



Brüssel, den 30.1.2020  
COM(2020) 33 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT,  
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN  
AUSSCHUSS DER REGIONEN**

**ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE 2000/53/EG ÜBER  
ALTFahrzeuge**

**FÜR DEN ZEITRAUM 2014-2017**

**BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT,  
DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN  
AUSSCHUSS DER REGIONEN  
ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE 2000/53/EG  
ÜBER ALTFahrzeuge**

**FÜR DEN ZEITRAUM 2014-2017**

**1. EINLEITUNG**

Die Hauptziele der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge<sup>1</sup> (im Folgenden „Richtlinie über Altfahrzeuge“) bestehen in der Vermeidung von Fahrzeug- und Bauteilabfällen, um die endgültig zu entsorgende Abfallmenge und die Auswirkungen dieser Abfälle auf die Umwelt zu verringern. Außerdem soll mit den in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen die Umweltschutzleistung aller in den Lebenskreislauf von Fahrzeugen einbezogenen Wirtschaftsbeteiligten und insbesondere der unmittelbar mit der Behandlung von Altfahrzeugen befassten Wirtschaftsbeteiligten verbessert werden. Insgesamt folgt die Richtlinie über Altfahrzeuge einem Kreislaufwirtschaftsansatz, der die umweltgerechte Gestaltung („Ökodesign“) fördert, die Beseitigung gefährlicher Stoffe in Fahrzeugen vorsieht sowie hohe Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung von Altfahrzeugen setzt und somit auf die Wiederverwendung wertvoller Werkstoffe aus Altfahrzeugen abzielt, auch um kostbare Ressourcen in der Wirtschaft zu halten.

Gemäß Artikel 9 der Richtlinie über Altfahrzeuge übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission alle drei Jahre einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie. Der Bericht ist anhand eines Fragebogens gemäß der Entscheidung 2001/753/EG der Kommission<sup>2</sup> zu erstellen. Der Fragebogen besteht aus zwei Teilen: Der erste Teil betrifft Einzelheiten zur Umsetzung der Richtlinie in einzelstaatliches Recht und der zweite Teil Informationen zu ihrer konkreten Durchführung. Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten für den Berichtszeitraum zur Verfügung gestellten Informationen erstellt die Kommission einen Durchführungsbericht.

Dies ist der vierte Bericht über die Durchführung der Richtlinie über Altfahrzeuge. Er betrifft folgenden Berichtszeitraum: 22. April 2014 bis 21. April 2017. Alle vorhergehenden Berichte sind auf der Website der Kommission veröffentlicht.<sup>3</sup>

25 Mitgliedstaaten haben für den Berichtszeitraum 2014-2017 Antworten vorgelegt. Drei Länder (Lettland, Malta und Ungarn) haben dies noch nicht getan. Im Vergleich zu den vorherigen Berichtszeiträumen ist damit bei der Zahl der Bericht erstattenden Länder ein leichter Rückgang zu verzeichnen: Alle Mitgliedstaaten haben der Kommission Durchführungsberichte für den Zeitraum 2008-2011 vorgelegt; für den Zeitraum 2011-2014

<sup>1</sup> ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34.

<sup>2</sup> ABl. L 282 vom 26.10.2001, S. 77.

<sup>3</sup> <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

wurden indes von zwei Mitgliedstaaten (den Niederlanden und Spanien) keine Berichte übermittelt.

Die bereitgestellten Informationen waren weitgehend vollständig und insgesamt von zufriedenstellender Qualität. Sie wurden ergänzt durch zusätzliche Datenquellen, insbesondere nationale Rechtsvorschriften, die direkt auf ihre Konformität mit der Richtlinie über Altfahrzeuge überprüft wurden, und durch Informationen aus anderen Berichten der Kommission.<sup>4</sup> Ferner wurden gemäß der Entscheidung 2005/293/EG der Kommission<sup>5</sup> die Daten über die Zielvorgaben der Richtlinie für die Wiederverwendung/Recycling und die Wiederverwendung/Verwertung von Altfahrzeugen berücksichtigt.

## **2. INFORMATIONEN ZUR UMSETZUNG DER RICHTLINIE ÜBER ALTFahrZEUGE**

Die Richtlinie gilt als in allen Mitgliedstaaten zufriedenstellend umgesetzt, und es gibt keine offenen Vertragsverletzungsverfahren.

