

14.05.97

Antrag**des Landes Brandenburg**

**Verordnung über die Entsorgung von Altfahrzeugen und die Anpassung
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Punkt 30 der 712. Sitzung des Bundesrates am 16. Mai 1997

Der Bundesrat möge beschließen:

Die Beratungen werden bis spätestens September 1997 vertagt, um der Bundesregierung die Möglichkeit zu geben, Mängel der zugrundeliegenden "Freiwilligen Selbstverpflichtung zur umweltgerechten Altfahrzeugverwertung (PKW) im Rahmen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes" (FSV) vom 21. Februar 1996 in der Fassung vom November 1996 in Nachverhandlungen mit den beteiligten Wirtschaftsverbänden zu beheben.

Der Bundesrat ist dann unter Berücksichtigung der Verhandlungsergebnisse, unbeschadet grundsätzlicher Vorbehalte einzelner Länder bereit, dem von der Bundesregierung vorgeschlagenen Konzept zur Verbesserung der Situation in der Altfahrzeugverwertung zu folgen und der Altfahrzeug-Verordnung zuzustimmen, welche anstelle umfassender ordnungsrechtlicher Regelungen zur Produktverantwortung gemäß Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz die mit den Wirtschaftsverbänden getroffene FSV lediglich um einen ordnungsrechtlichen Rahmen ergänzt sowie weitergehende abfallwirtschaftliche Ziele außerhalb der Selbstverpflichtung normiert.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß die freiwillige Selbstverpflichtung in folgenden Punkten unzureichend ist und nachgebessert werden muß:

Eine kostenlose Rücknahme ist nur für Fahrzeuge vorgesehen, die nicht älter als 12 Jahre sind, keine wesentlichen Beschädigungen aufweisen und rollfähig sind. Personenkraftwagen, die diese Anforderungen erfüllen, haben in aller Regel noch einen erheblichen Restwert, z.T. noch einen Marktwert als Gebrauchtwagen. Die tatsächlich entsorgungsbedürftigen Fahrzeuge, bei denen die Produktverantwortung der Automobilindustrie besonders gefordert ist, sind überwiegend von der kostenlosen Rücknahme ausgeschlossen. Insbesondere das für die Kommunen besonders drängende Problem der Entsorgung im öffentlichen Straßenraum abgestellter Autowracks wird durch die FSV nicht gelöst. Im Gegenteil ist zu befürchten, daß die Zahl dieser von den Kommunen mit hohem finanziellen Aufwand zu entsorgenden Alt-PKW aufgrund der zu erwartenden Steigerung der Entsorgungskosten und den damit verbundenen wirtschaftlichen Anreizen zur illegalen Entsorgung für die Letztbesitzer weiter steigen wird. Die praktische Bedeutung der Selbstverpflichtung wird damit fraglich.

Ausgeliefert am 14. MAI 1997

Der Leistungsumfang der FSV sollte sich zumindest an dem Standard orientieren, den einige Automobilhersteller bereits heute ihren Kunden garantieren.

Anzustreben ist desweiteren die Einbeziehung bereits zugelassener Fahrzeuge; hier bietet eine FSV gegenüber dem ordnungsrechtlichen Instrumentarium einen erweiterten Handlungsspielraum.

In Fortentwicklung der Produktverantwortung sollte mittelfristig eine Regelung für weitere Fahrzeugarten wie Motorräder und LKW getroffen werden.

Nicht zuletzt mit Blick auf die Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische Parlament über Umweltvereinbarungen, Bundesrats-Drucksache 20/97, bestehen Zweifel, ob die bestehende Selbstverpflichtung über eine ausreichende Verbindlichkeit verfügt. Zwar sehen sich die beteiligten Verbände und Branchen an sie gebunden. Sanktionen für die Nichteinhaltung oder Rücknahme dieser Erklärung sind jedoch nicht vorgesehen. Die Umweltbehörden haben keine rechtlichen Möglichkeiten, die Verpflichtung gegenüber einzelnen Unternehmen durchzusetzen. Die Kommission empfiehlt deshalb in der genannten Mitteilung, Umweltvereinbarungen in vertraglicher Form abzuschließen und für Verstöße Sanktionen vorzusehen.