

21.12.01**U - Fz - In - Vk - Wi**

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz - AltfahrzeugG)

A. Zielsetzung

Mit der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) ist innerhalb der EU ein einheitlicher Rechtsrahmen zur umweltgerechten Entsorgung von Altfahrzeugen unter Berücksichtigung des Prinzips der Produktverantwortung der Hersteller geschaffen worden.

Wesentliche Eckpunkte der Richtlinie sind:

- sie gilt für alle Personenkraftwagen (M 1) und leichte Nutzfahrzeuge (N 1);
- sie fordert eine flächendeckende Infrastruktur zur Rücknahme der Altfahrzeuge und setzt konkrete Umweltstandards zur umweltgerechten Behandlung und Entsorgung;
- spätestens ab dem Jahre 2007 müssen Letzthalter Altfahrzeuge unentgeltlich zurückgeben können;
- die Hersteller / Importeure müssen die Entsorgungskosten für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen werden, ab diesem Zeitpunkt und für alle übrigen Altfahrzeuge ab dem Jahr 2007 vollständig bzw. zu einem mindestens wesentlichen Teil übernehmen; die Mitgliedstaaten können diese Regelung auch vor diesen Zeitpunkten anwenden;
- bis 2006 sind mindestens 85 % des durchschnittlichen Gewichts eines Altfahrzeugs zu verwerten und mindestens 80 % wiederzuverwenden oder zu stofflich zu verwerten, bis 2015 sind diese Verwertungsziele auf 95 % (Verwertung) bzw. 85 % (stoffliche Verwertung, Wiederverwendung) zu steigern;
- ab 1. Juli 2003 ist es grundsätzlich verboten, Fahrzeuge und Bauteile in Verkehr zu bringen, die die Schwermetalle Cadmium, Quecksilber, Blei und sechswertiges Chrom enthalten.

Fristablauf: 01.02.02

Die Richtlinie ist nach Artikel 12 von den Mitgliedstaaten bis spätestens 21. April 2002 durch Erlass der erforderlichen Rechtsnormen national umzusetzen.

Darüber hinaus hat sich aus dem praktischen Vollzug der bisher geltenden Regelungen zur umweltgerechten Verwertung und Entsorgung von Altfahrzeugen, die insbesondere auf der Altauto-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I Seite 1666) beruhen, weiterer Änderungsbedarf mit folgenden Zielrichtungen ergeben:

- Gewährleistung eines hohen Qualifizierungsstandards bei Sachverständigen unter klarer Festlegung der Zulassungskriterien
- Vereinfachung des Nachweisverfahrens bei stillgelegten Fahrzeugen unter Abwägung des erforderlichen Verwaltungsaufwands mit dem erreichbaren Informationsgewinn für die Überwachungsbehörden
- Beseitigung möglicher Unklarheiten bei der Anwendung der Verordnung durch entsprechende Klarstellungen des Verordnungstextes
- Verbesserung der Durchsetzbarkeit wichtiger Vorschriften durch Ergänzung entsprechender Bestimmungen über Ordnungswidrigkeiten.

B. Lösung

Verabschiedung eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen, mit welchem alle erforderlichen Rechtsänderungen in den betroffenen Rechtsnormen (Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch, Einkommensteuergesetz, Altauto-Verordnung, Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr) zusammengefasst werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. *Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand*

Durch Anlastung der Entsorgungskosten bei den Herstellern / Importeuren entstehen infolge der damit verbundenen Rückstellungen und ihrer steuerlichen Anerkennung im Entstehungsjahr 2002 Steuermindereinnahmen für Bund, Länder und Gemeinden in Höhe von insgesamt 465 Mio. DM (rund 248 Mio. €). Von den Steuermindereinnahmen entfallen auf den Bund rund 150 Mio. DM (rund 77 Mio. €), auf die Länder 155 Mio. DM (rund 79 Mio. €) und die Gemeinden 160 Mio. DM (82 Mio. €). Für den Fall der Überwälzung der Entsorgungskosten von den Herstellern/Importeuren auf die Käufer wird es künftig zu einer schrittweisen Verringerung der Steuermindereinnahmen kommen.

2. *Vollzugaufwand*

Dem Bund entstehen im Hinblick auf den Vollzug mangels entsprechender Aufgaben keine Kosten.

Die Verbesserung der Mitteilungspflichten an die zuständigen Überwachungsbehörden, die externe Erstellung und Pflege von Datenbeständen, die Maßnahmen zur Gewährleistung einer angemessenen Qualifizierung der Sachverständigen und Verringerung des Verwaltungsaufwandes beim Nachweisverfahren stillgelegter Fahrzeuge erleichtern und vereinfachen den Vollzugaufwand der zuständigen Überwachungsbehörden und führen damit zu entsprechenden Kosteneinsparungen bei den Ländern, die allerdings nicht exakt bestimmt werden können.

E. Sonstige Kosten

Die den Herstellern und Importeuren von Fahrzeugen angelasteten Entsorgungskosten werden wegen zu erwartender Preisüberwälzung zu geringfügigen Erhöhungen der Neuwagenpreise von durchschnittlich 0,5 % führen. Die den Herstellern und Importeuren von Fahrzeugen entstehenden Kosten durch den Verzicht auf bestimmte Schwermetalle in Bauteilen und Werkstoffen sowie zur Bereitstellung bestimmter Demontageinformationen und sonstigen Informationspflichten sind gegenwärtig nicht zu spezifizieren. Ein Teil dieser Anforderungen wird von der Automobilindustrie bereits heute auf freiwilliger Basis erfüllt.

21.12.01

U - Fz - In. - Vk - Wi

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen
(Altfahrzeug-Gesetz - AltfahrzeugG)**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, den 21. Dezember 2001

022 (321) - 235 05 - Ab 60/01

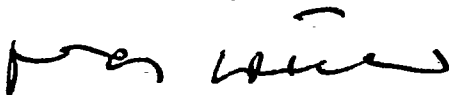
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der
Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen
(Altfahrzeug-Gesetz – AltfahrzeugG)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend sind das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit, das Bundesministerium der Justiz, das Bundesministerium der
Finanzen und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.



**Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen
(Altfahrzeug-Gesetz - AltfahrzeugG)**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

¹ Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) in deutsches Recht.

Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. EG Nr. L 204 S. 37), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 217 S. 18), sind beachtet worden.

Artikel 1

Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch

Das Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4101-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch ... wird wie folgt geändert:

Nach dem Sechzehnten Abschnitt wird folgender Siebzehnter Abschnitt eingefügt:

„Siebzehnter Abschnitt Übergangsvorschriften zum Altfahrzeug-Gesetz

Artikel 53

(1) Für Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 bis 5 der Altfahrzeug-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S. 1666) in der Fassung des Altfahrzeug-Gesetzes vom ... [einsetzen: *Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes*] sind Rückstellungen hinsichtlich der bis zum jeweiligen Abschlussstichtag in Verkehr gebrachten Fahrzeuge erstmals im Jahresabschluss für das nach dem ... [einsetzen: *Tag, an dem der Deutsche Bundestag dieses Gesetz beschlossen hat*] endende Geschäftsjahr zu bilden.

(2) Soweit sich die in Absatz 1 genannten Verpflichtungen auf Fahrzeuge beziehen, die vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebracht wurden, darf als Bilanzierungshilfe jeweils der Unterschiedsbetrag zwischen den hierfür nach Absatz 1 anzusetzenden Rückstellungen und dem Rückstellungsbetrag aktiviert werden, der sich bei Ansammlung dieser Rückstellungen in gleichmäßig bemessenen Jahresraten ergäbe. Dabei ist ein Ansammlungszeitraum zugrunde zu legen, der mit dem in Absatz 1 bezeichneten Geschäftsjahr beginnt und mit dem letzten vor dem 1. Januar 2007 endenden Geschäftsjahr endet. Der Posten ist in der Bilanz unter der Bezeichnung „Ausgleichsbetrag nach dem Altfahrzeug-Gesetz“ vor dem Anlagevermögen auszuweisen. Artikel 44 Abs. 1 Satz 4 und 5 gilt entsprechend.“

Artikel 2

Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. April 1997 (BGBl. I S. 821), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 26. Juni 2001 (BGBl. I S. 1310, 1313), wird wie folgt geändert:

1. § 6 Abs. 1 Nr. 3a wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe d wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Rückstellungen für gesetzliche Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Erzeugnissen, die vor Inkrafttreten entsprechender gesetzlicher Verpflichtungen in Verkehr gebracht worden sind, sind zeitanteilig in gleichen Raten bis zum Beginn der jeweiligen Erfüllung anzusammeln; Buchstabe e ist insoweit nicht anzuwenden.“;

b) in Buchstabe e Satz 3 wird die Angabe „Buchstabe d Satz 2“ durch die Angabe „Buchstabe d Satz 3“ ersetzt.

2. In § 52 in Absatz 16 Satz 10 wird die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 3a Buchstabe d Satz 2 und Buchstabe e Satz 3“ durch die Angabe „§ 6 Abs. 1 Nr. 3a Buchstabe d Satz 2 und Buchstabe e Satz 3 in der Fassung des Gesetzes vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 402)“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Verordnung über die Überlassung und umweltverträgliche Entsorgung von Altautos (Altauto-Verordnung – AltautoV)

Die Altauto-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S.1666) wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Verordnung über die Überlassung, Rücknahme und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Verordnung – AltfahrzeugV)“

2. § 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge und Altfahrzeuge einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe. Unbeschadet von § 3 Abs. 4 gilt dies unabhängig davon, wie das Fahrzeug während seiner Nutzung gewartet oder repariert worden ist und ob es mit vom Hersteller gelieferten Bauteilen oder mit anderen Bauteilen bestückt ist, wenn deren Einbau als Ersatz-, Austausch- oder Nachrüstteile den einschlägigen Vorschriften über die Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen entspricht.

(2) Die §§ 9 und 10 gelten nicht für einen Hersteller, der ausschließlich Fahrzeuge im Sinne von Artikel 8 Abs. 2 Buchstabe a) der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S.1, *einfügen: weitere Fundstelle*) herstellt oder importiert, und nicht für die von ihm hergestellten oder importierten Fahrzeuge (Kleinserienregelung). Ob die Voraussetzungen nach Satz 1 zutreffen, entscheidet das Kraftfahrt-Bundesamt auf Antrag.

(3) Die Vorschriften dieser Verordnung gelten für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe a) zweiter Anstrich der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S.1, *einfügen: weitere Fundstelle*) nur bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Die in Satz 1 bezeichneten Fahrzeuge sind von den Anforderungen nach § 5 Abs. 1 ausgenommen. Armaturen, Bauteile und sonstige Ausrüstungsgegenstände, die für die besondere Zweckbestimmung der in Satz 1 bezeichneten Fahrzeuge erforderlich sind, sind von den Anforderungen nach § 8 ausgenommen.

(4) Für dreirädrige Kraftfahrzeuge gelten nur die §§ 1 bis 5.

(5) Den Vorschriften dieser Verordnung unterliegen die Wirtschaftsbeteiligten sowie die Besitzer, Eigentümer und Letzthalter von Altfahrzeugen.“

3. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

1. „Fahrzeug“ Fahrzeuge der Klassen M₁ (Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit höchstens 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz) oder N₁ (Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einem Höchstgewicht bis zu 3,5 Tonnen) gemäß Anhang II Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1, *einfügen: weitere Fundstelle*) sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 92/61/EWG (ABl. EG Nr. L 225 S. 72), jedoch unter Ausschluss von dreirädrigen Krafträdern;

2. „Altfahrzeug“ Fahrzeuge, die Abfall nach § 3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sind;
3. „Hersteller“ den Hersteller von Fahrzeugen laut Fahrzeugbrief oder den gewerblichen Importeur eines Fahrzeugs und den Hersteller oder gewerblichen Importeur von Fahrzeugteilen und –werkstoffen sowie deren Rechtsnachfolger;
4. „Vermeidung“ Maßnahmen zur Verringerung der Menge und der Umweltschädlichkeit von Altfahrzeugen, ihren Werkstoffen und Substanzen;
5. „Behandlung“ Tätigkeiten, die nach der Übergabe des Altfahrzeugs an einen Demontagebetrieb oder der Restkarosse an eine Schredderanlage oder eine sonstige Anlage mit dem Ziel der Entfrachtung von Schadstoffen, der Demontage, des Schredderns, der Verwertung oder der Vorbereitung der Beseitigung der Schredderabfälle durchgeführt werden, sowie alle sonstigen Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Verwertung oder Beseitigung von Altfahrzeugen und Altfahrzeugbauteilen;
6. „Vorbehandlung“ die Entfernung und das Unschädlichmachen der gefährlichen Bauteile sowie die Trockenlegung;
7. „Trockenlegung“ die Entfernung der Betriebsflüssigkeiten;
8. „Verdichtung“ jede Maßnahme zur Volumenreduzierung, durch die die Restkarosse in ihrer Beschaffenheit verändert wird, z.B. durch Eindrücken des Daches, Pressen oder Zerschneiden;
9. „Wiederverwendung“ Maßnahmen, bei denen Altfahrzeugbauteile zu dem gleichen Zweck verwendet werden, für den sie entworfen wurden;
10. „stoffliche Verwertung“ die in einem Produktionsprozess erfolgende Wiederaufarbeitung der Abfallmaterialien für den ursprünglichen Zweck (werkstoffliche Ver-

wertung) oder für andere Zwecke (rohstoffliche Verwertung), jedoch mit Ausnahme der energetischen Verwertung;

11. „Verwertung“ jedes der anwendbaren in Anhang II B des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes genannten Verfahren;
12. „Beseitigung“ jedes der anwendbaren in Anhang II A des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes genannten Verfahren;
13. „gefährlicher Stoff“ jeden Stoff der nach § 3 a des Chemikaliengesetzes als gefährlich gilt;
14. „Annahmestelle“ Betriebe oder Betriebsteile, die Altfahrzeuge zur Bereitstellung und Weiterleitung an Demontagebetriebe annehmen, ohne selbst Demontagebetrieb zu sein;
15. „Rücknahmestelle“ Annahmestellen, bei denen Altfahrzeuge durch den Hersteller oder durch ihn beauftragte Dritte zurückgenommen werden;
16. „Demontagebetrieb“ Betriebe oder Betriebsteile, in denen Altfahrzeuge zum Zweck der weiteren Verwertung behandelt werden;
17. „Restkarosse“ das in einem Demontagebetrieb zum Zweck der weiteren Verwertung nach den Bestimmungen des Anhangs I Nummer 3 behandelte Altfahrzeug;
18. „Schredderanlage“ Anlagen, die dazu dienen, Restkarossen oder sonstige metallische oder metallhaltige Abfälle zu zertrümmern oder zu zerkleinern zum Zweck der Gewinnung von unmittelbar wieder einsetzbarem Metallschrott sowie gegebenenfalls weiteren verwertbaren Stofffraktionen;
19. „sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung“ Anlagen, die keine Schredderanlagen sind und dazu dienen, Metalle aus Restkarossen sowie gegebenenfalls weitere verwertbare Stofffraktionen zurückzugewinnen;

20. „Demontageinformationen“ alle Informationen, die zur sach- und umweltgerechten Behandlung eines Altfahrzeugs notwendig sind; sie werden den anerkannten Demontagebetrieben von den Herstellern von Fahrzeugen und Zulieferern in Form von Handbüchern oder elektronischen Medien (z.B. CD-ROM, Online-Dienste) zur Verfügung gestellt;
 21. „Letzthalter“ letzter im Fahrzeugbrief eingetragener Halter eines Fahrzeugs, auf den das Fahrzeug gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugelassen ist oder zugelassen war;
 22. „Wirtschaftsbeteiligte“ Hersteller sowie Betreiber von Rücknahmestellen, Annahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen, sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung, Verwertungsbetrieben und sonstigen Betrieben zur Behandlung von Altfahrzeugen einschließlich ihrer Bauteile und Werkstoffe sowie Kfz-Versicherungsgesellschaften.“.
- b) Die Absätze 2 bis 4 werden aufgehoben.
- c) Absatz 5 wird Absatz 2 und wird wie folgt gefasst:
- „(2) Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung sind im Sinne dieser Verordnung anerkannt, wenn
1. der jeweilige Betrieb über die erforderliche Bescheinigung nach § 5 Abs. 3 verfügt oder
 2. der Betrieb Entsorgungsfachbetrieb ist und die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung in Bezug auf die jeweiligen abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten dokumentiert ist.“.