Nach der Richtlinie über Altfahrzeuge sind Fahrzeughersteller sowie die Werkstoff- und Zulieferindustrie verpflichtet, die Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertigem Chrom für Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht werden, vorbehaltlich der in Anhang II der Richtlinie aufgeführten Ausnahmen zu beschränken. Diese gefährlichen Stoffe wurden durch mehrere Änderungen des Anhangs II drastisch reduziert.<sup>6</sup> Während die Beschränkung der Verwendung gefährlicher Stoffe in Fahrzeugen in der Regel in altfahrzeugspezifischen Rechtsvorschriften umgesetzt wurde, wurde das Fahrzeugdesign zur Erleichterung der Wiederverwendung und Verwertung oder der Integration von recyceltem Material in neue Fahrzeuge oft in allgemeinere Abfallrechtsvorschriften umgesetzt, mit allgemeinen Auflagen für diese Bestimmungen in allen Märkten. Österreich ist ein Beispiel für bewährte Verfahren, da Abfallsammlungs- und -verwertungsunternehmen verpflichtet sind, 0,5 % ihres Umsatzes für Abfallvermeidungsvorhaben zu verwenden. Darüber hinaus sieht die Richtlinie vor, dass Fahrzeuge für die Wiederverwendung und Verwertung ausgelegt sind und dass größere Mengen an recycelten Werkstoffen in die Fahrzeuge integriert werden.

Hersteller, Importeure und Vertreiber müssen Systeme für die Rücknahme von Altfahrzeugen und, soweit technisch machbar, für Altteile aus Reparaturen von Personenkraftwagen bereitstellen. Die Hersteller sind verpflichtet, einen wesentlichen Teil der Kosten, wenn nicht sogar alle Kosten, für die Ablieferung von Altfahrzeugen bei Abfallbehandlungszentren zu übernehmen. Die Mitgliedstaaten haben diese Anforderungen in der Regel so umgesetzt, dass den Wirtschaftsbeteiligten Flexibilität geboten wird, wobei individuelle oder kollektive Systeme möglich sind. In den meisten Mitgliedstaaten ist die Rücknahme im Einklang mit den Anforderungen der Richtlinie kostenlos, außer in Fällen, in denen wesentliche Bauteile

---

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

<sup>5</sup> ABl. L 94 vom 13.4.2005, S. 30.

<sup>6</sup> Die Kommission bereitet derzeit die neunte und zehnte Änderung von Anhang II vor.

fehlen oder zusätzliche Abfälle hinzugefügt wurden. Da der Wert von Metallschrott und/oder anderen Bauteilen, die für das Recycling oder die Wiederverwendung entfernt werden, die Kosten für die Abholung des Fahrzeugs von den Letzteigentümern nahezu deckt, stellt die Erfüllung dieser Verpflichtung keine große Herausforderung dar.

Eigentümer von Altfahrzeugen müssen einen Verwertungsnachweis für die Abmeldung ihres Fahrzeugs erhalten. Alle Mitgliedstaaten gaben an, ein nationales System eingerichtet zu haben, nach dem Altfahrzeuge nur abgemeldet werden können, wenn für sie ein Verwertungsnachweis ausgestellt wurde. Die Abmeldeprozesse sind entscheidend, um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge an zugelassene Verwertungsanlagen übergeben werden, und um die illegale Ausfuhr von Altfahrzeugen zu begrenzen. Knapp die Hälfte der Mitgliedstaaten hat von einer Bestimmung Gebrauch gemacht, die es nicht nur den zugelassenen Verwertungsanlagen, sondern auch Herstellern, Händlern und Rücknahmestellen erlaubt, Verwertungsnachweise auszustellen. Zwar dürften alle Mitgliedstaaten über Abmeldesysteme verfügen, die Zahl der Altfahrzeuge mit unbekanntem Verbleib ist in den letzten Jahren jedoch gestiegen (d. h. die Zahl der Fahrzeuge, die abgemeldet wurden, aber nicht über einen Verwertungsnachweis verfügen, oder für die den Behörden kein Verwertungsnachweis vorliegt). Dies deutet darauf hin, dass die nationalen Abmeldesysteme nicht so effektiv sind, wie sie es sein könnten.

Die Richtlinie über Altfahrzeuge enthält Bestimmungen, um sicherzustellen, dass Altfahrzeuge ordnungsgemäß und frühzeitig in Verwertungsanlagen behandelt werden, die eine Genehmigung der zuständigen Behörden erhalten haben. Diese Anlagen unterliegen zudem Inspektionen. Mit diesen Auflagen sollen die negativen Auswirkungen auf die Umwelt verringert und die Wiederverwendung und das Recycling von Fahrzeugbauteilen gefördert werden. Alle Mitgliedstaaten gaben an, diesbezüglich Maßnahmen gemäß den Anforderungen der Richtlinie umgesetzt zu haben. Rumänien und Finnland waren die einzigen Mitgliedstaaten, die seit dem letzten Berichtszeitraum geringfügige Änderungen der Rechtsvorschriften gemeldet haben: Rumänien hat die Genehmigungen für die Behandlung und Demontage von Altfahrzeugen aktualisiert, während Finnland eine spezielle Regierungsverordnung für Altfahrzeuge (123/2015) zur Aktualisierung der Beschränkungen der Verwendung von gefährlichen Stoffen in Fahrzeugen erlassen hat. Die Mehrheit der Länder lässt keine Ausnahmen von der Genehmigungspflicht für die Verwertung von Abfall aus Altfahrzeugen zu, nachdem diese gemäß der Richtlinie über Altfahrzeuge angemessen behandelt und einer jährlichen Inspektion unterzogen wurden<sup>7</sup>, wobei nur Dänemark, Italien, Rumänien und das Vereinigte Königreich in ihren Antworten darauf hinweisen (dies ist auch eine Änderung für Rumänien gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum).

