreiche wertvolle Rohstoffe dem Kreislauf verloren gehen, zu



unterbinden. Effektiver, einfacher, digitaler sowie schneller Datenaustausch zwischen sämtlichen involvierten Behörden – etwa Umwelt- oder Zollbehörden – ist Grundvoraussetzung dafür, dass das Kernziel des Vorschlages, nämlich die Stärkung der Kreislaufwirtschaft für Altfahrzeuge, erreicht werden kann.

## **X. Überzogene Bericht- und Dokumentationspflichten sowie Regeln zu Umweltmanagementsystemen**

Dagegen sind aus Sicht des BDE die Vorschriften über die Berichterstattung an die Kommission gemäß Artikel 49 überzogen. Es ist zwar wichtig und erforderlich, der Europäischen Kommission Berichte vorzulegen, um dieser eine Bewertung des Vollzuges der Verordnung zu ermöglichen (Art. 49 Abs. 4). Jedoch sind die vorgeschlagenen Regelungen deutlich zu weitgehend und würden einen erheblichen bürokratischen Aufwand für die Unternehmen sowie die beteiligten Behörden verursachen. Insbesondere die Meldepflichten nach Artikel 49 Absatz 1 Buchstabe g hinsichtlich der Gesamtzahl sowie des Gewichtes aller aus Altfahrzeugen ausgebauten Teile, Komponenten und Materialien sind überzogen. Die Meldepflichten nach Artikel 49 müssen daher zwingend beschränkt werden, da ansonsten nicht nur die Unternehmen, sondern auch die mitgliedstaatlichen Behörden, welche die Daten sammeln und an die Kommission weiterleiten müssen, überlastet würden.

Auch im Hinblick auf weitere Aspekte enthält der Vorschlag überzogene Bürokratiehürden. Gemäß Artikel 29 in Verbindung mit Anhang VII, Teil B, Nummer 3 ist im Rahmen der Befreiung der Altfahrzeuge von Schadstoffen auch die genaue Uhrzeit der Schadstoffentfrachtung anzugeben, was eine unnötige Dokumentationspflicht darstellt. Das Datum der Behandlung muss ausreichen; es macht hingegen keinen Unterschied, zu welcher genauen Uhrzeit diese stattgefunden hat.

Des Weiteren sollte die Verpflichtung gemäß Anhang IX, in den Verwertungsnachweis Angaben zu der Staatsangehörigkeit des Halters oder Eigentümers aufzunehmen, gestrichen werden. Diese Angabe leistet keinen Beitrag zu der Erreichung des Zieles, den Überblick über im Verkehr befindliche Altfahrzeuge zu verbessern, sondern schafft ebenfalls nur einen unnötigen bürokratischen Mehraufwand.

Die Regel des Artikels 27 Abs. 5, wonach Behandlungseinrichtungen „ermuntert“ werden, EMAS als Umweltmanagementsystem einzuführen, ist ebenfalls abzulehnen. Der neue Rechtsrahmen sollte im Sinne eines freien Wettbewerbs offen für sämtliche anerkannte und etablierte Umweltmanagementsysteme sein und damit auch zum Beispiel ISO 14001 erfassen.



## XI. Demontagepflichten gemäß Art. 30 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang VII, Teil C

Die erweiterten Demontagepflichten vor dem Schreddern gemäß Art. 30 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang VII, Teil C, mit dem Ziel, die Wiederverwendung bzw. das Recycling zu ermöglichen sowie Explosionsgefahren in Schredderanlagen vorzubeugen, sind grundsätzlich zu begrüßen. Im Hinblick auf Verbrennungsmotoren sowie das Getriebe (Anhang VII, Teil C, Nummern 4 und 6) sollten jedoch Behandlungseinrichtungen je nach Beschaffenheit im Einzelfall prüfen können, ob das Schreddern nicht im Ergebnis sinnvoller als eine vorherige Demontage wäre. Daher sollte diesbezüglich keine verpflichtende Demontage vorgesehen werden.