4. Nach § 2 wird folgender § 3 eingefügt:

„§ 3

Rücknahmepflichten

(1) Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, alle Altfahrzeuge ihrer Marke vom Letzthalter zurückzunehmen. Die Hersteller von Fahrzeugen müssen die in Satz 1 bezeichneten Altfahrzeuge ab Überlassung an eine anerkannte Rücknahmestelle unentgeltlich zurücknehmen.

(2) Dem Letzthalter gleichgestellt sind die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger im Sinne des § 15 Abs.1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes in den Fällen, in denen der Halter oder Eigentümer der in § 15 Abs. 4 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes bezeichneten Kraftfahrzeuge nicht festgestellt werden konnte.

(3) Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, einzeln oder gemeinsam, selbst oder durch Beauftragung Dritter flächendeckend anerkannte Rücknahmestellen einzurichten. Die Rücknahmestellen müssen für den Letzthalter in zumutbarer Entfernung erreichbar sein.

(4) Absatz 1 Satz 2 gilt nicht, wenn

1. das Altfahrzeug nicht nach den Bestimmungen des deutschen Zulassungsverfahrens zugelassen ist oder zuletzt zugelassen war,
2. das Altfahrzeug nach den Bestimmungen des deutschen Zulassungsverfahrens insgesamt weniger als 3 Monate zugelassen war ,
3. das Altfahrzeug wesentliche Bauteile und Komponenten, insbesondere Antrieb, Karosserie, Fahrwerk und Katalysator, nicht mehr enthält
4. dem Altfahrzeug Abfälle hinzugefügt wurden oder
5. der Fahrzeugbrief – gegebenenfalls nach endgültiger Zurückziehung aus dem Verkehr - nicht übergeben wird.

(5) Die Hersteller von Fahrzeugen stellen die erforderlichen Informationen über die von ihnen eingerichteten Rücknahmestellen in geeigneter Weise zur Verfügung, um den Letzthalter auf Anfrage über eine für ihn geeignete Rücknahmestelle zu unterrichten.

(6) Hersteller und Vertreiber von Bauteilen für Personenkraftwagen haben sicherzustellen, dass Altteile aus Reparaturen, die in Kfz-Werkstätten anfallen, zum Zweck der ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung oder der gemeinwohlverträglichen Beseitigung zurückgenommen werden. Die Beteiligten können Vereinbarungen über die erforderlichen Maßnahmen und die Tragung der Kosten treffen.

(7) Die Hersteller von Fahrzeugen und diejenigen, die nicht serienmäßig im einstufigen Verfahren hergestellte Fahrzeuge der Klasse N₁ in Verkehr bringen, treffen Vereinbarungen über die Tragung der Kosten zur unentgeltlichen Rücknahme nach Absatz 1.

5. § 3 wird § 4 und wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

(1) Wer sich eines Fahrzeugs entledigt, entledigen will oder entledigen muss, ist verpflichtet, dieses nur einer anerkannten Annahmestelle, einer anerkannten Rücknahmestelle oder einem anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen.

b) In Absatz 2 Satz 1 werden das Wort „Verwertungsbetrieben“ durch das Wort „Demontagebetrieben“, in Satz 3 das Wort „Verwertungsbetriebe“ durch das Wort „Demontagebetriebe“ und in Satz 4 die Wörter „Ein Verwertungsbetrieb darf“ durch die Wörter „Betreiber von Demontagebetrieben dürfen“ ersetzt, in Satz 4 nach dem Wort „Annahmestellen“ die Wörter „oder anerkannte Rücknahmestellen“ eingefügt und nach Satz 4 folgende Sätze 5 und 6 angefügt:

„Mit Ausstellung oder Aushändigung des Verwertungsnachweises dürfen Altfahrzeuge nur einer ordnungsgemäßen Verwertung nach den Vorschriften dieser Verord-

nung zugeführt werden. Dieses wird mit Ausstellung oder Aushändigung des Verwertungsnachweises versichert.“.

- c) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Annahmestellen“ die Wörter „und Rücknahmestellen“ eingefügt, das Wort „Altautos“ durch das Wort „Altfahrzeuge“ und das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt sowie folgender Satz 2 angefügt:

„Auf die Überlassung nach Satz 1 finden die Bestimmungen der Verordnung über Verwertungs- und Beseitigungsnachweise vom 10. September 1996 (BGBl. 1996 I S. 1382, ber. BGBl. 1997 I S. 2860) mit Ausnahme des § 26 keine Anwendung.“.

- d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Betreiber von Demontagebetrieben sind verpflichtet, Restkarossen nur einer anerkannten Schredderanlage zu überlassen. Abweichend von Satz 1 kann die für die Überwachung des Demontagebetriebs zuständige Behörde nach Vorlage einer Stellungnahme eines Sachverständigen (§ 6) erlauben, dass Restkarossen auch einer sonstigen Anlage zur weiteren Behandlung überlassen oder in einer entsprechenden eigenen Anlage behandelt werden.“.

6. § 4 wird § 5 und wird wie folgt gefasst:

- a) Absatz 1 bis 4 werden wie folgt gefasst:

„(1) Die Wirtschaftsbeteiligten stellen sicher, dass bezogen auf das durchschnittliche Fahrzeuggewicht aller pro Jahr überlassener Altfahrzeuge folgende Zielvorgaben erreicht werden:

1. spätestens ab 1. Januar 2006

a) Wiederverwendung und Verwertung mindestens 85 Gewichtsprozent,

b) Wiederverwendung und stoffliche Verwertung mindestens 80 Gewichtsprozent
und

2. spätestens ab 1. Januar 2015

- a) Wiederverwendung und Verwertung mindestens 95 Gewichtsprozent,
- b) Wiederverwendung und stoffliche Verwertung mindestens 85 Gewichtsprozent.

(2) Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung müssen die für sie jeweils geltenden Anforderungen des Anhangs I erfüllen. Die in Satz 1 genannten Betreiber dürfen Altfahrzeuge oder Restkarossen nur annehmen oder behandeln, wenn die Betriebe im Sinne von § 2 Abs. 2 anerkannt sind.

(3) Die Einhaltung der in Absatz 2 Satz 1 bezeichneten Anforderungen ist durch einen Sachverständigen (§ 6) zu bescheinigen. Die Bescheinigung darf nur erteilt werden, wenn die Anforderungen des Anhangs I erfüllt werden. Die Bescheinigung gilt für die Dauer von 18 Monaten. Die Bescheinigung ist durch den Sachverständigen unverzüglich zu entziehen, wenn er sich durch Prüfung und Kontrolle der entsprechenden betriebsspezifischen Anforderungen des Anhangs I davon überzeugt hat, dass der Betreiber die Voraussetzungen zur Erteilung der Bescheinigung nicht oder nicht mehr erfüllt. Satz 1, 2 und 4 gelten nicht hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen nach Anhang I Nummer 3.2.4.1 Abs 3 und Nummer 4.1.2. Der Sachverständige hat die Entziehung der Bescheinigung sowie die Nichterfüllung der Anforderungen nach Anhang I Nummer 3.2.4.1 Abs. 3 oder Nummer 4.1.2 unverzüglich der für den Betrieb zuständigen Überwachungsbehörde mitzuteilen. Bei Annahmestellen und Rücknahmestellen, die Kraftfahrzeugwerkstätten sind, erfolgt die Bescheinigung durch die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung. Die Sätze 2 bis 6 gelten entsprechend für Kraftfahrzeug-Innungen.

Bei der Überprüfung der Anforderungen sind Ergebnisse von Prüfungen zu berücksichtigen, die

1. durch einen unabhängigen Umweltgutachter oder eine Umweltgutachterorganisation gemäß Artikel 4 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates vom 29. Juni 1993 über die freiwillige Beteiligung gewerblicher Unternehmen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (ABl. EG Nr. L 168 S. 1) oder gemäß Artikel 3 Abs. 2 Buchstabe d und

Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 761/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates über die freiwillige Beteiligung von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (ABl. EG Nr. L 114 S. 1) oder

2. durch eine nach DIN EN 45012 akkreditierte Stelle im Rahmen der Zertifizierung eines Qualitätsmanagements nach DIN EN ISO 9001 oder 9004 vorgenommen wurden.

(4) Absatz 3 Satz 1 bis 6 gilt bei der Anerkennung gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 entsprechend.“.

b) § 4 Abs. 3 (alt) wird gestrichen

c) § 4 Abs. 4 (alt) wird § 5 Abs. 5.

7. § 5 wird § 6 und wird wie folgt gefasst:

„Bescheinigungen nach § 5 Abs. 3 Satz 1 darf nur erteilen, wer

1. nach § 36 der Gewerbeordnung öffentlich bestellt ist
oder
2. eine Zulassung als Umweltgutachter oder als Umweltgutachterorganisation nach §§ 9 und 10 des Umweltauditgesetzes vom 7. Dezember 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3836), für Tätigkeiten nach Abschnitt D Unterabschnitt DN Nr. 37 des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 3037/90 des Rates vom 9. Oktober 1990 betreffend die statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 293 S. 1), geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 761/93 vom 24. März 1993 (ABl. EG Nr. L 83 S. 1) besitzt oder

3. eine Zertifizierung als Sachverständiger durch eine von der Trägergemeinschaft für eine Akkreditierung GmbH nach DIN EN 45013² akkreditierte Zertifizierungsstelle besitzt.“.

8. Nach § 6 wird folgender § 7 eingefügt:

„§ 7

Mitteilungspflichten

(1) Die Betreiber von Annahmestellen, Rücknahmestellen, Demontagebetrieben, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung haben die jeweils gültige Bescheinigung nach § 5 Abs. 3 Satz 1 einschließlich des Prüfberichts oder das jeweils gültige Überwachungszertifikat einer technischen Überwachungsorganisation oder einer Entsorgungsgemeinschaft einschließlich des Prüfberichts sowie die gemäß § 27 Abs. 3 der Verordnung über Verwertungs- und Beseitigungsnachweise (BGBl. 1996 I S. 1382, ber. BGBl. 1997 I S. 2860) erteilte Nummer der für die Überwachung des jeweiligen Betriebs zuständigen Behörde unverzüglich vorzulegen. Sind Annahmestellen oder Rücknahmestellen Kraftfahrzeugwerkstätten, legt die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung die Bescheinigung einschließlich des Prüfberichts der für die Überwachung des Betriebs zuständigen Behörde vor.

(2) Die nach § 6 für die Zulassung von Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen zuständigen Stellen geben die von ihnen erteilten Zulassungen und Änderungen von Zulassungen der in § 32 Abs. 2 des Umweltauditgesetzes bezeichneten gemeinsamen Stelle unverzüglich bekannt. Die gemeinsame Stelle erstellt aus diesen Angaben regelmäßig zu aktualisierende Listen und gibt diese in geeigneter Weise öffentlich bekannt.

(3) Der Sachverständige (§ 6) teilt der für die Überwachung des jeweiligen Betriebs zuständigen Behörde mindestens 14 Tage vor der Überprüfung zur Erteilung der Be-

² zu beziehen bei Beuth-Verlag GmbH, Berlin

scheinigung nach § 5 Abs. 3 den Überprüfungstermin mit. Satz 1 gilt entsprechend bei Betrieben gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 2.“.

9. Nach § 7 wird folgender § 8 eingefügt:

„§ 8

Abfallvermeidung

(1) Zur Förderung der Abfallvermeidung sind

1. die Verwendung gefährlicher Stoffe in Fahrzeugen zu begrenzen und bereits ab der Konzeptentwicklung von Fahrzeugen so weit wie möglich zu reduzieren, insbesondere um ihrer Freisetzung in die Umwelt vorzubeugen, die stoffliche Verwertung zu erleichtern und die Notwendigkeit der Beseitigung gefährlicher Abfälle zu vermeiden,
2. bei der Konstruktion und Produktion von neuen Fahrzeugen der Demontage, Wiederverwendung und Verwertung, insbesondere der stofflichen Verwertung von Altfahrzeugen, ihren Bauteilen und Werkstoffen umfassend Rechnung zu tragen,
3. bei der Herstellung von Fahrzeugen und anderen Produkten verstärkt Recyclingmaterial zu verwenden.

(2) Nach dem 1. Juli 2003 dürfen Fahrzeuge sowie Werkstoffe und Bauteile für diese Fahrzeuge nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie kein Blei, Quecksilber, Kadmi-um oder sechswertiges Chrom enthalten. Satz 1 gilt nicht in den in Anhang II ge-nannten Fällen unter den dort genannten Bedingungen.“.