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, Wiederverwendungs- und Recyclingtätigkeiten zu fördern, und in der Richtlinie über Altfahrzeuge sind Zielvorgaben für die Wiederverwendung, das Recycling und die Verwertung festgelegt. Bis zum 1. Januar 2015

---

<sup>7</sup> Ausnahme von der Genehmigungspflicht gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Richtlinie über Altfahrzeuge.

mussten die Mitgliedstaaten folgende Zielvorgaben erreichen: mit Fristen in den Jahren 2006 und 2015:

- 95 % Wiederverwendung und Verwertung (des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr); und
- 85 % Wiederverwendung und Recycling (des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr).

Im Jahr 2017 erreichten 14 Mitgliedstaaten beide Zielvorgaben von 85 % und 95 % für Recycling und Verwertung. Die Erfüllung der Zielvorgaben wird in Abschnitt 3 näher erläutert.

Einige Mitgliedstaaten berichteten über innovative Maßnahmen zur Förderung von Wiederverwendung und Recycling. Italien verpflichtet die Regionalbehörden, Maßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass öffentliche Einrichtungen (und Unternehmen, die überwiegend im Besitz der öffentlichen Hand sind) mindestens 30 % ihrer jährlich benötigten Waren/Produkte aus recycelten Materialien beziehen. Die italienischen Rechtsvorschriften sehen auch vor, dass Ersatzreifen, die für öffentliche Fahrzeugflotten gekauft werden, aus mindestens 20 % runderneuerten Reifen bestehen müssen. Frankreich fordert inzwischen die Rückverfolgbarkeit von demontierten Teilen für ihre Wiederverwendung. In Slowenien müssen Leiter von Demontageeinrichtungen vor dem Schreddern demontierter Fahrzeuge 10 % des Gesamtjahrgewichts der entgegengenommenen Altfahrzeuge an Bauteilen, Materialien und Flüssigkeiten entfernen und an Wiederverwendungs- oder Recyclingeinrichtungen senden.

Nach Maßgabe der Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Hersteller Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe verwenden, um die Identifizierung derjenigen Bauteile und Werkstoffe zu erleichtern, die wiederverwendet oder verwertet werden können.

Fast alle Mitgliedstaaten berichten, die Rechtsvorschriften über die Pflicht der Hersteller, Kennzeichnungsnormen zu verwenden, vollständig umgesetzt zu haben. Ausnahmen sind Dänemark, wo in den Rechtsvorschriften nicht ausdrücklich von Kennzeichnungsnormen gesprochen wird, und Griechenland, dessen Angaben zufolge es im Land keine Fahrzeughersteller gibt; die Tschechische Republik verwies auf Rechtsvorschriften, die nicht verfügbar waren und daher von der Kommission nicht geprüft werden konnten.

Die Hersteller müssen außerdem für jeden in Verkehr gebrachten neuen Fahrzeugtyp binnen sechs Monaten nach Inverkehrbringen Demontageinformationen bereitstellen, etwa in Form von Handbüchern oder über Datenbanken. Mit Abstand am häufigsten verwenden die Hersteller das „International Dismantling Information System“ (IDIS) zur Bereitstellung der erforderlichen Informationen zur Demontage, Lagerung und Prüfung von

wiederverwendbaren Teilen.<sup>8</sup> 20 Mitgliedstaaten gaben an, vom IDIS Gebrauch zu machen, und einige Mitgliedstaaten berichten, auch andere nationale Maßnahmen zu nutzen.

Alle Mitgliedstaaten haben Rechtsvorschriften umgesetzt, um sicherzustellen, dass die Hersteller für jeden in Verkehr gebrachten neuen Fahrzeugtyp binnen sechs Monaten nach Inverkehrbringen Demontageinformationen bereitstellen.

### **3. INFORMATIONEN ZUR DURCHFÜHRUNG DER RICHTLINIE ÜBER ALTFahrzeuge**

Die nationalen Durchführungsberichte geben auch Aufschluss darüber, wie eine Reihe von Bestimmungen der Richtlinie über Altfahrzeuge von den Mitgliedstaaten umgesetzt wurden.

Ein nennenswertes Beispiel für die Einführung von Abfallvermeidungsmaßnahmen ist Irland, das von den Herstellern fordert, die Abfallvermeidung durch eine Reihe von Maßnahmen zu fördern, die für bestimmte festgelegte Fahrzeuge gelten. Zu diesen Maßnahmen zählen: die Beschränkung der Verwendung gefährlicher Stoffe, die Berücksichtigung von Demontage, Wiederverwendung, Verwertung und Recycling am Ende der Lebensdauer bei der Konstruktion neuer Fahrzeuge und die Erhöhung des Anteils von recycelten Werkstoffen, das bei der Herstellung bestimmter Fahrzeuge verwendet wird.