Demgegenüber sind jedoch zwingend Gastanks sowie Kraftstofftanks in die Liste des Anhangs VII, Teil C aufzunehmen. Eine Aufnahme in Annex VII, Teil B, Nr. 2 reicht nicht aus, da die dort gelisteten Komponenten im Fahrzeug verbleiben können, wenn sie zum Beispiel durch Post-Schredder-Technologien adäquat verwertet werden können. Der Wortlaut des Anhangs VII, Teil B, Nr. 2 lit. (a), regelt insoweit nicht die verpflichtende Entfernung aller potenziell explosionsgefährlichen Teile und Bauteile, sondern lediglich deren verpflichtende Neutralisierung. Im Falle von Gas- oder Kraftstofftanks löst dies jedoch nicht das Kernproblem von Explosionen in Schredderanlagen bei unvollständiger Entleerung. Derartige Explosionen in Schredderanlagen führen zu sehr hohen Schäden und stellen eine akute Gefahr dar. Aus diesen Gründen sind Gas- und Kraftstofftanks notwendigerweise in die Liste der obligatorisch zu entfernenden Teile und Bauteile des Anhangs VII, Teil C aufzunehmen.

## XII. Nachhaltige öffentliche Beschaffung

Der Vorschlag für einen CRMA, der in engem Zusammenhang zu dem Vorschlag für eine Altfahrzeugverordnung steht, sieht in seinem Art. 25 Abs. 1 lit. c) die ausdrückliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten vor, den Einsatz kritischer Sekundärrohstoffe in der Herstellung zu fördern, gegebenenfalls durch Berücksichtigung des Rezyklatanteils bei Vergabekriterien im Zusammenhang mit der Vergabe öffentlicher Aufträge. Da es auch eines der ausdrücklichen Ziele des Kommissionsvorschlages für eine Altfahrzeugverordnung ist, den Markt für Sekundärrohstoffe anzukurbeln (Erwägungsgrund 22), sollte auch diese Verordnung eine ähnliche Vorschrift enthalten, mit welcher die Mitgliedstaaten verpflichtet werden sollten, im Rahmen der Vergabe öffentlicher Aufträge – soweit einschlägig – den Rezyklatanteil in Fahrzeugen zu berücksichtigen.

In der Mitteilung der Europäischen Kommission vom 15. Mai 2023 über einen überarbeiteten Überwachungsrahmen für die Kreislaufwirtschaft (COM(2023) 306 final) wurde festgestellt, dass die EU rund 14 % ihres BIP (rund 2 Billionen EUR pro Jahr) für den Erwerb von Dienstleistungen und Gütern über das öffentliche Beschaffungswesen ausgibt.<sup>1</sup> Nicht zuletzt in Anbetracht dieser Zahlen muss das nachhaltige öffentliche Beschaffungswesen EU-weit gestärkt werden.

---

<sup>1</sup> Europäische Kommission: Mitteilung über einen überarbeiteten Überwachungsrahmen für die Kreislaufwirtschaft, COM(2023) 306 final, S. 7.

### XIII. Bestimmungen zur Durchsetzung der Verordnung

Hinsichtlich der Bestimmungen zur Durchsetzung der Verordnung (Art. 46 ff.) erscheint eine weitere Verschärfung notwendig, da nicht alle Pflichten, insbesondere die Pflichten der Hersteller – etwa zur Dokumentation und Information (Art. 11 ff.) – von den Bußgeldvorschriften erfasst werden. Konkrete Regeln zur Ahndung von Verstößen gegen die genannten Vorschriften sind jedoch zwingend erforderlich, um deren Einhaltung überhaupt zu gewährleisten und um sicherzustellen, dass für Altfahrzeuge tatsächlich eine Kreislaufwirtschaft entsteht.

### XIV. Zusammenfassung

Insgesamt begrüßt der BDE den Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Altfahrzeugverordnung. Eine umfassender neuer Rechtsrahmen auf EU-Ebene war aufgrund der Mängel im aktuellen System, etwa mit Blick auf den Datenaustausch sowie den elektronischen Verwertungsnachweis, dringend erforderlich und überfällig. Insoweit enthält der Verordnungsvorschlag mehrere als sehr positiv zu bewertende Neuerungen. Korrekturbedarf besteht insbesondere hinsichtlich überzogener Bürokratieanforderungen – etwa im Hinblick auf die Meldepflichten gemäß Artikel 49 – und hinsichtlich der extrem hohen Anzahl an Befugnisübertragungen an die Europäische Kommission. Hier sind Änderungen erforderlich.