10. Nach § 8 wird folgender § 9 eingefügt:

„§ 9

Kennzeichnungsnormen und Demontageinformationen

(1) Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, in Absprache mit der Werkstoff- und Zulieferindustrie Kennzeichnungsnormen für Bauteile und Werkstoffe nach Festlegung durch die Europäische Kommission gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) zu verwenden, um insbesondere die Identifizierung derjenigen Bauteile und Werkstoffe zu erleichtern, die wiederverwendet oder verwertet werden können.

(2) Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, für jeden in Verkehr gebrachten neuen Fahrzeugtyp binnen sechs Monaten nach Inverkehrbringen den anerkannten Demontagebetrieben auf Anforderung Demontageinformationen bereitzustellen. In diesen Informationen sind, insbesondere im Hinblick auf die Erreichung der Ziele gemäß § 5 die einzelnen Fahrzeugbauteile und -werkstoffe sowie die Stellen aufzuführen, an denen sich gefährliche Stoffe im Fahrzeug befinden, soweit dies für die Demontagebetriebe zur Einhaltung der Anforderungen nach dieser Verordnung erforderlich ist.

(3) Unbeschadet der Wahrung der Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse sind die Hersteller von Fahrzeugbauteilen verpflichtet, den anerkannten Demontagebetrieben auf Anforderung angemessene Informationen zur Demontage, Lagerung und Prüfung von wiederverwendbaren Teilen zur Verfügung zu stellen.“.

11. Nach § 9 wird folgender § 10 eingefügt:

„§ 10

Informationspflichten

(1) Die Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Wirtschaftsbeteiligten in geeigneter Weise Informationen zu veröffentlichen über

1. die verwertungs- und recyclinggerechte Konstruktion von Fahrzeugen und ihren Bauteilen;
2. die umweltverträgliche Behandlung von Altfahrzeugen, insbesondere die Entfernung aller Flüssigkeiten und die Demontage;
3. die Entwicklung und Optimierung von Möglichkeiten zur Wiederverwendung und zur stofflichen oder sonstigen Verwertung von Altfahrzeugen und ihren Bauteilen;
4. die bei der stofflichen und sonstigen Verwertung erzielten Fortschritte zur Verringerung des zu entsorgenden Abfalls und zur Erhöhung der Rate der stofflichen und sonstigen Verwertung.

Die jeweiligen Wirtschaftsbeteiligten sind verpflichtet, den Herstellern die entsprechenden Informationen zu den Nummern 2 bis 4 zur Verfügung zu stellen.

(2) Der Hersteller von Fahrzeugen hat diese Informationen den potenziellen Fahrzeugkäufern zugänglich zu machen. Die Informationen sind in die Werbeschriften für das neue Fahrzeug aufzunehmen.“.

12. § 6 wird § 11 und wird wie folgt gefasst:

„Ordnungswidrig im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 5 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Abs. 1 Satz 1 ein Altfahrzeug nicht zurücknimmt,
2. entgegen § 3 Abs. 1 Satz 2 ein Altfahrzeug nicht in der vorgeschriebenen Weise zurücknimmt,
3. entgegen § 3 Abs. 6 Satz 1 nicht sicherstellt, dass Altteile aus Kfz-Reparaturen zurückgenommen werden,

4. entgegen § 4 Abs. 1, 3 Satz 1 oder Abs. 4 Satz 1 ein Fahrzeug, ein Altfahrzeug oder eine Restkarosse überlässt,
5. entgegen § 4 Abs. 2 Satz 1 die Überlassung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig bescheinigt,
6. entgegen § 4 Abs. 2 Satz 3 einen Verwertungsnachweis ausstellt,
7. entgegen § 4 Abs. 2 Satz 4 eine Annahmestelle oder eine Rücknahmestelle beauftragt,
8. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 2.1.2 Satz 1 ein Altfahrzeug behandelt,
9. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.2.1 Satz 1 eine Batterie nicht oder nicht rechtzeitig entnimmt, einen Flüssiggastank oder einen Latentwärmespeicher nicht oder nicht rechtzeitig behandelt oder nicht oder nicht rechtzeitig demontiert oder ein Bauteil nicht oder nicht rechtzeitig demontiert oder nicht oder nicht rechtzeitig entsorgen lässt und nicht oder nicht rechtzeitig unschädlich macht,
10. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.2.1 Satz 2 eine dort genannte Betriebsflüssigkeit oder ein dort genanntes Betriebsmittel nicht oder nicht rechtzeitig entfernt oder nicht, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig sammelt,
11. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.3.2 Satz 1 dort genannte Stoffe, Materialien oder Bauteile nicht oder nicht rechtzeitig entfernt,
12. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.3.3 Satz 1 dort genannte Stoffe, Materialien oder Bauteile nicht oder nicht rechtzeitig abbaut und nicht oder nicht rechtzeitig ausbaut oder nicht oder nicht rechtzeitig der Wiederverwendung oder stofflichen Verwertung zuführt,
13. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 3.2.4.1 Satz 6 dort genannte Materialien, Bauteile oder Betriebsflüssigkeiten der Wiederverwendung oder der stofflichen Verwertung nicht oder nicht rechtzeitig zuführt,
14. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 4.1.1 Satz 3 eine Restkarosse annimmt oder schreddert,
15. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 4.1.2 Satz 1 die dort genannten Gewichtsprozente der Verwertung nicht zuführt,

16. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 2 ein Altfahrzeug oder eine Restkarosse annimmt oder behandelt,
 17. entgegen § 6 eine Bescheinigung erteilt,
 18. entgegen § 7 Abs. 1 eine Bescheinigung oder ein Überwachungszertifikat nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt oder
 19. entgegen § 8 Abs. 2 Satz 1 Fahrzeuge, Werkstoffe oder Bauteile in den Verkehr bringt.“.
13. Nach § 11 wird folgender § 12 eingefügt:

„§ 12

Übergangsvorschriften

(1) Bescheinigungen nach § 5 Abs. 3 Satz 1, die bei Inkrafttreten der Verordnung rechtmäßig erteilt waren, gelten bis zum ihrem Ablauf fort.

(2) Sachverständige und Sachverständigenorganisationen, die aufgrund von § 6 nicht mehr über die erforderliche Zulassung verfügen und deren Befähigung zur Erteilung der Bescheinigungen nach § 5 Abs. 3 Satz 1 vor Inkrafttreten dieser Verordnung rechtmäßig festgestellt war, dürfen noch bis zum Ablauf von 2 Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung Bescheinigungen erteilen. Diese müssen mit einer Geltungsdauer von längstens 6 Monaten befristet werden.“.

14. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Anhang I

Anforderungen an die Annahme und Rücknahme von Altfahrzeugen, an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung von Altfahrzeugen und Restkarossen sowie an die ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung der dabei anfallenden Abfälle“

b) In Nummer 2 werden hinter dem Wort „Annahmestellen“ die Wörter „und Rücknahmestellen“ angefügt.

c) Nummer 2.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2.1.1 wird in Satz 1 das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt und Satz 2 wie folgt gefasst: „Die Zusammenarbeit mit den Demontagebetrieben ist durch Verträge zu regeln.“ Satz 3 wird aufgehoben.

bb) In Nummer 2.1.2 wird Satz 1 wie folgt gefasst: „Annahmestellen dürfen Altfahrzeuge nicht behandeln, insbesondere nicht trockenlegen und demontieren.“ und in Satz 2 wird das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt.

cc) In Nummer 2.1.3 werden die Wörter „darüber hinausgehende rechtliche“ durch die Wörter „die einschlägigen rechtlichen“ ersetzt.

d) Nummer 2.2.1 wird wie folgt gefasst:

- „2.2.1 Die zur Annahme vorgesehene Gesamtfläche muss sich in die Bereiche Anlieferung und Bereitstellung zum Abtransport gliedern. Diese Fläche ist mineralölundurchlässig gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik für die Anforderungen der Wasserwirtschaft zu befestigen und mindestens über einen Leichtflüssigkeitsabscheider nach DIN 1999³ zu entwässern. Bei Überdachung der Fläche ist die Entwässerung über einen Leichtflüssigkeitsabscheider nicht erforderlich.“.
- e) Nummer 2.3 wird wie folgt geändert:
- aa) Nummer 2.3.1 wird aufgehoben.
- bb) Die Angabe „2.3.2“ wird gestrichen und in Satz 1 vor dem Wort „festzuhalten“ das Wort „schriftlich“ eingefügt.
- cc) In Satz 2 werden im ersten Anstrich das Wort „Kopien“ durch das Wort „Durchschriften“ und im zweiten Anstrich am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender dritter Anstrich angefügt:
„- Dokumentation der Zusammenarbeit mit den Demontagebetrieben durch Verträge.“.
- f) Nach Nummer 2.3.2 wird folgende Nummer 2.4 eingefügt:
- „2.4 Rücknahmestellen**
Die Anforderungen der Nummern 2.1 bis 2.3 gelten für Rücknahmestellen entsprechend.“.
- g) In Nummer 3. wird das Wort „Verwertungsbetriebe“ durch das Wort „Demontagebetriebe“ ersetzt und Nummer 3.1.1 wird wie folgt geändert:

³ Zu beziehen bei der Beuth-Verlag GmbH, Berlin

- aa) In Satz 1 werden das Wort „Altautobehandlung“ durch das Wort „Altfahrzeugbehandlung“ sowie das Wort „Altautos“ durch das Wort „Altfahrzeug“ ersetzt,
 - bb) der 6. Anstrich wird wie folgt ergänzt: „ , die keine Flüssigkeiten enthalten,“,
 - cc) nach dem 6. Anstrich wird ein neuer Anstrich mit folgendem Wortlaut eingefügt: „ Lager für gebrauchsfähige flüssigkeitstragende Kraftfahrzeugteile,“
 - dd) im letzten Anstrich wird nach dem Wort „Verdichtung“ angefügt:
„ , sofern Maßnahmen zur Verdichtung durchgeführt werden.“,
 - ee) in Satz 3 werden das Wort „Behandlung“ durch das Wort „Vorbehandlung“ ersetzt und die Wörter „innerhalb des vorgesehenen Anlieferungsbereiches oder“ gestrichen.
- h) Nummer 3.1.2 wird wie folgt gefasst:

„3.1.2 Platzausrüstung

- 3.1.2.1 Die Bereiche Anlieferung und Eingangslager sind ausreichend zu bemessen und gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik für die Wasserwirtschaft zu befestigen.
- 3.1.2.2 Für die Bereiche Vorbehandlung, Demontage, Lager für Flüssigkeiten und flüssigkeitstragende Teile und Flächen zur Verdichtung sind ausreichende Vorkehrungen zu treffen, um zu gewährleisten, dass die verwertbaren Abfälle nicht in ihrer Beschaffenheit beeinträchtigt werden und eine Gefährdung der Umwelt ausgeschlossen wird, z.B. Einhausung, Überdachung oder Verdichtung in mobilen Pressen mit integriertem Auffangsystem. Sind die Flächen der in Satz 1 bezeichneten Bereiche nicht überdacht, müssen diese mineralölundurchlässig gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik für die Anforderungen der

Wasserwirtschaft befestigt sein und mindestens über einen Leichtflüssigkeitsabscheider nach DIN 1999 entwässert werden.

3.1.2.3 Die Lagerung von vorbehandelten Altfahrzeugen und Restkarossen zum Abtransport hat so zu erfolgen, dass eine Verunreinigung des Bodens nicht zu befürchten ist.

3.1.2.4 Batterien sind gesondert in säurebeständigen Behältern oder abflusslos auf einer säurebeständigen Fläche zu lagern.

i) Nummer 3.2.1.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ und die Worte „umweltrelevanten gesetzlichen Bestimmungen“ durch die Worte „einschlägigen rechtlichen Regelungen insbesondere zum Umwelt- und Arbeitsschutz“ ersetzt,

bb) nach Satz 2 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Dies gilt entsprechend für diejenigen Demontagebetriebe, die keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen und insofern baurechtlich zu genehmigen sind.“.

j) Nummer 3.2.1.5 wird wie folgt geändert:

aa) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der Betreiber hat ein Betriebstagebuch schriftlich zu führen und ein Betriebshandbuch schriftlich zu erstellen. Die Anforderungen an das Betriebstagebuch ergeben sich aus den Dokumentationspflichten nach Nummer 3.3. Das Betriebshandbuch muss insbesondere die Bestimmungen über die Behandlung und Lagerung der Altfahrzeuge sowie Arbeits- und Betriebsanweisungen enthalten.“,

bb) in Absatz 2 wird Satz 3 gestrichen.

k) Nummer 3.2.2.1 wird wie folgt geändert:

aa) Die Sätze 1 bis 3 werden durch folgenden Sätze 1 und 2 ersetzt:

„Betreiber von Demontagebetrieben müssen nach der Anlieferung bei jedem Altfahrzeug unverzüglich

- die Batterien entnehmen,
- den Flüssiggastank und den Latentwärmespeicher nach Vorgaben des Herstellers sachgerecht behandeln und demontieren und
- die pyrotechnischen Bauteile durch geschultes Fachpersonal nach Vorgabe der Hersteller entweder demontieren und in zugelassenen Anlagen entsorgen lassen oder durch Auslösung im eingebauten Zustand unschädlich machen.