In Rumänien werden Vorprüfungen durchgeführt, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge bestimmte Zielvorgaben erfüllen, und Fahrzeughersteller haben einen neuen Aktivierungsstandard über eine standardisierte On-Board-Diagnose-Schnittstelle entwickelt.

Die Anzahl der Mitgliedstaaten, die detaillierte Informationen über die Menge der bei der Fahrzeugherstellung verwendeten recycelten Materialien liefern konnten, war begrenzt. Interessant ist unter anderem die Aussage Polens, dass zwar recycelte Kunststoffe verwendet würden, zurückgewonnene Kunststoffe jedoch einen speziellen Reinigungsprozess erfordern, bevor sie in der Fahrzeugproduktion eingesetzt werden können. Darüber hinaus bemerkte Rumänien, dass das am häufigsten verwendete recycelte Kunststoffmaterial für Fahrzeugteile Propylen sei, und dass recycelter Kunststoff mehr als 10 % der Gesamtmasse des Kunststoffs ausmache, der in Fahrzeugen verwendet werde, die innerhalb der Grenzen des Landes hergestellt werden.

In den meisten Mitgliedstaaten ist die Zahl der zugelassenen Verwertungsanlagen, die innerhalb ihrer Grenzen tätig sind, gestiegen. Obwohl drei Länder keine Daten über die Zahl der zugelassenen Verwertungsanlagen für 2015-2017 vorgelegt haben (Belgien, Ungarn und Lettland), ist – unter der Annahme, dass die zuletzt gemeldeten Zahlen in diesen Ländern gleich geblieben sind – die Gesamtzahl der zugelassenen Verwertungsanlagen in den EU28 von 12 589 im Zeitraum 2012-2014 auf 14 173 im Zeitraum 2015-2017 gestiegen.

---

<sup>8</sup> IDIS | „International Dismantling Information System“ (Internationales Demontage-Informationssystem), aufgerufen am 19. März 2019, <https://www.idis2.com/>.

18 Mitgliedstaaten gaben an, dass es innerhalb ihrer Grenzen Abfallbehandlungsanlagen mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem gebe. In der gesamten EU28 ist der Anteil der Abfallbehandlungsanlagen mit einem Umweltmanagementsystem von 1,9 % im Zeitraum 2012-2014 auf 3,73 % im Zeitraum 2015-2017 gestiegen. Belgien ist ein Beispiel für bewährte Verfahren, denn in Flandern und Wallonien verfügen alle zugelassenen Anlagen zur Beseitigung von Schadstoffen, zur Demontage und Verwertung von Altfahrzeugen über ein Umweltschutzsystem. Die Gesetzgebung Belgiens sieht nämlich vor, dass diese Anlagen den Behörden einen Jahresbericht vorlegen müssen, aus dem die Ergebnisse einer Prüfung der Tätigkeiten des Unternehmens durch eine unabhängige Prüfstelle hervorgehen, wobei eine negative Bewertung dazu führen kann, dass die Genehmigung entzogen wird.

Lediglich zehn Mitgliedstaaten waren in der Lage, spezifische Informationen über die Zahl der Altfahrzeuge ohne oder mit negativem Marktwert, die an zugelassene Verwertungsanlagen abgeliefert wurden, bereitzustellen, während fünf Mitgliedstaaten eine Teilantwort geben konnten. Die Behandlung von Altfahrzeugen mit negativem Wert ist wichtig, um die zu entsorgende Abfallmenge zu reduzieren. 13 Mitgliedstaaten konnten die Frage indes nicht beantworten, da keine solchen Daten erfasst wurden. Von den Mitgliedstaaten, die konkrete Informationen übermittelt haben, lag dies in sieben Fällen (Zypern, Estland, Finnland, Irland, Italien, Portugal und Spanien) daran, dass es keine solchen Fahrzeuge mit keinem oder negativem Marktwert gab; mit anderen Worten, in allen Fällen hatten die Altfahrzeuge in diesen Ländern noch einen positiven Marktwert. Griechenland berichtete unterdessen, dass alle an zugelassene Verwertungsanlagen gelieferten Altfahrzeuge keinen Marktwert hätten – es ist jedoch unklar, wie der positive Wert von Metallschrott berücksichtigt wird, auch wenn die Altfahrzeuge als solche keinen Wert auf dem Gebrauchtwagenmarkt haben. Lediglich Litauen und Malta meldeten quantitative Zahlen.

Die Daten über die erreichten Quoten für Wiederverwendung/Recycling und Wiederverwendung/Verwertung gehen aus Abbildung 1 und Abbildung 2 hervor. Die Daten wurden von Eurostat erhoben, da die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, jedes Jahr – im Rahmen der Berichtspflicht gemäß der Entscheidung der Kommission zur Festlegung der Einzelheiten für die Kontrolle der Einhaltung der Zielvorgaben gemäß der Richtlinie über Altfahrzeuge – über die Zielvorgaben für Altfahrzeuge Bericht zu erstatten.<sup>9</sup>

Was die Zielvorgabe für Wiederverwendung und Recycling anbelangt, haben 20 Mitgliedstaaten die Mindestzielvorgabe von 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr im Jahr 2017 erreicht, zwei Mitgliedstaaten haben die Zielvorgaben knapp verfehlt und für sechs Mitgliedstaaten lagen keine Daten vor. Die durchschnittliche Quote für Wiederverwendung und Recycling für die EU28 insgesamt lag bei 89 % und damit vier Prozentpunkte über der Zielvorgabe.

