

## Vorblatt

### **Problem:**

Die zulässige Verwendung von bestimmten Schadstoffen bei der Herstellung von Fahrzeugen wurde durch die Richtlinie 2013/28/EU der Kommission geändert bzw. ergänzt (Richtlinie zur Änderung des Anhangs II der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge, ABl. Nr. L 135 vom 22.5.2013 S. 14).

### **Ziel:**

- EU-Konformität hinsichtlich der Ausnahmen von den Stoffverboten

### **Inhalt:**

- Die in Anlage 2 der Altfahrzeugeverordnung festgelegte Liste der Ausnahmen von den Schwermetallverboten wird entsprechend der Richtlinie 2011/37/EU ergänzt.

### **Alternative:**

Keine

### **Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**

#### **– Finanzielle Auswirkungen und wirtschaftspolitische Auswirkungen:**

Keine. Die Harmonisierung der Ausnahmen vom Stoffverbot führt zu höherer Rechtssicherheit im internationalen Warenaustausch.

Informationsverpflichtungen für Unternehmen: Keine

#### **– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:**

Keine

### **Verhältnis zu Rechtsvorschriften der EU:**

Diese Novelle dient der Umsetzung von Gemeinschaftsrecht (Altfahrzeugerichtlinie).

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

Die Altfahrzeugeverordnung, BGBl. II Nr. 407/2002, regelt in Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge auch Schadstoffbeschränkungen für Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen. Zu diesen Schadstoffbeschränkungen ist ein Anhang mit noch zulässigen Verwendungen erarbeitet worden, der nun durch eine Richtlinie 2013/28/EU der Kommission geändert bzw. ergänzt wurde.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 3 (Anlage 2):**

Die Anlage 2 soll der Richtlinie 2013/28/EU der Kommission angepasst werden.

Die Kommission ist der Richtlinie 2000/53/EG zufolge dazu verpflichtet, die gemäß Artikel 4 Abs 2 Buchstabe a der genannten Richtlinie verbotene Verwendung von Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertigem Chrom zu bewerten. Die Kommission hat auf der Grundlage der erforderlichen technischen und wissenschaftlichen Bewertungen mehrere Schlussfolgerungen gezogen:

Gemäß der Richtlinie 2000/53/EG dürfen Blei, Quecksilber, Cadmium und sechswertiges Chrom in Werkstoffen und Bauteilen von Fahrzeugen, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht wurden, nicht verwendet werden, außer in den im Anhang II der Richtlinie genannten Fällen und unter den darin genannten Bedingungen. Nach Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe b derselben Richtlinie ändert die Kommission deren Anhang II regelmäßig entsprechend dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt.

In Anhang II der Richtlinie 2000/53/EG sind die Werkstoffe und Bauteile aufgeführt, die von dem Verbot gemäß Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe a der Richtlinie ausgenommen sind. Fahrzeuge, die vor Ablauf der Geltungsdauer einer bestimmten Ausnahme in Verkehr gebracht wurden, dürfen in den in Anhang II der Richtlinie 2000/53/EG genannten Werkstoffen und Bauteilen Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten.

Bestimmte Werkstoffe und Bauteile, die Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten, sollten weiterhin von dem Verbot gemäß Artikel 4 Abs 2 Buchstabe a der Richtlinie 2000/53/EG ausgenommen bleiben, da die Verwendung dieser Stoffe in diesen besonderen Werkstoffen und Bauteilen aus technischen oder wissenschaftlichen Gründen noch immer unvermeidbar ist.

Gemäß Anhang II Eintrag 8i der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge ist eine Ausnahme für Blei in Lötmitteln in elektrischen Anwendungen auf Glas, ausgenommen zum Löten in Verbundglas vorgesehen, die am 1. Januar 2013 abläuft. Eine Prüfung des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts hat ergeben, dass der Einsatz von Blei für die unter Eintrag 8i genannten Anwendungen unvermeidlich ist, da noch keine Ersatzstoffe verfügbar sind.

Aus umweltpolitischer Sicht bleibt festzuhalten, dass dieser Anhang II im Vergleich mit dem Ausnahmekatalog der Stamfassung in der Richtlinie 2000/53/EG nun detaillierter und spezifischer aufgebaut ist, 2014 und 2015 stehen allerdings einige der Ausnahmen wieder zur Überprüfung an (vgl. Fußnoten 1 und 2).

Aus Gründen der Klarheit wurde die gesamte Anlage 2 neu formuliert. Die Nummerierung folgt exakt der Richtlinie 2013/28/EU der Kommission.