Betreiber von Demontagebetrieben müssen vor der weiteren Behandlung folgende Betriebsflüssigkeiten und Betriebsmittel entfernen und getrennt sammeln:

- Kraftstoff,
- Kühlerflüssigkeit,
- Bremsflüssigkeit,
- Scheibenwaschflüssigkeit,
- Kältemittel aus Klimaanlage (FCKW u.a.),
- Ölfilter,
- Motorenöl, Getriebeöl, Differenzialöl, Hydrauliköl und Stoßdämpferöl, sofern keine Demontage der Stoßdämpfer erfolgt; diese Öle können miteinander vermischt werden, sofern sie nach den Bestimmungen der Altölverordnung der Sammelkategorie 1 zuzuordnen sind.“,

bb) In Satz 3 wird das Wort „dieses“ durch die Angabe „Satz 2“ ersetzt.

l) In Nummer 3.2.2.2 wird Absatz 1 wie folgt gefasst:

„Die Vorbehandlung nach Nummer 3.2.2.1 hat nach dem Stand der Technik zu erfolgen. Bei der Trockenlegung ist insbesondere die Tropffreiheit aller Aggregate zu erzielen. Alle Öffnungen, aus denen Flüssigkeiten austreten können, sind dicht zu verschließen.“.

m) In Nummer 3.2.2.3 wird Satz 2 wie folgt gefasst:

„Beim Umgang mit brennbaren Flüssigkeiten sind die einschlägigen Bestimmungen einzuhalten wie z.B. die Gefahrstoffverordnung, die Verordnung über brennbare Flüssigkeiten und Regelungen zum Explosionsschutz.“

n) Nummer 3.2.3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3.2.3.1 wird das Wort „weiterverwendet“ durch das Wort „wiederverwendet“ ersetzt,

bb) Nummer 3.2.3.2 wird wie folgt gefasst:

„Betreiber von Demontagebetrieben müssen vor der weiteren Behandlung folgende Stoffe, Materialien und Bauteile wegen ihres Schad- und Störstoffcharakters entfernen:

- Stoßdämpfer, wenn nicht trockengelegt,
- asbesthaltige Bauteile,
- quecksilberhaltige Bauteile wie z.B. Schalter, soweit durchführbar,
- nach Anhang II gekennzeichnete Bauteile und Werkstoffe,
- kraftfahrzeugfremde Stoffe.

Bei ausgebauten Stoßdämpfern, die nicht als Bauteile wiederverwendet werden, ist vor der Verwertung der metallischen Anteile die Trockenlegung sicherzustellen.“.

o) Nummer 3.2.3.3 wird wie folgt gefasst:

„3.2.3.3 Betreiber von Demontagebetrieben müssen vor der Überlassung der Restkarosse an eine Schredderanlage oder eine sonstige Anlage zur weiteren

Behandlung folgende Bauteile, Stoffe und Materialien ab- oder ausbauen und vorrangig der Wiederverwendung oder der stofflichen Verwertung zuführen:

- Katalysatoren,
- Auswuchtgewichte,
- Aluminiumfelgen,
- Front-, Heck- und Seitenscheiben sowie Glasdächer,
- Reifen sowie große Kunststoffbauteile wie z.B. Stoßfänger, Radkappen und Kühlergrille, wenn die entsprechenden Materialien nicht beim Schreddern getrennt werden,
- kupfer-, aluminium- und magnesiumhaltige Metallbauteile, wenn die entsprechenden Metalle nicht beim Schreddern getrennt werden.

Demontierte Reifen sind Altreifen-Entsorgungsfachbetrieben zu überlassen.“.

p) Nummer 3.2.4.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden das Wort „Altauto“ durch das Wort „Altfahrzeug“ und die Worte „Wieder- und Weiterverwendung“ durch das Wort „Wiederverwendung“ ersetzt,

bb) Satz 6 wird wie folgt gefasst:

„Betreiber von Demontagebetrieben müssen vor der Überlassung der Restkarosse an eine Schredderanlage oder eine sonstige Anlage zur weiteren Behandlung spätestens ab dem 1. Januar 2006 Bauteile, Materialien und Betriebsflüssigkeiten mit einem Anteil von durchschnittlich mindestens 10 Gewichtsprozent im Jahresmittel bezogen auf die Summe der Leergewichte der angenommenen Altfahrzeuge ausbauen oder entfernen und der Wiederverwendung oder der stofflichen Verwertung zuführen.“.

cc) Satz 6 werden folgende Sätze 7 bis 10 angefügt:

„Metallische Bauteile und Materialien, wie z.B. Restkarossen, Kernschrott oder Ersatzteile dürfen bei der Berechnung nach Satz 6 nicht in Ansatz gebracht werden. Altreifen dürfen bei der Berechnung nach Satz 6 in Ansatz gebracht werden, wenn sie einem Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb überlassen wurden. Die Pflichten nach Satz 6 gelten nicht, soweit nachgewiesen wird, dass die Anforderungen an die stoffliche Verwertung gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b) im Jahresmittel bezogen auf die Summe der Leergewichte der angenommenen Altfahrzeuge auf andere geeignete Weise erfüllt werden. Leergewicht ist das im Fahrzeugbrief eingetragene Gewicht des Fahrzeugs ohne Fahrergewicht.“

dd) Nach Satz 10 werden folgende Absätze 4 und 5 angefügt:

„Für Bauteile ist zur Berechnung nach Satz 6 die Verwendung von Richtwerten oder Angaben der Hersteller zulässig.

Die Anforderungen nach Satz 6 können auch durch mehrere Demontagebetriebe gemeinsam erfüllt werden.“.

q) Nummer 3.3.1 wird wie folgt geändert:

Das Wort „Verwertungsbetrieb“ wird durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt und nach den Wörtern „sonstigen Verbleib der“ werden die Wörter „Bauteile, der“ eingefügt.

Es wird folgender Satz 2 angefügt:

„Die Angaben nach Satz 1 sind mindestens monatlich schriftlich zu dokumentieren.“.

r) Nummer 3.3.2 wird wie folgt geändert:

Das Wort „Altautoverwertung“ wird durch das Wort „Altfahrzeugverwertung“ ersetzt.

s) Nummer 3.3.3 wird wie folgt geändert:

aa) der erste Anstrich wird wie folgt gefasst:

„- chronologisch sortierte Durchschriften der Verwertungsnachweise sowie die jeweiligen Unterlagen nach § 7 Absatz 1 Satz 1,“

bb) nach dem dritten Anstrich wird folgender neuer Anstrich eingefügt:

„- Angaben zu Materialströmen aus anderen Betriebsteilen, die gemeinsam mit den Materialströmen aus der Entsorgung von Altfahrzeugen entsorgt werden,“.

t) Nummer 4 erhält folgende Zwischenüberschrift:

„4. Anforderungen an Schredderanlagen und sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung“

u) Nummer 4.1.1 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden die Wörter „umweltrelevanten gesetzlichen Bestimmungen“ durch die Angaben „einschlägigen rechtlichen Regelungen, insbesondere zum Umwelt- und Arbeitsschutz,“ ersetzt und nach Satz 2 folgender Satz 3 angefügt:

„Betreiber von Schredderanlagen dürfen Restkarossen nur annehmen und schreddern, wenn die Altfahrzeuge gemäß den Anforderungen nach den Nummern 3.2.2.2 Satz 1 und 2, 3.2.3.2 und 3.2.3.3 des Anhangs I in anerkannten Demontagebetrieben behandelt wurden.“.

v) Nummer 4.1.2 wird wie folgt gefasst:

„Betreiber von Schredderanlagen müssen bezogen auf den Anfall der Schredderrestfraktionen (Schredderleichtfraktion -SLF- und Schredderschwerfraktion -SSF-) im Jahresmittel einer Verwertung zuführen

a) 25 Gewichtsprozent ab dem 1. Januar 2006 und

b) 75 Gewichtsprozent ab dem 1. Januar 2015.

Bei der Bestimmung der Verwertungsquoten nach Buchstabe a) und b) werden zurückgewonnene und verwertete Metalle aus der SLF oder der SSF nicht in Ansatz gebracht.

Die Anforderungen nach Satz 1 Buchstabe a) oder Buchstabe b) gelten auch dann als eingehalten, wenn folgende gewichtsmäßigen Beziehungen erfüllt werden und Satz 2 jeweils beachtet wird

$$\text{a) } \text{SLF}_{\text{verwertet}} / (\text{SLF} + \text{SSF}) \geq 0,25$$

$$\text{b) } \text{SLF}_{\text{verwertet}} / (\text{SLF} + \text{SSF}) \geq 0,75$$

Die Anforderungen nach Nummer 4.1.2 können auch durch mehrere Schredderanlagen gemeinsam erfüllt werden.“.

w) Nummer 4.2.1 wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „Anhangs“ wird die Angabe „I“ und nach dem Wort „Stoffströme“ das Wort „schriftlich“ eingefügt.

x) Nach Nummer 4.2.2 wird folgende Nummer 4.3 angefügt:

„4.3 Anforderungen an sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung

Für die Betreiber von sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung gelten die Anforderungen nach den Nummern 4.1 und 4.2 entsprechend. Darüber hinaus sind die Bestimmungen der Erlaubnis nach § 4 Abs. 4 Satz 2 einzuhalten.“.

y) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Über die Zulässigkeit von Abweichungen entscheidet die zuständige Behörde auf Antrag im Hinblick auf die Erteilung der Bescheinigung nach § 5 Abs. 3.“.

15. Nach Anhang I wird folgender Anhang II angefügt:

„Anhang II

Von § 8 ausgenommene Werkstoffe und Bauteile

Werkstoffe und Bauteile	Zu kennzeichnen oder auf andere Weise kenntlich zu machen
Blei als Bestandteil einer Legierung	
1. Stahl (inklusive Stahl mit einem Zinküberzug) mit einem Bleianteil von bis zu 0,35 Gewichtsprozent	
2. Aluminium mit einem Bleianteil von bis zu 0,4 Gewichtsprozent	
3. Aluminium in Felgen, Motorteilen und Fensterhebern mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent	x
4. Kupferlegierung mit einem Bleianteil von bis zu 4 Gewichtsprozent	
5. Blei/Bronze-Lagerschalen und -Buchsen	
Blei und Bleiverbindungen in Bauteilen	
6. Batterien	x
7. Innenbeschichtung von Kraftstoffbehältern	x
8. Schwingungsdämpfer	x
9. Vulkanisierungsmittel für Hochdruckschläuche oder Kraftstoffschläuche	
10. Stabilisator in Schutzanstrichen	
11. Lötmittel in elektronischen Leiterplatten und sonstigen Anwendungen	
Sechswertiges Chrom	
12. Korrosionsschutzschicht bei zahlreichen wichtigen Fahrzeugbauteilen (höchstens 2 g je Fahrzeug)	
Quecksilber	
13. Glühlampen und Instrumentenbeleuchtung	x

16. Im Anhang wird in den Nummern 2.1.1, 2.1.4, 2.2.2, 2.3.2, 3.2.1.2, 3.2.1.3, 3.2.1.5, 3.2.4.3 und 4.1.2 das Wort „Altautos“ durch das Wort „Altfahrzeuge“ bzw. „Altfahrzeugen“ ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch ... vom ... wird wie folgt geändert:

1. § 27a wird wie folgt gefasst:

„§ 27 a

Verwertungsnachweis

(1) Ist ein Fahrzeug der Klasse M 1 oder N 1 nach dem Anhang II A der Richtlinie 70/156 EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1, *einfügen: weitere Fundstelle*)

1. einem anerkannten Demontagebetrieb gemäß § 4 Abs. 1 der Altfahrzeug-Verordnung vom (BGBl. I, S.) zur Verwertung überlassen worden, hat der Halter oder Eigentümer dieses Fahrzeug unter Vorlage eines Verwertungsnachweises nach Muster 12 bei der Zulassungsbehörde endgültig aus dem Verkehr ziehen zu lassen, oder
2. nicht als Abfall zu entsorgen oder verbleibt es zum Zwecke der Entsorgung im Ausland, hat der Halter oder Eigentümer des Fahrzeugs dies gegenüber der Zulassungsbehörde unter Angabe der Gründe zu erklären, damit die Zulassungsbehörde das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr ziehen kann.

Die Pflichten nach Satz 1 gelten bei der endgültigen Zurückziehung aus dem Verkehr auf Antrag oder wenn das Fahrzeug nach vorübergehender Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr gezogen gilt.

(2) Die Zulassungsbehörde überprüft im Verwertungsnachweis die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zum Fahrzeug und zum Halter/Eigentümer und gibt den Verwertungsnachweis mit dem vorgesehenen Bestätigungsvermerk zurück.

2. § 69a Abs. 2 Nummer 12 a wird wie folgt gefasst:

„12a. entgegen § 27a Abs. 1 den Nachweis nach Muster 12 oder die Erklärung, dass das Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt wird oder zum Zweck der Entsorgung im Ausland verbleibt, nicht oder nicht vorschriftsgemäß vorlegt,“

3. Im Anhang werden die Muster 12 und 13 wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

Muster 12 Vorbemerkungen

(§ 27 a StVZO)

**Vorbemerkungen zur Herstellung der Formblatts
„Verwertungsnachweis“ (Muster 12)**

- b) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

1. Allgemeines

- 1.1 Der Verwertungsnachweis besteht aus einem Satz mit drei Ausfertigungen (Blätter).

Die erste Ausfertigung (Blatt 1) der Seiten 1 bis 2 des Formblatts enthält über der Zeile 1 folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (rosa) ist für den Fahrzeughalter/-eigentümer bestimmt.“

Blatt 2 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (altgold) ist für den Verwertungsbetrieb bestimmt.“

Blatt 3 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

„Diese Ausfertigung (blau) ist für die Annahmestelle / Rücknahmestelle bestimmt.“

- c) Nummer 1.2 wird aufgehoben.
- d) Nummer 4.1 wird nach den Worten „Verwertungsnachweis (Muster 12)“ wie folgt gefasst:

„Verwertungsnachweis (Muster 12)“

Blatt 1 (Ausfertigung für den Halter)	rosa	100 % Yellow und 85 % Magenta
Blatt 2 (Ausfertigung für den Verwertungsbetrieb)	altgold	100 % Yellow und 45 % Magenta
Blatt 3 (Ausfertigung für die Annahme- / Rücknahmestelle)	blau	55 % Magenta und 100 % Cyan

- e) Nummer 7 wird aufgehoben.
- f) Muster 12 (Verwertungsnachweis) wird wie folgt geändert:
 - aa) Im Kopfbereich der Seiten 1 bis 3 wird ein 9-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Betriebsnummer“ eingefügt. Hinter dem Wort „Betriebsnummer“ ist eine Fußnote mit der Bezeichnung „von der zuständigen Behörde erteilte Nummer gemäß § 27 Abs. 3 der Nachweisverordnung“ einzufügen.
 - bb) In der Doppelzeile 1.1 (Name, Vorname / Firma / Körperschaft) wird eine Zeile gestrichen.
 - cc) In Abschnitt 2 wird eine neue Zeile 2.3 eingefügt. Diese Zeile enthält ein 4-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Leergewicht lt. Fahrzeugbrief (kg)“ sowie ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Datum der Erstzulassung“.
 - dd) In Zeile 3.9 wird ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Ablaufdatum der Bescheinigung“ eingefügt.
 - ee) In Zeile 4.9 wird ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Ablaufdatum der Bescheinigung“ eingefügt.

- g) Muster 13 (Verbleibserklärung) wird aufgehoben.