---

<sup>9</sup> EUROSTAT (2019) „Eurostat – Data Explorer“, aufgerufen am 25. März 2019, [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env\\_waselvt&lang=de](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=de).

Abbildung 1: Quoten für die Wiederverwendung und das Recycling von Altfahrzeugen (in %)<sup>10</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgien	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgarien	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Tschechien	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Kroatien	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Dänemark	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Deutschland	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estland	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irland	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Griechenland	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Spanien	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Frankreich	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italien	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Zypern	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Lettland	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Litauen	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxemburg	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Ungarn	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Niederlande	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Österreich	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polen	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugal	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumänien	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Slowenien	100	:	85,9	:	:	:
Slowakei	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finnland	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Schweden	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Vereinigtes Königreich	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Norwegen	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

<sup>10</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/waste/data/database>

Abbildung 2: Quoten für die Wiederverwendung und die Verwertung von Altfahrzeugen 2016 (in %)<sup>11</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgien	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgarien	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Tschechien	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Kroatien	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Dänemark	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Deutschland	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estland	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irland	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Griechenland	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Spanien	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Frankreich	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Italien	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Zypern	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Lettland	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Litauen	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luxemburg	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Ungarn	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Niederlande	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Österreich	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Polen	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugal	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumänien	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Slowenien	103	:	91,3	:	:	:
Slowakei	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finnland	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Schweden	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Vereinigtes Königreich	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Island	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Norwegen	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

Was die Zielvorgabe für Wiederverwendung und Verwertung anbelangt, haben 15 Mitgliedstaaten die Mindestzielvorgabe von 95 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr im Jahr 2017 erreicht, sieben Mitgliedstaaten haben die Zielvorgabe von 95 % knapp noch nicht erreicht und sechs Mitgliedstaaten haben noch keine Daten vorgelegt. Die durchschnittliche Quote für Wiederverwendung und Verwertung für die EU28 insgesamt lag bei 94 % und damit knapp unter der Zielvorgabe.

<sup>11</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/waste/data/database>

Eine beträchtliche Anzahl von Mitgliedstaaten mit etablierten Entsorgungsinfrastrukturen und -verfahren für Altfahrzeuge scheint ihre Verwertungszielvorgaben zu verfehlen. Doch diese Tatsache kann möglicherweise auf einen stärkeren Fokus auf das Recycling gegenüber anderen Formen der Verwertung im Einklang mit dem Konzept der Kreislaufwirtschaft hinweisen (so erreichen beispielsweise Frankreich, Spanien, Schweden und das Vereinigte Königreich ihre Zielvorgaben für das Recycling, nicht jedoch die Zielvorgaben für die Verwertung). Sie könnte auch auf robustere, verbesserte Berichtsmethoden hindeuten, was zu einer besseren Umsetzung der Richtlinie beiträgt. Von den Mitgliedstaaten, die ihre Zielvorgaben verfehlt haben, wurden die Gründe und die eingeführten Maßnahmen zur Erreichung der Zielvorgaben angegeben.

Die von Griechenland gemeldeten hohen Quoten sind darauf zurückzuführen, dass Demontageanlagen einige, noch nicht von ihren Flüssigkeiten befreite Altfahrzeuge (höchstwahrscheinlich aufgrund der niedrigen Marktwerte von Metallen) für längere Zeit gelagert haben, die dann nach dem Jahr ihrer Dekontamination geschreddert wurden. Dies führte zu einer hohen Anzahl von behandelten Altfahrzeugen in einem Jahr.

Zu den neu eingeführten Maßnahmen zur Förderung von Wiederverwendung und Recycling gehören Maßnahmen rund um die Wiederverwendung von Altfahrzeugbauteilen in Ungarn, Sensibilisierungs- und Kommunikationsaktivitäten in Portugal sowie finanzielle Unterstützung für neue Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um die Vermeidung von Altfahrzeugabfällen, das Recycling und die Wiederverwendung von Bauteilen in Spanien, wobei Projekten, deren Schwerpunkt auf dem Recycling von Automobilkunststoffen, Windschutzscheibenglas und Reifen liegt, Priorität eingeräumt wird.

#### **4 UNBEKANNTER VERBLEIB UND ILLEGALE DEMONTAGE VON ALTFahrZEUGEN**

Das schwierigste Durchführungs- und Durchsetzungsdefizit der Richtlinie über Altfahrzeuge besteht nach wie vor in der hohen Zahl von „Altfahrzeugen mit unbekanntem Verbleib“. Hierauf wurde bereits im vorhergehenden Bericht der Kommission über die Durchführung der Richtlinie über Altfahrzeuge für den Zeitraum 2011-2014<sup>12</sup> und in der Ex-post-Bewertung der Kommission von fünf Abfallrichtlinien<sup>13</sup> hingewiesen. Zur Einschätzung des Problems wurde von der Kommission eine „Konformitätsförderinitiative zur Bewertung der Durchführung der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge mit Schwerpunkt auf Altfahrzeugen unbekanntem Verbleibs“<sup>14</sup> durchgeführt.

Die Mitgliedstaaten werden von Eurostat aufgefordert, Angaben über die Zahl der gesammelten und an zugelassene Verwertungsanlagen gelieferten Fahrzeuge zu machen. Diese Zahlen sind in Tabelle 1 unten zusammengefasst.

---

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm)

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/target\\_review.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm)

<sup>14</sup> „Compliance Promotion Initiative to assess the implementation of Directive 2000/53/EC on end-of life vehicles (the ELV Directive) with emphasis on the end-of life vehicles of unknown whereabouts“ ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)).

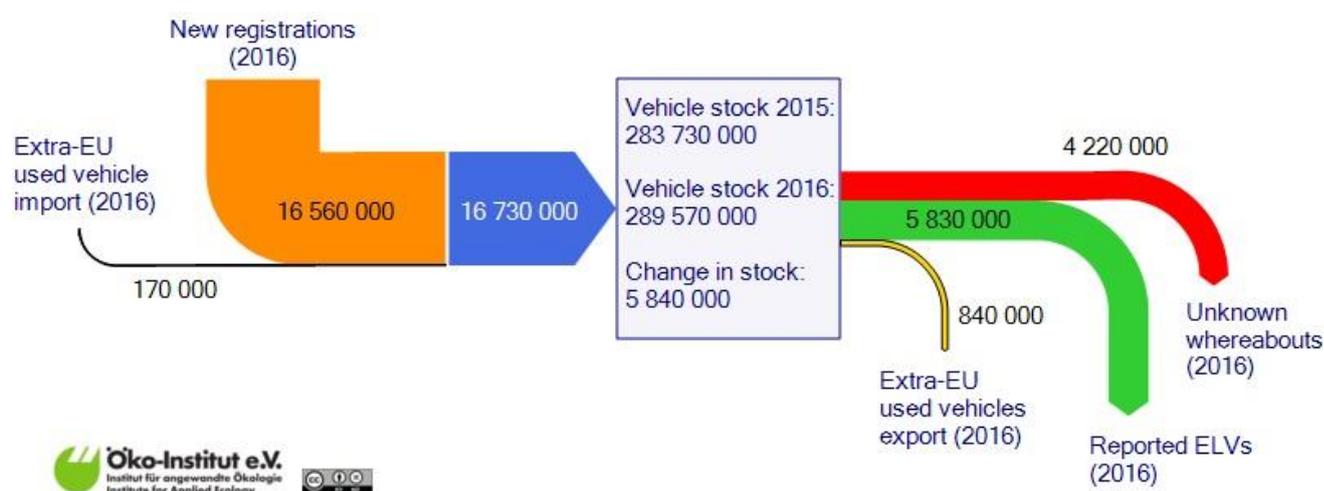
**Tabelle 1: Gesamtzahl der gesammelten und an zugelassene Verwertungsanlagen gelieferten Altfahrzeuge, 2008-2016<sup>15</sup>**  
(Zahl der Fahrzeuge)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Europäische Union</b>	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
<b>Belgien</b>	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
<b>Bulgarien</b>	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
<b>Tschechien</b>	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
<b>Dänemark</b>	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
<b>Deutschland</b>	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
<b>Estland</b>	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
<b>Irland</b>	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
<b>Griechenland</b>	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
<b>Spanien</b>	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
<b>Frankreich</b>	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
<b>Kroatien</b>	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
<b>Italien</b>	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
<b>Zypern</b>	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
<b>Lettland</b>	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
<b>Litauen</b>	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
<b>Luxemburg</b>	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
<b>Ungarn</b>	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
<b>Malta</b>	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
<b>Niederlande</b>	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
<b>Österreich</b>	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
<b>Polen</b>	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
<b>Portugal</b>	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
<b>Rumänien</b>	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
<b>Slowenien</b>	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
<b>Slowakei</b>	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
<b>Finnland</b>	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
<b>Schweden</b>	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
<b>Vereinigtes Königreich</b>	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
<b>Island</b>	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
<b>Liechtenstein</b>	91	72	107	94	114	326	188	230	260
<b>Norwegen</b>	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Die Daten in der Tabelle beziehen sich auf die gemeldeten Altfahrzeuge, die über einen Verwertungsnachweis verfügen und in zugelassenen Verwertungsanlagen behandelt werden. In den an die Mitgliedstaaten gerichteten Leitlinien fordert Eurostat die Mitgliedstaaten auch auf, nicht nur über die Altfahrzeuge mit Verwertungsnachweis, sondern auch über die Gesamtzahl der anfallenden Altfahrzeuge Bericht zu erstatten. Allerdings legen nur sehr wenige Mitgliedstaaten diese Daten vor, da die Gesamtzahl der anfallenden Altfahrzeuge – nach Maßgabe der Richtlinie über Altfahrzeuge und der Entscheidung 2005/293/EG der Kommission zur Kontrolle der Einhaltung der Zielvorgaben für Wiederverwendung/Verwertung und Wiederverwendung/Recycling gemäß der Richtlinie über Altfahrzeuge – nicht gemeldet werden muss. Daher mussten Daten aus anderen

<sup>15</sup> *Quelle:* Eurostat (Online-Datencode: env\_waselvt).