Artikel 5

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage (zu § 1) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), die zuletzt durch Verordnung vom 19. September 2001 (BGBl. I S. 2552) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

„In Abschnitt 2 werden die Gebührennummern 224.3 und 224.4 gestrichen.“.

Artikel 6

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die in den Artikeln 3 bis 5 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 7

Neufassung der Altfahrzeug-Verordnung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann die Altfahrzeug-Verordnung in der vom *[einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Art. 8 Abs. 1]* an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 8

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 3 § 3 Abs. 1 Satz 2 in Kraft

1. am 1 Juli 2002 für ab diesem Zeitpunkt in Verkehr gebrachte Fahrzeuge und
2. am 1. Januar 2007 für Fahrzeuge, die vor dem in Nummer 1 genannten Zeitpunkt in Verkehr gebracht wurden.

(3) Abweichend von Absatz 1 tritt Artikel 3 § 11 Nr. 2 am 1. Januar 2007 in Kraft.

Schlussformel

Berlin, den

Der Bundespräsident

Der Bundeskanzler

Der Bundesminister für
Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Der Bundesminister der Justiz

Der Bundesminister der Finanzen

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Begründung

zum

Gesetz über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz – AltfahrzeugG) - Entwurf -

A. Allgemeines

Zielsetzung und Ausgangslage

Wesentliches Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs ist die Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) in nationales Recht. Mit dieser Richtlinie ist innerhalb der EU ein einheitlicher Rechtsrahmen zur umweltgerechten Entsorgung von Altfahrzeugen unter Berücksichtigung des Prinzips der Produktverantwortung der Hersteller geschaffen worden. Die wesentlichen Eckpunkte der Richtlinie sind:

- sie gilt für alle Personenkraftwagen (M 1) und leichte Nutzfahrzeuge (N 1);
- sie fordert eine flächendeckende Infrastruktur zur Rücknahme der Altfahrzeuge und setzt konkrete Umweltstandards zur umweltgerechten Behandlung und Entsorgung;
- Letzthalter und/oder Letzteigentümer müssen spätestens ab dem Jahre 2007 ihr Altfahrzeug kostenlos zurückgeben können;
- die Hersteller / Importeure müssen die Entsorgungskosten für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen wurden ab diesem Zeitpunkt und für alle übrigen Altfahrzeuge ab dem Jahr 2007 vollständig bzw. zu einem mindestens wesentlichen Teil übernehmen; die Mitgliedstaaten können diese Regelung auch vor diesen Zeitpunkten an-

wenden;

- bis 2006 sind mindestens 85 % des durchschnittlichen Gewichts eines Altfahrzeugs zu verwerten und mindestens 80 % wiederzuverwenden oder zu recyceln, bis 2015 sind diese Verwertungsziele auf 95 % (Verwertung) bzw. 85 % (Recycling) zu steigern;
- ab 1. Juli 2003 ist es grundsätzlich verboten, Fahrzeuge und Bauteile in Verkehr zu bringen, die die Schwermetalle Cadmium, Quecksilber, Blei und sechswertiges Chrom enthalten.

Die in Deutschland bereits getroffenen Regelungen zur umweltgerechten Entsorgung von Altfahrzeugen betreffen zum einen die Altauto-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S. 1666) und zum anderen die „Freiwillige Selbstverpflichtung zur umweltgerechten Altautoverwertung (Pkw) im Rahmen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes“ vom 21. Februar 1996, gemeinsam am 1. April 1998 in Kraft getreten sind.

Zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit liegt die Schaffung der erforderlichen Rechtsnormen durch Bundesrecht im gesamtstaatlichen Interesse und ist aus Gründen einer einheitlichen Umsetzung des EG-Rechts notwendig. Zugleich werden durch einheitliches Bundesrecht für alle Wirtschaftsakteure gleiche Anforderungen normiert und somit Wettbewerbsverzerrungen vermieden. Es wird insofern von der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes nach Artikel 72 Abs. 2 GG in Verbindung mit den jeweils einschlägigen Bestimmungen nach Artikel 74 GG Gebrauch gemacht.

Da wesentliche Regelungen dieses Konzepts der Altfahrzeug-Richtlinie (AltzfRL) entsprechen, ist es sachgerecht, diese Richtlinie maßgeblich durch Änderung der AltautoV in nationales Recht umzusetzen. Da darüber hinaus weitere gesetzliche Regelungen des Handels- und Steuerrechts sowie des Straßenverkehrsrechts zu ändern sind, ist es zweckmäßig, diese in einem Umsetzungsgesetz zusammenzufassen.

Über die Umsetzung der AltzfRL hinaus werden zugleich diejenigen Änderungen und Anpassungen des bisherigen Rechts vorgenommen, die auf Grund der vorliegenden Erfahrungen mit der Durchführung der AltautoV erforderlich sind. Gemäß dem Bericht der Bundesregierung an den Bundestag „Entsorgung von Altautos“ vom 5. Juli 1999 – Drs. 14/1389 – wird dem dort festgestellten Änderungsbedarf unter Festlegung folgender Zielsetzungen Rechnung getragen:

- die Gewährleistung eines hohen Qualifizierungsstandards bei Sachverständigen unter klarer Festlegung der Zulassungs-/Akkreditierungsstellen
- die Vereinfachung des Nachweisverfahrens bei stillgelegten Fahrzeugen unter Abwägung des erforderlichen Verwaltungsaufwands mit dem erreichbaren Informationsgewinn für die Überwachungsbehörden
- die Beseitigung möglicher Unklarheiten bei der Anwendung der Verordnung durch entsprechende Klarstellungen des Verordnungstextes
- Verbesserung der Durchsetzbarkeit wichtiger Vorschriften durch Ergänzung entsprechender Bestimmungen über Ordnungswidrigkeiten.

Durch die oben angegebenen Maßnahmen wird die Zielsetzung der AltautoV im Einklang mit der AltFzRL weiter konkretisiert, ohne materielle Verschärfungen von Umweltstandards zu normieren. Zugleich sollen Wettbewerbsverzerrungen, die sowohl durch bestehende unterschiedliche Anforderungen an Sachverständige bei ihrer Zulassung als auch bei der Überprüfungspraxis der Betriebe verursacht werden können, weitgehend vermieden werden.

Die Durchsetzung vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen dient neben der wirtschaftlichen Konsolidierung der umweltgerecht arbeitenden Betriebe auch unmittelbar der Verbesserung des Umweltschutzes, wenn künftig ausschließlich Betriebe am Markt tätig sind, die die umweltrechtlichen Anforderungen in vollem Umfang einhalten.

Die betreffenden Änderungen auf Grund der Vollzugerfahrungen sind bereits in einer Bundesländer-Arbeitsgruppe auf Vorschlag der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall konkretisiert und in den Gesetzentwurf aufgenommen worden.

Regelungsumfang und Struktur

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden alle erforderlichen Rechtsänderungen aus den betroffenen Rechtsbereichen zusammengefasst. Hierbei wird dem allgemeinen Ziel nach vollzugsfreundlichen Regelungen ohne bürokratischen Mehraufwand in Staat und Wirtschaft in besonderer Weise Rechnung getragen. Die neu geschaffenen oder geänderten Regelungen orientieren sich deshalb so weit wie möglich an der Selbstorganisation der Wirtschaft unter Wettbewerbsbedingungen und beschränken staatliche Eingriffe auf das Notwendigste.

Das bisherige Nachweisverfahren bei der Stilllegung von Fahrzeugen wird durch Verzicht auf die Verbleibserklärung und Beschränkung auf eine Vorlagepflicht im Hinblick auf den Verwertungsnachweis wesentlich vereinfacht. An die Stelle treten erweiterte Mitteilungspflichten, um den zuständigen Behörden die für einen effizienten Vollzug notwendigen Informationen an die Hand zu geben.

Artikel 1 beinhaltet eine handelsrechtliche Übergangsregelung auf dem Gebiet der Rechnungslegung, um im Hinblick auf Rückstellungen, die mit der Anlastung von Entsorgungskosten erforderlich werden, bestmögliche Voraussetzungen für eine wirtschaftsverträgliche Lösung zu schaffen. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 GG.

Der Entwurf erlegt dem Hersteller oder Importeur eines Altfahrzeugs für den Regelfall die öffentlichrechtliche Verpflichtung zur unentgeltlichen Rücknahme und damit zugleich die Verantwortung für die Verwertung der zurückzunehmenden Fahrzeuge auf. Die Vorgaben in Artikel 5 Abs. 4 der Richtlinie werden in der Weise umgesetzt, dass die anfallenden Kosten in aller Regel vom Hersteller oder Importeur zu tragen sind. Für diese Verpflichtung sind in Jahres- und Konzernabschlüssen der betroffenen Unternehmen Rückstellungen zu bilden.

Voraussetzungen und Höhe der Rückstellungen richten sich nach den §§ 249 und 253 Abs. 1 Satz 2 HGB. Nach § 249 Abs. 1 Satz 1 HGB sind Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten zu bilden; diese müssen allerdings hinreichend konkretisiert sein. So hat der Erlass der EG-Altfahrzeug-Richtlinie noch nicht zu einer hinreichend konkretisierten Verbindlichkeit bei den Unternehmen der Automobilwirtschaft geführt, da die Richtlinie den Mitgliedstaaten hinsichtlich der Regelung der Kostentragungspflicht Spielräume belässt; vielmehr tritt die Konkretisierung erst mit der einzelstaatlichen Umsetzung der Richtlinie ein. In diesem Sinne sieht der Entwurf in Artikel 1 als einen neuen Artikel 53 EGHGB klarstellende Bestimmungen über den Beginn der

Rückstellungsbildung vor und ermöglicht den betroffenen Unternehmen zur Milderung der Ergebnisbelastung, die aus den Rückstellungen für den Bestand der bereits vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebrachten Fahrzeuge resultiert, den Ansatz einer Bilanzierungshilfe.

Artikel 2 enthält Bestimmungen zur Ansammlung der Rückstellungen für die Entsorgungsverpflichtungen im Rahmen der steuerlichen Gewinnermittlung. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 105 Abs. 2 i.V.m. Artikel 106 Abs. 3 Satz 1 GG.

Mit *Artikel 3* wird durch Änderung der Altauto-Verordnung die Altfahrzeug-Richtlinie unter Berücksichtigung des bereits bestehenden Rechts im erforderliche Umfang umgesetzt. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 24 GG.

Artikel 4 ändert die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zur Vereinfachung des Nachweisverfahrens bei stillgelegten Altfahrzeugen unter Beachtung der entsprechenden EG-rechtlichen Anforderungen. *Artikel 5* ändert die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr im Hinblick auf das mit Artikel 4 vereinfachte Nachweisverfahren. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes zu diesen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG.

Artikel 6 ermöglicht es, die mit Gesetzeskraft erfolgten Änderungen der Verordnungen durch Rechtsverordnungen auf der Grundlage der einschlägigen Ermächtigungen wieder ändern zu können.

Artikel 7 ermächtigt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wegen der umfangreichen Änderung der AltautoV die Altfahrzeug-Verordnung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Artikel 8 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Gesetzesfolgen

Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Durch Anlastung der Entsorgungskosten bei den Herstellern / Importeuren entstehen infolge der damit verbundenen Rückstellungen und ihrer steuerlichen Anerkennung Steuerausfälle in den Haushalten des Bundes und der Länder. Unter konservativen Schätzungen belaufen sich die Entsorgungskosten ab der vorgesehenen unentgeltlichen Rücknahme von Altfahrzeugen im Jahre 2007 in Deutschland auf insgesamt rund 800 Mio. DM pro Jahr. Da der Altbestand etwa in dem Maße abnimmt wie die zur Entsorgung anfallenden Altfahrzeuge aus dem Neubestand anwachsen, kann mit einer etwa gleichbleibenden jährlichen Kostenanlastung in o.a. Höhe gerechnet werden, die einer entsprechenden Rückstellungsbildung zu Grunde liegen. Insgesamt können die Entsorgungskosten bis zum Jahr 2030 unter Berücksichtigung der Schnittstellen „Rücknahme Neubestand ab 2002 - Rücknahme Altbestand ab 2007“ zu etwa 19 Mrd. DM angenommen werden, wobei der Anteil für den Altbestand etwa 40 % ausmacht.

Die im Wesentlichen wegen der steuerrechtlich anzuerkennenden Rückstellungen resultierenden Steuermindereinnahmen belaufen sich im Entstehungsjahr 2002 für Bund, Länder und Gemeinden auf insgesamt 465 Mio. DM (rund 238 Mio. €). Von den Steuermindereinnahmen entfallen auf den Bund rund 150 Mio. DM (rund 77 Mio. €), auf die Länder 155 Mio. DM (rund 79 Mio. €) und die Gemeinden 160 Mio. DM (rund 82 Mio. €). Nähere Ausführungen zu den Steuermindereinnahmen nach Steuerarten sowie Alt- und Neubestand siehe Teil B zu Artikel 2.

Im Hinblick auf fehlende Vollzugsaufgaben entstehen dem Bund keine Kosten.

Den Ländern entstehen keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen Kosten durch neue Verwaltungsaufgaben, da diese durch Erhebung von Gebühren kompensiert werden können. Im Übrigen wird durch verbesserte Mitteilungspflichten sowie externer Erstellung und Pflege von Datenbeständen über Sachverständige und anerkannte Demontagebetriebe und Shredderanlagen die Überwachung durch die Vollzugsbehörden erleichtert und vereinfacht; dies führt zu entsprechenden Kosteneinsparungen.

Durch die Vereinfachung des Nachweisverfahrens entfallen künftig die Überwachung der Verbleibserklärung sowie die Weiterleitung der Verwertungsnachweise von der Zulassungsbehörde an die zuständigen Überwachungsbehörden. Durch diese Rechts- und Verwaltungsvereinfachung werden erhebliche Verwaltungskosten bei den zuständigen Behörden eingespart, die bislang nur z.T. durch das Gebührenaufkommen kompensiert werden konnten. Darüber verringert die rechtliche Klarstellung bestimmter Vorschriften behördliches Handeln bei bislang streitiger Auslegung. Die im erforderlichen Umfang erweiterten Ordnungswidrigkeitstatbestände verschaffen den materiellen Vorschriften die notwendige Geltung und ermöglichen der Verwaltungsbehörde ein unmittelbares Einschreiten zur Durchsetzung ordnungsgemäßen Verhaltens.