Quellen<sup>16</sup> verwendet werden, um die Gesamtzahl der anfallenden Altfahrzeuge zu schätzen. Ein Vergleich der Daten über Altfahrzeuge, die einen Verwertungsnachweis erhalten haben und von zugelassenen Verwertungsanlagen behandelt werden, mit Daten über die Gesamtzahl der anfallenden Altfahrzeuge zeigt Diskrepanzen auf. Die nachstehende Grafik aus der jüngsten Studie der Kommission zeigt die Zahl der den Vorschriften gemäß gemeldeten Altfahrzeuge<sup>17</sup> (d. h. der Altfahrzeuge, die über einen Verwertungsnachweis verfügen und den Vorschriften gemäß behandelt werden) und die hohe Zahl der Altfahrzeuge mit unbekanntem Verbleib im Jahr 2014 in der EU. Die Grafik berücksichtigt die Fahrzeugeinträge in die nationalen Zulassungssysteme und die Abgänge vom EU-28-Fahrzeugbestand. Die Zahl der Altfahrzeuge unbekanntem Verbleibs ist nach wie vor ein großes Problem.



Als Beispiel dafür, wie solche Diskrepanzen auftreten können, gab Finnland an, dass einige Bürger und Wirtschaftsbeteiligte ihre Altfahrzeuge nicht dem offiziellen Rücknahmesystem des Herstellers übergeben würden und daher die Gesamtmenge der Altfahrzeuge deutlich höher ausfalle als die tatsächliche Zahl der Verwertungsnachweise. Darüber hinaus betonte Finnland, dass die Zunahme der angemessenen Behandlung von Altfahrzeugen im Jahr 2017 auf den Anstieg der Metallpreise und die Verbesserung des Online-Abmeldesystems zurückzuführen sein dürfte.

<sup>16</sup> Eurostat, Außenhandelsstatistik; Vereinigung europäischer Automobilhersteller (ACEA); Eurostat, Datensatz: road\_eqs; road\_eqr); POLK. Diese Quellen wurden in der „Compliance Promotion Initiative to assess the implementation of Directive 2000/53/EC on end-of life vehicles (the ELV Directive) with emphasis on the end-of life vehicles of unknown whereabouts“ der Kommission herangezogen ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)).

<sup>17</sup> Der Anwendungsbereich der Richtlinie über Altfahrzeuge umfasst Fahrzeuge der Klasse M1 (Fahrzeuge für Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) und der Klasse N1 (Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht bis zu 3,5 t).

Deutschland berichtete, dass seine relativ geringe Zahl gesammelter und behandelter Altfahrzeuge verglichen mit seinen jährlich rund 2,8 Millionen endgültig abgemeldeten Fahrzeugen auf die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen zurückzuführen sei, und dass im Jahr 2017 erstellte Berichte die „statistische Lücke“ von Fahrzeugen unbekanntem Verbleibs verringert hätten.<sup>18,19</sup> Die Schließung dieser Lücken sei in erster Linie durch eine Neuberechnung der tatsächlichen Zahl der endgültig abgemeldeten Kraftfahrzeuge und durch qualifizierte Schätzungen hinsichtlich der statistischen Daten über die Gebrauchtwagenausfuhr (in EU- und Nicht-EU-Länder) erreicht worden.

Die jüngste Studie der Kommission zeigt ferner, dass einige der Gründe für die hohe Zahl der Altfahrzeuge mit unbekanntem Verbleib auf Abmeldesysteme mit Mängeln und eine unsachgemäße Handhabung von Altfahrzeugen hinweisen (d. h. nicht alle Altfahrzeuge werden zu Sammelstellen gebracht, und von denen, die dorthin gebracht werden, erhalten nicht alle einen Verwertungsnachweis; es gibt Altfahrzeuge, die in nicht zugelassenen Anlagen demontiert werden). Darüber hinaus gibt es Altfahrzeuge, die illegal als Gebrauchtfahrzeuge ausgeführt werden.

Es bestehen ferner Mängel hinsichtlich der Verbindungen und Weiterverfolgung zwischen Anmelde- und Abmelde- oder Ummeldesystemen, was unter Umständen darauf schließen lassen könnte, dass nur ein Teil der abgemeldeten Altfahrzeuge einen Verwertungsnachweis erhält, obwohl die Fahrzeuge den Vorschriften gemäß behandelt werden; es sind Gebrauchtfahrzeuge in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, die nie im Herkunftsmitgliedstaat abgemeldet wurden; es fehlen qualitativ hochwertige Daten, insbesondere Daten über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen sowie über Leckagen von Rohstoffen; die Berichtsmethoden der Mitgliedstaaten müssen verbessert werden; Altfahrzeuge werden in nicht zugelassenen Verwertungsanlagen ohne Umweltstandards illegal gesammelt und demontiert; und es ist daher eine bessere Durchsetzung erforderlich, einschließlich Inspektionen bei den Sammelstellen und den zugelassenen Verwertungsanlagen.