Kostenmäßige Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die Umsetzung der EG-rechtlichen Anforderungen zur umweltgerechten Behandlung und Entsorgung von Altfahrzeugen wirken sich auf Teile der Entsorgungswirtschaft in unterschiedlicher Weise aus, wobei drastische Kostensprünge wegen der bereits weitgehend durch die Altauto-Verordnung umgesetzten Anforderungen der Richtlinie und der Beibehaltung der gesamten Entsorgungsinfrastruktur unter Wettbewerbsbedingungen nicht zu erwarten sind.

Wegen der bereits geltenden Anforderungen der Altauto-Verordnung, die bereits den Anforderungen der Altfahrzeug-Richtlinie entsprechen, ergeben sich bei der Annahme und Weiterleitung von Altfahrzeugen bei den Annahme- und Rücknahmestellen keine zusätzlichen Kosten.

Bei den Demontagebetrieben sind allenfalls geringe zusätzliche Kosten durch Erhöhung der Demontagetiefe dann zu erwarten, wenn die Vermarktung der für das Recycling bestimmten Bauteile und Werkstoffe (noch) nicht wirtschaftlich möglich ist.

Bei den Schredderanlagen sind infolge der bis zum Jahr 2015 schrittweise zu steigenden Verwertungsmengen bei der Schredderleichtfraktion (SLF) entsprechende Kostensteigerungen zu erwarten. Diese fallen wegen der vergleichsweise geringen Anforderungen bis zum Jahre 2006 nicht wesentlich ins Gewicht, können aber in den darauffolgenden Jahren zur Erreichung eines Gesamtverwertungsziels von 95 Gewichtsprozent bis zum Jahr 2015 beachtlich sein. Wegen der heute nicht prognostizierbaren Marktverhältnisse für Primär- und Sekundärrohstoffe sowie mangelnder Kenntnis über Kostenstrukturen verschiedener Verwertungsoptionen der Schredderleichtfraktion lassen sich gegenwärtig die kostenmäßigen Auswirkungen für den mittel- bis langfristigen Zeitraum nur ansatzweise schätzen. Hierbei ist von Bedeutung, dass die gegenwärtig günstigen Ablagerungsmöglichkeiten der SLF spätestens ab dem Jahre 2005 mit Inkrafttreten der Abfallablagerungsverordnung nicht mehr bestehen werden. Die dann notwendige thermische Behandlung führt ohnehin zu einem finanziellen Mehraufwand der im Vergleich zu alternativen Verwertungsoptionen kaum deutlich geringer sein dürfte.

Insgesamt ergeben sich in Umsetzung der Altfahrzeug-Richtlinie bei weiter bestehender Entsorgungsinfrastruktur unter Wettbewerbsbedingungen keine ins Gewicht fallenden Anforderungen, die mittelfristig zu gravierenden Kostensteigerungen bei der Entsorgung von Altfahrzeugen führen werden.

Den Herstellern und Importeuren entstehen Kosten bei der Anlastung der Entsorgungskosten. Die für Deutschland insgesamt anfallenden durchschnittlichen Kosten sind im obigen Abschnitt schätzungsweise angegeben worden. Die tatsächlichen Kosten des Herstellers können hiervon variieren und hängen von unterschiedlichen Voraussetzungen ab, die im Einzelnen nur dem jeweiligen Hersteller bekannt sind oder von ihm zumindest gut abgeschätzt werden können. Einige wichtige Faktoren seien genannt:

- Die Menge der in Deutschland tatsächlich zur Entsorgung anfallenden Fahrzeuge hängt ab von der Nachfrage nach gut erhaltenen älteren Gebrauchtwagen auf Exportmärkten. Dies gilt vornehmlich für die Oberklasse und obere Mittelklasse sowie qualitativ hochwertige Fahrzeuge der Mittelklasse.
- Die Nachfrage nach Ersatzteilen und damit die daraus erzielbare Wertschöpfung hängt ab von ihrer Langzeitqualität sowie dem noch im Verkehr befindlichen Fahrzeugbestand. Der Bedarf an Ersatzteilen für Fahrzeuge mit langer Lebensdauer ist deshalb für diese tendenziell höher.
- Anstrengungen der Hersteller zur recyclinggerechten Konstruktion verringern die Demontagekosten und tragen zur wirtschaftlichen Schließung von Stoffkreisläufen bei.

Die oben skizzierten finanziellen Vorteile einzelner Hersteller und die damit initiierte Anreizwirkung zur Wahrnehmung der im Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz verankerten Produktverantwortung kann aber nur wirksam werden, wenn die Anlastung der Entsorgungskosten dezentral beim jeweiligen Hersteller unter Wettbewerbsbedingungen normiert wird. Deshalb sind diese Überlegungen vorrangig bei der Wahl einer geeigneten Kostenregelung zu Grunde zu legen.

Im Hinblick auf die tatsächlichen Auswirkungen einer vollständigen Kostenanlastung beim Hersteller muss die wirtschaftliche Zumutbarkeit unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgebots geprüft werden. Die im Gesetzentwurf präferierte Konzeption wird die Hersteller veranlassen, die ihnen angelasteten Entsorgungskosten üblicherweise über die Preise der Neufahrzeuge abzuwälzen. Die Höhe dieser Kosten und ihre Durchsetzbarkeit am Markt werden darüber entscheiden, ob dieses vollständig oder teilweise gelingt. Unter konservativen prognostischen Annahmen erfordert die vollständige Internalisierung der Entsorgungskosten sowohl für den Altbestand als auch für den Neubestand einen dauerhaften durchschnittlichen Preisaufschlag von bis zu 200 DM pro Neufahrzeug. Dies ist ein Mehrbetrag von etwa 0,5 % gemessen an einem Fahrzeug mit einem vergleichsweise geringen Neupreis von 40.000 DM. Der in Rede stehende Preisaufschlag liegt damit vollständig innerhalb der üblichen Verhandlungsmarge von etwa 3 %. Selbst unter ungünstigen Bedingungen sind deshalb die zu erwartenden Entsorgungskosten vollständig abzuwälzen; eine tatsächlich unzumutbare Belastung der Hersteller ist deshalb nicht zu befürchten. Darüber hinaus ermöglicht die steuerrechtliche Anerkennung von Rückstellungen wegen der damit verbundenen Verringerung der Steuerlast eine zusätzliche Entlastung der Unternehmen. Zur Diskussion alternativer Modelle unter Würdigung wettbewerbs- und kartellrechtlicher Bedingungen wird auf die Ausführungen in Teil B zu Artikel 3 Nummer 4 (§ 3 Rücknahmepflichten) verwiesen.

Wenn auch die oben beschriebene Kostenregelung unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten und unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgebots die am besten geeignete ist, muss dafür Sorge getragen werden, dass die handelsrechtlichen Rückstellungspflichten der verpflichteten Unternehmen im Hinblick auf Rückstellungen für den Altbestand tragbar bleiben. Dies betrifft vor allem Unternehmen mit geringer Ertragskraft, die eine vollständige sofortige Rückstellungsbildung in ernst zu nehmende wirtschaftliche Schwierigkeiten bringen würde. Deshalb sieht Artikel 1 in Verbindung mit Artikel 2 als flankierende Maßnahme eine entsprechende Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch bzw. des Einkommensteuergesetzes vor, so dass für diese Unternehmen ein ausreichend bemessener Zeitraum zur ergebniswirksamen Bildung der erforderlichen Rückstellungen bis zum Wirksamwerden der Verpflichtung zur Verfügung steht.

Über die unentgeltliche Rücknahmepflicht hinaus entstehen den Herstellern Kosten beim Verzicht auf bestimmte Schwermetalle in Bauteilen und Werkstoffen sowie zur Bereitstellung bestimmter Demontageinformationen und sonstigen Informationspflichten, die gegenwärtig nicht im Einzelnen spezifiziert werden können. Es sei allerdings darauf hingewiesen, dass ein Teil der in Rede stehenden Anforderungen bereits auf freiwilliger Basis durch die Automobilindustrie schon jetzt erfüllt werden, wie z.B. das Internationale-Demontage-Informationen-System (IDIS) oder regelmäßige Berichtspflichten auf Grund der Freiwilligen Selbstverpflichtung, so dass zusätzliche ins Gewicht fallende Kosten nicht zu befürchten sind.

Sonstige Auswirkungen auf die Wirtschaftsbeteiligten

Der Gesetzentwurf verfolgt eine Rahmenkonzeption, nach der neue oder geänderte Bestimmungen nur in dem Umfang rechtlich festgelegt werden, um die Vorgaben des EG-Recht zu entsprechen aber zugleich das Funktionieren des Märkte und die Aufrechterhaltung des Wettbewerbs unter allen Akteuren soweit wie möglich aufrecht zu erhalten und zu stärken. Hierbei soll den Wirtschaftsbeteiligten ein möglichst breiter Aktionsradius zur Verfügung stehen, um innerhalb des festgelegten Rechtsrahmens die jeweilige für das Unternehmen geeignetste Gestaltungsmöglichkeit zu verwirklichen. Diese schafft für alle Beteiligten die günstigsten Marktbedingungen und vermeidet unnötigen Kontrollaufwand durch Verzicht auf bürokratische Regelungen und führt letztlich zu den geringsten volkswirtschaftlichen und betrieblichen Kosten.

Die meist mittelständisch geprägte Entsorgungswirtschaft trägt an der Verifizierung dieser Leitkonzeption wesentlichen Anteil. Sie kann künftig als Dienstleister gegenüber der Automobilwirtschaft agieren aber auch nach wie vor frei am Markt tätig bleiben. Durch vertikale und horizontale Kooperationen unter Beachtung des geltenden Wettbewerbsrechts lassen sich Synergieeffekte erzielen, die die Erfüllung und Einhaltung der einschlägigen Anforderungen sowohl in finanzieller als auch organisatorischer Hinsicht deutlich vereinfachen können.

Dem künftig geringeren Verwaltungsaufwand durch Vereinfachung des Nachweisverfahrens bei der Stilllegung von Fahrzeugen wird durch Verringerung der entsprechenden Verwaltungsgebühren Rechnung getragen. Die angemessene Erhöhung des Gebührensatzes bei der vorübergehenden Stilllegung von Fahrzeugen entspricht dem damit verbundenen Verwaltungsaufwand.

Die Zahl der wild abgestellten Altfahrzeuge wird infolge der kostenlosen Rückgabemöglichkeit des Letzthalters auf ein Mindestmaß abnehmen. Der für die Entsorgung dieser Fahrzeuge bislang notwendige Verwaltungs- und Kostenaufwand der Städte und Gemeinden wird sich deshalb in gleicher Weise verringern.

Preiswirkungen

Die mit der vorliegenden Gesetzentwurf verursachten Mehrkosten der Automobilhersteller und -importeure für die Rücknahme und Entsorgung der Altfahrzeuge werden infolge der Preisüberwälzung zu geringfügigen Erhöhungen der Neuwagenpreise von etwa 0,5 % führen. Je nach Hersteller und Marke wird wegen der unterschiedlichen tatsächlichen Belastungen mit Entsorgungskosten die Preisanpassung voraussichtlich differieren, wobei bei kleineren, preiswerten Fahrzeugen eher ein relativ höherer Entsorgungspreis, bei teuren Fahrzeugen eher ein vergleichsweise geringerer Aufschlag zur Deckung der Entsorgungskosten erforderlich sein wird. Insgesamt ist allerdings eine Preiserhöhung in Einzelfällen von mehr als 1 % des Neuwagenpreises nicht zu erwarten. Damit sind die Preiswirkungen auf Einzelpreise bei Neufahrzeugen gering.

Die zu erwartenden Preiswirkungen bei Neufahrzeugen werden auf das allgemeine Preisniveau wegen der geringen Höhe und der sektoralen Begrenzung keinen merklichen Einfluss haben.

Die Letzthalter werden künftig durch die Möglichkeit der unentgeltlichen Rückgabe der Altfahrzeuge von Entsorgungskosten entlastet. Fahrzeugkäufer von Neufahrzeugen werden die Entsorgungskosten infolge der zu erwartenden Preisüberwälzung zu tragen haben. Wegen der geringen Erhöhung angesichts des üblichen und deutlich höheren Verhandlungsspielraums bei der Preisfindung sind allerdings Änderungen des Käuferverhaltens nicht zu erwarten. Im Übrigen kann der um die Entsorgungskosten erhöhte Kaufpreis weitgehend bei einem späteren Verkauf wieder kompensiert werden. Insgesamt kommt es wegen der Internalisierung von Entsorgungskosten bei gleichzeitiger und gleichwertiger Entlastung des Letzthalters nicht zu einer Verringerung der Kaufkraft.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch)

Artikel 1 ergänzt das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) um einen neuen Artikel 53, der den Siebzehnten Abschnitt des EGHGB bilden soll. Der neue Artikel 53 EGHGB-E fasst spezielle Übergangsregelungen zur bilanziellen Behandlung der mit dem Altfahrzeug-Gesetz einzuführenden Rücknahme- und Verwertungsverpflichtungen der Automobilhersteller und -importeure zusammen. Handelsrechtlich bedarf es keiner ausdrücklichen gesetzlichen Regelung des Inhalts, dass für die Verpflichtungen nach den §§ 3 bis 5 AltfahrzeugV-E Rückstellungen zu bilden sind. Es handelt sich hierbei um durch Gesetz (im materiellen Sinne) auferlegte Verpflichtungen, die eine Verbindlichkeit des Unternehmens i.S. des § 249 Abs. 1 Satz 1 HGB begründen. Einer gesetzlichen Regelung bedarf es zur Klärung des Beginns der Rückstellungsbildung; außerdem ist die Einführung einer speziellen Bilanzierungshilfe im Zusammenhang mit der Bildung von Rückstellungen während einer Übergangszeit vorgesehen.

Absatz 1 beinhaltet Übergangsvorschriften zur Bildung von Rückstellungen betreffend die Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 bis 5 der Altfahrzeug-Verordnung in der Fassung des Entwurfs. Dies schließt Rückstellungen für die Rücknahme und Verwertung der vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ein, auch wenn die Verpflichtung zur unentgeltlichen Rücknahme vom Letzthalter insoweit erst vom Jahre 2007 an gilt. Diese Rückstellungen sind grundsätzlich erstmals in dem Geschäftsjahr auszuweisen, in dem das Altfahrzeug-Gesetz vom Deutschen Bundestag beschlossen wird, bei kalendergleichem Geschäftsjahr mithin voraussichtlich im Geschäftsjahr 2002. Für den Beginn der Rückstellungsbildung wird auf den Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages über das Umsetzungsgesetz abgestellt. Denn – erst – mit dem Gesetzesbeschluss ist das Entstehen von Verbindlichkeiten nach Maßgabe der vom Parlament beschlossenen Regelungen hinreichend wahrscheinlich. Diese Betrachtungsweise korrespondiert mit der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts zu den verfassungsrechtlichen Grenzen der Rückwirkung von Gesetzen, nach der ein Vertrauensschutz hinsichtlich des Fortbestands der bisherigen Rechtslage mit der endgültigen Beschlussfassung des Deutschen Bundestages über das ändernde Gesetz entfällt (BVerfGE 95, 64, 87; 72, 200, 261; 31, 222, 227 m.w.Nachw.).

Dieser Regelungsvorschlag bringt einerseits zum Ausdruck, dass noch nicht der – ausfüllungsbedürftige – EG-Rechtsakt, sondern erst dessen einzelstaatliche Umsetzung eine hinreichend konkretisierte Verpflichtung begründet und damit die rechtliche Grundlage für die Rückstellungsbildung schafft. Andererseits wird mit dieser Regelung auch klargestellt, dass die Rückstellung nicht erst mit Ablieferung des Altfahrzeugs zum Zwecke der Verwertung, sondern grundsätzlich bereits mit dessen In-Verkehr-Bringen wirtschaftlich verursacht ist. Denn die (zurückzustellenden) Entsorgungskosten sind den für die Altfahrzeuge bei deren In-Verkehr-Bringen erzielten Verkaufserlösen wirtschaftlich zuzuordnen (vgl. BFH/NV 1999, 1205). Von der Umsetzung der Richtlinie an sind daher grundsätzlich Rückstellungen bezüglich aller Fahrzeuge zu bilden, die am jeweiligen Abschlussstichtag bereits in Verkehr gebracht sind. Sonstige Voraussetzungen oder Hindernisse für den Ansatz einer Rückstellung, die sich aus § 249 Abs. 1 Satz 1 HGB oder aus den Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung ergeben, bleiben von der Übergangsregelung unberührt.

Artikel 53 Abs. 1 EGHGB-E bezieht sich nur auf Rückstellungen, die auf der durch das Altfahrzeug-Gesetz geänderten Rechtslage beruhen. Soweit schon nach geltendem Recht – etwa auf Grund einer Selbstverpflichtung – Rückstellungen der Hersteller für Entsorgungskosten in Betracht kommen, steht die Neuregelung dem nicht entgegen.

Über den Umfang der erforderlichen Rückstellungen trifft Artikel 53 Abs. 1 EGHGB-E keine Bestimmungen. Bei der Bewertung der Rückstellungen kann unter den Voraussetzungen des § 240 Abs. 4 HGB auf die voraussichtliche Rücklaufquote und auf die in § 3 Abs. 4 AltfahrzeugV-E vorgesehenen Ausnahmen von der Verpflichtung zu unentgeltlicher Rücknahme Bedacht zu nehmen sein. Unberührt bleiben damit allgemeine Grundsätze insbesondere zur Konkurrenz zwischen der Passivierung von Rückstellungen und der (künftigen) Aktivierung von Anschaffungs- oder Herstellungskosten (dazu *Clemm/Erle*, in Beck'scher Bilanzkommentar, 4. Aufl., § 249 HGB Rdn. 100, Stichwort „Anschaffungs- und Herstellungskosten“ m.w.Nachw.). Unberührt bleibt auch die Verpflichtung zu voller Passivierung der bereits wirtschaftlich verursachten Verpflichtung; eine ratierliche Ansammlung der auf den bei Umsetzung der Richtlinie vorhandenen Fahrzeugbestand entfallenden Rückstellungen scheidet aus. Insoweit unterscheiden sich die Rückstellungen für die Entsorgung von Altfahrzeugen, die den bereits früher erzielten Verkaufserlösen des Herstellers oder Importeurs anzulasten sind, z.B. von Rückstellungen von Unternehmen der Elektrizitätswirtschaft für die Entsorgung von radioaktivem Material, da diese Verpflichtung mit dem weiteren Betrieb der Atomkraftwerke und den daraus zu erwartenden zukünftigen Erlösen in wirtschaftlichem Zusammenhang steht, so dass die letztgenannten Rückstellungen über eine voraussichtliche Betriebsdauer ratierlich anzusammeln sind.

Um die Auswirkungen der sich insoweit kumulierenden Rückstellungszuführungen hinsichtlich der bei Verabschiedung des Altfahrzeug-Gesetzes bereits in Verkehr gebrachten Altfahrzeuge abzumildern, erlaubt Absatz 2 des Artikels 53 EGHGB-E den Ansatz einer Bilanzierungshilfe. Diese ist so zu bemessen und in den Folgejahren planmäßig in der Weise zurückzuführen, dass sich der nach den handelsrechtlichen Bestimmungen jeweils auszuweisende Jahreserfolg des rücknahmepflichtigen Unternehmens im Ergebnis ebenso entwickelt, wie dies bei einer ratierlichen Ansammlung der auf den Altfahrzeugbestand entfallenden Rückstellungen während des Zeitraums von der Umsetzung der Richtlinie bis zum Wirksamwerden der Rücknahmeverpflichtung zum 1. Januar 2007 der Fall wäre:

Den Umfang der zulässigen Aktivierungshilfe bestimmt Satz 1 als die Differenz zwischen dem nach Absatz 1 in Verbindung mit § 253 HGB anzusetzenden Rückstellungsbetrag, der auf den Altbestand i.S. des Artikels 8 Abs. 2 Nr. 2 des Altfahrzeug-Gesetzes entfällt, und einem fiktiven Rückstellungsvolumen, das sich zum jeweiligen Abschlussstichtag bei ratierlicher Ansammlung der auf den Altbestand entfallenden Rückstellungen ergäbe. Satz 2 legt den fiktiven Ansammlungszeitraum fest, der der Bestimmung des Vergleichsvolumens zugrunde zu legen ist. Satz 3 regelt die Bezeichnung und den Ausweis der Bilanzierungshilfe in der Bilanz. Aus der Verweisung in Satz 4 ergibt sich für Kapitalgesellschaften, die von der Bilanzierungshilfe Gebrauch machen, dass der Posten im Anhang zu erläutern ist und dass die Gewinnausschüttung besonderen Beschränkungen unterliegt.

Zu Artikel 2: (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 6 Absatz 1 Nr. 3a Buchstaben d)

Zu Buchstabe a)

Handelsrechtlich sind für Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Erzeugnissen Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten im Sinne des § 249 Abs. 1 Satz 1 HGB zu bilden. Das gilt nach dem Maßgeblichkeitsgrundsatz des § 5 Abs. 1 Satz 1 EStG auch für die Steuerbilanz.

Nach Artikel 53 Abs. 1 EGHGB-E sind Rückstellungen für Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen nach den §§ 3 bis 5 der Altfahrzeug-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S. 1666) in der Fassung des Altfahrzeug-Gesetzes vom ... [einsetzen: *Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes*] hinsichtlich der bis zum jeweiligen Bilanzstichtag in Verkehr gebrachten Fahrzeuge erstmals für Wirtschaftsjahre zu bilden, die nach dem ... [einsetzen: *Tag, an dem der Deutsche Bundestag dieses Gesetz beschlossen hat*] enden. Vor Umsetzung der EU-Richtlinie zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen in nationales Recht dürfen Rückstellungen nicht gebildet werden.

Bezieht sich eine Rücknahme- und Verwertungsverpflichtung auch auf Erzeugnisse, die vor Inkrafttreten der jeweiligen gesetzlichen Regelung in Verkehr gebracht worden sind, sind zur Vermeidung unbilliger Härten die entsprechenden Rückstellungen vom Zeitpunkt der erstmaligen Bildung bis zum Beginn der jeweiligen Erfüllung (Ansamlungszeitraum) zeitanteilig in gleichen Raten anzusammeln. Damit wird der Forderung Rechnung getragen, für die Rücknahmeverpflichtung von in der Vergangenheit in Verkehr gebrachten Erzeugnissen eine vertretbare steuerliche Übergangsregelung zuzulassen.

Die in gleichen Raten anzusammelnden Rückstellungen werden – anders als die nicht anzusammelnden, sondern lediglich abzuzinsenden Rückstellungen für neu in Verkehr gebrachte Erzeugnisse – nicht zusätzlich abgezinst, da es sich bei der Rücknahme- und Verwertungsverpflichtung nicht um eine Verpflichtung handelt, für deren Entstehen im wirtschaftlichen Sinne der laufende Betrieb ursächlich ist (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 3a Buchstabe d Satz 1 EStG).

Zu Buchstabe b)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 2 (§ 52)

Redaktionelle Anpassung

Finanzielle Auswirkungen

- Steuermindereinnahmen (-) in Mio. DM -

lfd.		Steuer- art /	Entsteh-	Rechnungsjahr					
Nr.	Maßnahme	Gebiets- körper- schaft	ungsjahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	Zuführungen zu Rückstellungen für Fahrzeuge, die ab dem 01.07.2002 in Verkehr gebracht werden (Alt-Neufahrzeuge).	Insg.	- 185	- 185	- 205	- 220	- 230	- 250	- 270
		GewSt	- 80	- 80	- 90	- 95	- 100	- 110	- 115
		KSt	- 100	- 100	- 110	- 120	- 125	- 135	- 145
		SolZ	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 10
		Bund	- 59	- 59	- 64	- 70	- 73	- 78	- 88
		GewSt	- 4	- 4	- 4	- 5	- 5	- 5	- 5
		KSt	- 50	- 50	- 55	- 60	- 63	- 68	- 73
		SolZ	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 10
		Länder	- 62	- 62	- 69	- 75	- 77	- 84	- 90
		GewSt	- 12	- 12	- 14	- 15	- 15	- 17	- 18
		KSt	- 50	- 50	- 55	- 60	- 62	- 67	- 72
		Gem.	- 64	- 64	- 72	- 75	- 80	- 88	- 92
		GewSt	- 64	- 64	- 72	- 75	- 80	- 88	- 92
2	Zuführungen zu Rückstellungen für Fahrzeuge, die vor dem 01.07.2002 in Verkehr gebracht wurden und nach dem 31.12.2006 zurück gegeben werden (Alt-Altfahrzeuge):	Insg.	- 280	- 280	- 280	- 280	- 280	- 280	- 220
		GewSt	- 120	- 120	- 120	- 120	- 120	- 120	- 95
		KSt	- 150	- 150	- 150	- 150	- 150	- 150	- 120
		SolZ	- 10	- 10	- 10	- 10	- 10	- 10	- 5
		Bund	- 91	- 91	- 91	- 91	- 91	- 91	- 70
		GewSt	- 6	- 6	- 6	- 6	- 6	- 6	- 5
		KSt	- 75	- 75	- 75	- 75	- 75	- 75	- 60
		SolZ	- 10	- 10	- 10	- 10	- 10	- 10	- 5
		Länder	- 93	- 93	- 93	- 93	- 93	- 93	- 75
		GewSt	- 18	- 18	- 18	- 18	- 18	- 18	- 15
		KSt	- 75	- 75	- 75	- 75	- 75	- 75	- 60
		Gem.	- 96	- 96	- 96	- 96	- 96	- 96	- 75
		GewSt	- 96	- 96	- 96	- 96	- 96	- 96	- 75
Summe		Insg.	- 465	- 465	- 485	- 500	- 510	- 530	- 490
		Bund	- 150	- 150	- 155	- 161	- 164	- 169	- 158
		Länder	- 155	- 155	- 162	- 168	- 170	- 177	- 165
		Gem.	- 160	- 160	- 168	- 171	- 176	- 184	- 167

Anmerkung zu Nr. 1: („Alt-Neufahrzeuge“)

Für die ab dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebrachten Fahrzeuge ist zum Ende des Wirtschaftsjahres eine Rückstellung für die Verwertungs- und Entsorgungskosten zu bilden. Bei der Rückstellungsbildung ist zu berücksichtigen, dass voraussichtlich nur ein Teil der Fahrzeuge zur Verwertung zurück gegeben werden. Die Rückstellungen sind abzuzinsen.

Anmerkung zu Nr. 2: („Alt-Altfahrzeuge“)

Für die voraussichtlich nach dem 31. Dezember 2006 zurück gegebenen Fahrzeuge ist eine Rückstellung für die Entsorgungs- und Verwertungskosten zum ersten Bilanzstichtag nach Umsetzung der EU-Richtlinie in nationales Recht zu bilden. Die Entsorgungskosten werden bis zum Beginn der Erfüllung ratierlich angesammelt.

Zu Artikel 3 (Änderung der AltautoV)

Zu Nummer 1: (Änderung der Überschrift)

Die Überschrift der zu ändernden Altauto-Verordnung wird dem erweiterten Regelungsbereich angepasst und das Wort „Altauto“ durch die aus der Altfahrzeug-RL übernommene Bezeichnung „Altfahrzeug“ ersetzt.

Zu Nummer 2: (§ 1 – Anwendungsbereich -)

Mit der Erweiterung durch die neuen Absätze 1 bis 4 wird Artikel 3 der Altfahrzeug-Richtlinie unter Verweis auf die entsprechenden Regelungen der Altfahrzeug-Verordnung im erforderlichen Umfang übernommen.

Absatz 5 entspricht dem bisherigen § 1 der AltautoV und ist im Hinblick auf den erweiterten Regelungsumfang entsprechend ergänzt worden.

Zu Nummer 3: (§ 2 – Begriffsbestimmungen)

Buchstabe a)

Die Begriffsbestimmungen aus Artikel 2 der Richtlinie werden mit den bestehenden Begriffbestimmungen aus § 2 AltautoV in Absatz 1 zusammengefasst. Die neuen Begriffbestimmungen werden so weit als möglich wörtlich übernommen, aber im erforderlichen Umfang auf das deutsche Recht abgestellt sowie um weitere Definitionen ergänzt. Bei der Definition „Hersteller“ wird aus Gründen der Klarstellung auch der Rechtsnachfolger eines Herstellers/Importeurs diesem gleichgestellt. Dies ist z.B. dann von Bedeutung, wenn ein Hersteller die Marke eines anderen Herstellers erworben hat, wie z.B. die Marke Skoda durch die VW AG. Der Begriff „Verwertungsbetrieb“ aus der AltautoV wird durch den Begriff „Demontagebetrieb“ ersetzt, der die Tätigkeit der gemeinten Betriebe besser beschreibt und der Begriffsbestimmung der Richtlinie entspricht..