Es gibt Mitgliedstaaten, die bereits Maßnahmen ergriffen haben, um das Problem anzugehen: Dänemark beispielsweise hat eine Prämie für den letzten registrierten Eigentümer eingeführt, der sein Altfahrzeug bei einer zugelassenen Verwertungsanlage abgeliefert, und Frankreich und das Vereinigte Königreich haben angegeben, dass deutlich mehr Inspektionen bei zugelassenen Verwertungsanlagen durchgeführt werden.

---

<sup>18</sup> Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., und Wilts, H. (2017) „Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen“, S. 333.

<sup>19</sup> Kohlmeyer et al. (2017) „Klärung des Verbleibs von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen“, Recycling und Rohstoffe, Band 10.

## 5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Richtlinie über Altfahrzeuge wurde zufriedenstellend in die nationale Gesetzgebung aller Mitgliedstaaten umgesetzt.

Die Durchführung der Richtlinie über Altfahrzeuge scheint im Wesentlichen insgesamt angemessen zu sein. Im Jahr 2017 wurde die für 2015 angestrebte Zielvorgabe von 85 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr für Wiederverwendung und Recycling von 20 der 28 Mitgliedstaaten erreicht (fünf Mitgliedstaaten haben keine Meldung gemacht). Es gab mehr Schwierigkeiten bei der Erfüllung der Zielvorgabe von 95 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts pro Jahr für Wiederverwendung und Verwertung. Etwa die Hälfte der Mitgliedstaaten, von denen die Zielvorgaben nicht erreicht wurden, haben diese jedoch nur knapp um ein paar Prozentpunkte verfehlt.

Die Verwendung verbotener gefährlicher Stoffe nimmt kontinuierlich ab, wie die Änderungen des Anhangs II der Richtlinie über Altfahrzeuge<sup>20</sup> mit den immer weniger werdenden Einträgen für erlaubte Einsatzzwecke zeigen. Darüber hinaus ist die Zahl der zugelassenen Verwertungsanlagen gestiegen, und die Mitgliedstaaten beginnen, über innovative Maßnahmen zu berichten, wie den Einbau recycelter Werkstoffe, die Förderung von Abfallvermeidungsprojekten und die Einführung von Umweltschutzsystemen, die alle von den anderen Ländern als Beispiele für bewährte Verfahren angesehen werden können.

Eine deutliche Ausnahme von diesem allgemein positiven Trend ist das Problem der Altfahrzeuge mit unbekanntem Verbleib. Die illegale Sammlung und Behandlung sowie der illegale Handel mit Bauteilen aus Altfahrzeugen stellt nach wie vor eine Herausforderung dar. Neben dem Verlust wertvoller Ressourcen (verwertbare Bauteile und Materialien) haben dieses Problem und die Behandlung von Altfahrzeugen in nicht zugelassenen Verwertungsanlagen auch negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Umwelt. Dies findet Berücksichtigung im Erwägungsgrund 7 der Richtlinie 2018/849/EU<sup>21</sup>, die besagt, dass die Richtlinie 2000/53/EG überprüft und erforderlichenfalls geändert werden sollte, wobei „auch dem Problem der nicht erfassten Altfahrzeuge, einschließlich der Verbringung von Gebrauchtfahrzeugen, bei denen es sich vermutlich um Altfahrzeuge handelt, sowie der Anwendung der Anlaufstellen-Leitlinien Nr. 9 über die Verbringung von Altfahrzeugen Aufmerksamkeit gewidmet werden [sollte]“.

Die Europäische Kommission führt derzeit eine Bewertung der Richtlinie über Altfahrzeuge durch, um festzustellen, inwieweit die EU-Rechtsvorschriften über Altfahrzeuge der Umwelt, der Öffentlichkeit und der Industrie zugutekommen. Diese Bewertung wird 2020 abgeschlossen.<sup>22</sup> Zu den behandelten Punkten gehören die Effizienz der Durchführung der Richtlinie, einschließlich des Problems der Altfahrzeuge unbekanntem Verbleibs, die

---

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm)

<sup>21</sup> ABl. L 150 vom 14.6.2018, S. 93.

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm)

Kohärenz mit den Definitionen anderer Rechtsvorschriften, die Relevanz und die Durchführbarkeit der Festlegung von Zielvorgaben für bestimmte Werkstoffe, die Berichts- und Überwachungsmethoden und die Relevanz im Hinblick auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit den neuen Technologien, einschließlich Elektro- und Hybridfahrzeugen, sowie die Änderungen in der Materialzusammensetzung von Fahrzeugen.