Buchstabe b)

Als Folgeänderung werden die bisherigen Absätze 2 bis 4 aufgehoben.

Buchstabe c)

Die bisherige Fassung von Absatz 5 wird entsprechend dem erweiterten Regelungsumfang angepasst und beim Entsorgungsfachbetrieb klargestellt, dass eine Gleichstellung mit den übrigen anerkannten Betrieben nur dann gilt, wenn der Entsorgungsfachbetrieb für die jeweils in Frage kommenden abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten qualifiziert ist und dieses entsprechend dokumentiert ist. Im Falle des nach § 5 Abs.3 anerkannten Betriebes soll die Anerkennung nun für den Betrieb und nicht für den Betreiber gelten. So würde ein Betrieb z.B. bei Verkauf oder Verpachtung nicht die Anerkennung, die wesentlich von dem Vorhandensein materieller Voraussetzungen abhängt, verlieren.

Zu Nummer 4: (Einfügung neuer § 3 – Rücknahmepflichten)

In Nummer 4 werden durch Einfügung eines neuen § 3 (Rücknahmepflichten) die entsprechenden Verpflichtungen aus Artikel 5 der Richtlinie normiert.

In Absatz 1 Satz 1 wird die generelle Verpflichtung zur Rücknahme der Altfahrzeuge durch den Hersteller festgelegt. Satz 2 regelt die unentgeltliche Rücknahme für den Letzthalter ab der Schnittstelle Rücknahmestelle. Dies schließt die Rücknahme bei entsprechend beauftragten Demontagebetrieben ein, wenn diese zugleich Rücknahmestellen im Sinne von § 2 sind.

Die in Satz 2 grundsätzlich festgelegte unentgeltliche Rücknahmepflicht des Herstellers entspricht zum einen dem Wortlaut und der Entstehungsgeschichte der Altfahrzeug-Richtlinie in Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 sowie der im Kreislaufwirtschaftsgesetz verankerten Produktverantwortung der Hersteller. Modellrechnungen unter konservativen Abschätzungen zeigen, dass durchschnittlich ein Mehraufwand von nicht mehr als DM 200, bezogen auf ein neu in Verkehr gebrachtes Fahrzeug ausreicht, um die zur Entsorgung in Deutschland mit einem negativen Marktwert anfallenden Altfahrzeuge zu entsorgen. Damit kann die dem Prinzip der Produktverantwortung folgende Internalisierung der Entsorgungskosten durch Preisüberwälzung vollständig erfolgen. Die dezentrale Verpflichtung einer Kostenanlastung beim Hersteller steht im Einklang mit dem Wettbewerbs- und Kartellrecht und ist deshalb aus allgemeinen Überlegungen der Ordnungspolitik allen weiteren Modellen, in denen entweder die Hersteller zentral verpflichtet werden in einen Fond einzuzahlen oder eine Drittbeteiligung z.B. durch den Halter vorgesehen wird, vorzuziehen.

Die in Rede stehende Regelung ist wirtschaftlich zumutbar unter Beachtung des Gebots der Verhältnismäßigkeit, wenn ernst zu nehmende wirtschaftliche Schwierigkeiten von Unternehmen nicht zu besorgen sind. Dies könnte dann der Fall sein, wenn auf Unternehmen im Hinblick auf die Anlastung von Entsorgungskosten für den Altbestand wegen der nach dem Handelsrecht unmittelbar vorzunehmenden Rückstellungen erhebliche und ggf. unverhältnismäßig hohe und damit wirtschaftlich nicht mehr zumutbare Belastungen zukommen. Deshalb wird in Artikel 1 und 5 dieser Gefahr Rechnung getragen, um den Unternehmen die Möglichkeit zu geben, die erforderlichen Rückstellungen auch ratierlich bis zum Wirksamwerden dieser Verpflichtung im Jahre 2007 nachzukommen.

Alternative Finanzierungsmodelle mit einer für alle Hersteller gleichen Beteiligung erfordern eine monopolartige Fondsstruktur mit Solidarcharakter. Dies ist mit dem bestehenden Wettbewerbs- und Kartellrecht nicht vereinbar. Darüber hinaus trägt ein solches Modell weder zur Förderung des Wettbewerbs um eine recyclinggerechte Produktion von Fahrzeugen bei noch fördert es weitergehende Anstrengungen zur Verringerung von Entsorgungskosten. Es schafft ferner wegen der notwendigen starren Organisationsstruktur nicht die erforderliche Flexibilität und den Frei-raum, der den Herstellern entsprechend ihrer unterschiedlichen Interessen und tatsächlichen

Aufwendungen aber in einer möglichst marktwirtschaftlichen Lösung gegeben werden muss. Gegenüber dem präferierten Modell einer dezentralen, schlanken und wettbewerbsorientierten Kostenanlastung führt ein zentraler Finanzierungsfonds zu hohen Aufwendungen bei der Überwachung der Stoff- und Geldflüsse und damit zu zusätzlichen betrieblichen und volkswirtschaftlichen Kosten.

Die Prüfung einer nach der Altfahrzeug-Richtlinie möglichen Beteiligung der Halter an der Finanzierung der Entsorgungskosten ergibt, dass kein Modell überzeugende Vorteile gegenüber der vollständigen Kostenanlastung bei den Herstellern hat. Es erscheint nicht möglich, eine Halterbeteiligung ohne Aufgabe wichtiger wettbewerbs- und kartellrechtlicher Vorgaben und ohne Einschränkung von Gestaltungsfreiheit der Akteure unter marktwirtschaftlichen Bedingungen in die Praxis umzusetzen.

Mit der vollständigen und dezentralen Anlastung von Entsorgungskosten werden den Herstellern Möglichkeiten der internen Finanzierung gegeben, die ihren jeweiligen Interessen und Erfordernissen am weitesten entsprechen. Die hiermit geschaffene Gestaltungsfreiheit der Marktteilnehmer erfordert den geringsten Kontroll- und Überwachungsaufwand sowohl aus der Sicht des Staates als auch aus der Sicht der Wirtschaft und führt damit insgesamt zu den geringsten betriebswirtschaftlichen oder volkswirtschaftlichen Kosten. Die Hersteller teilweise von der Anlastung von Entsorgungskosten auszunehmen ist unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht erforderlich und aus Gründen einer möglichst einfachen marktwirtschaftlichen Regelung im Wettbewerb unter Beachtung kartellrechtlicher Vorgaben nicht geboten.

Absatz 2 stellt die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger dem Letzthalter gleich, damit auch diese die in § 15 Abs. 4 KrW-/AbfG bezeichneten Fahrzeuge (sog. „rote-Punkt-Autos“) unter den Bedingungen des § 3 Abs. 4 AltzV unentgeltlich zurückgeben können, wenn der Halter oder der Eigentümer nicht festgestellt werden konnte.

In Absatz 3 ist die Anforderung der Flächendeckung des Rücknahmesystems festgelegt. Es wird deklaratorisch darauf hingewiesen, dass das Rücknahmenetz auch von mehreren Herstellern betrieben werden kann, soweit kartellrechtliche Anforderungen nicht entgegenstehen. Dies ist vor allem dann nicht zu erwarten, wenn kleinere Importeure oder Hersteller sich eines gemeinsamen Rücknahmenetzes bedienen. Es wird klargestellt, dass die vorhandene Infrastruktur hierbei durch Beauftragung Dritter genutzt werden kann. Die Flächendeckung ist im Regelfall dann ausreichend, wenn in einer kreisfreien Stadt mindestens eine Rücknahmestelle und in einem Landkreis mindestens zwei Rücknahmestellen eingerichtet sind. Es gibt gegenwärtig 117 kreisfreie Städte und 323 Landkreise.

Absatz 4 legt die Bedingungen fest, unter denen eine unentgeltliche Rücknahme durch die Hersteller nicht zu erfolgen hat. Dies entspricht der Regelung in Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Altfahrzeug-Richtlinie. Die dort genannten wesentlichen Bauteile wurden um den Katalysator ergänzt, um eine Entfernung dieses wertvollen Bauteils zu verhindern.

Darüber hinaus legen Nummern 1 und 2 fest, dass Altfahrzeuge nur dann unentgeltlich zurückzunehmen sind, wenn diese nach dem deutschen Zulassungsverfahren entweder zugelassen sind oder zuletzt zugelassen waren und insgesamt mindestens 3 Monate zugelassen gewesen sein müssen. Ohne diese Bestimmungen ist zu befürchten, dass Letzthalter mit Fahrzeugen ausländischer Zulassung von der Möglichkeit der unentgeltlichen Rückgabe Gebrauch machen oder Fahrzeuge zum Zweck der unentgeltlichen Rückgabe zugelassen werden, was weder dem Geltungsbereich der Verordnung noch der Altfahrzeug-Richtlinie entspricht. Nummer 5 legt fest,

dass der Fahrzeugbrief zu übergeben ist. Hierdurch soll missbräuchlichen Handlungen (vorgeblich verwerteter Altfahrzeuge mittels gehandelter Fahrzeugbriefe) entgegengetreten werden.

In Absatz 5 werden die Hersteller verpflichtet, die erforderlichen Informationen für den Letzthalter im Hinblick auf die Findung einer geeigneten Rücknahmestelle bereit zu stellen.

Absatz 6 regelt die entsprechenden Verpflichtungen zur Rücknahme von Altteilen aus Reparaturen von Personenkraftwagen nach den Vorgaben von Art. 5 Abs. 1 1. Spiegelstrich der Altfahrzeug-RL. Diese Verpflichtung entspricht im Hinblick auf den Aufbau einer Entsorgungsinfrastruktur bereits den Zielen in Nr. 3.2 der Freiwilligen Selbstverpflichtung. In Deutschland erfolgt darüber hinaus die Kostenübernahme zur Entsorgung von Werkstattabfällen weitgehend durch die Automobilhersteller. Absatz 6 verlangt nicht den Aufbau eines neuen Rücknahmenetzes, soweit die Entsorgung derzeit reibungslos funktioniert.

Absatz 7 fordert, dass die an der Produktion der dort bezeichneten Fahrzeuge beteiligten Unternehmen (Chassishersteller i.S.v. § 2 Abs. 1 Nr. 3 und z.B. sog. Aufbauhersteller) Vereinbarungen z.B. über eine anteilige Tragung der Entsorgungskosten treffen.

Zu Nummer 5: (Änderung § 4 - neu - Überlassungspflichten)

Buchstabe a)

Es werden die erforderlichen Änderungen im bisherigen § 3 Abs. 1 der AltautoV unter Berücksichtigung des erweiterten Regelungsbereiches festgelegt. Hierbei steht es dem Letzthalter frei, sein Altfahrzeug entweder dem Rücknahmenetz des Herstellers oder einer sonstigen anerkannten Annahmestelle oder einem sonstigen anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen. Die Entscheidung, welcher Stelle das Altfahrzeug überlassen wird, wird maßgeblich davon abhängen, ob hierfür noch ein positiver Preis erzielt werden kann. Demontagebetriebe werden deshalb – wie bisher – im Wettbewerb um Altfahrzeuge stehen. Es soll letztlich dem Markt und der Reaktion der Akteure überlassen bleiben, welche Überlassungsoptionen genutzt werden. Dies gewährleistet die bisherigen marktwirtschaftlichen Bedingungen, wobei allerdings für alle Teilnehmer die Voraussetzung der Anerkennung der Betriebe zu beachten ist.

Buchstabe b)

In Absatz 2 erfolgen die Erweiterung um anerkannte Rücknahmestellen bei der Beauftragung zur Aushändigung des Verwertungsnachweises durch den Demontagebetrieb sowie die Klarstellung, dass mit Ausstellung des Verwertungsnachweises auch die ordnungsgemäße Verwertung versichert wird. Dies bedeutet, dass ein Altfahrzeug, für das ein Verwertungsnachweis ausgestellt worden ist, dieses auch unter Beachtung der Vorschriften der Verordnung zu entsorgen ist.

Buchstabe c)

Durch die Ergänzung in Absatz 3 gilt die Überlassungspflicht zur Schließung der Verwertungskreisläufe künftig auch für Rücknahmestellen. Durch die Anfügung des Satz 2 wird die Überlassung eines Altfahrzeuges an einen Demontagebetrieb durch eine Annahme- oder Rücknahmestelle von den umfangreichen Pflichten der Nachweisverordnung befreit. Angesichts der Dokumentationspflichten der Annahme- und Rücknahmestellen, und angesichts der Tatsache, dass sie nur als Mittler zwischen dem Letzthalter und dem Demontagebetrieb dienen, erscheint dies gerechtfertigt. Mit der Einfügung von Satz 2 wird entsprechenden Anregungen aus Ländern und Verbänden entsprochen.

In Buchstabe d)

Die Erfahrung mit der Anwendung der Verordnung im Rahmen der Kontrolle der Überlassungspflichten und der Anerkennung der Betriebe durch Sachverständige hat gezeigt, dass die Überlassung von Restkarossen an Anlagen gebilligt wurde, die nicht der Anlagendefinition entsprechen. Meist handelt es sich um einfache Pressen oder Scheren, die im Gegensatz zu Schredderanlagen die Schließung von Stoffkreisläufen unter Gewinnung von unmittelbar einsetzbaren Sekundärrohstoffen nicht gewährleisten. Durch die Änderung des Absatzes 4 erfolgt eine für alle Beteiligten sachgerechte Klarstellung hinsichtlich der Überlassungspflichten bei Restkarossen, die dem gegenwärtigen Stand der Technik und den Zielen der Verordnung entspricht. Zugleich wird durch Erlaubnis im Einzelfall die Möglichkeit eröffnet, auch andere Verfahren als die Schreddertechnologie als geeignete Verfahren unter Berücksichtigung der Anlagendefinition in § 2 Nr. 19 anzuerkennen. Durch die erfolgte Klarstellung werden Unsicherheiten bei der Durchführung der Verordnung künftig beseitigt, die Schließung von Stoffkreisläufen unter umweltgerechten und einheitlichen Bedingungen gewährleistet und Wettbewerbsverzerrungen weitgehend verhindert.

Zu Nummer 6: (Änderung § 5 - neu - Entsorgungspflichten)

Buchstabe a)

In Absatz 1 werden die Verwertungs- und Recyclingquoten aus Artikel 7 Absatz 2 der Altfahrzeug-Richtlinie übernommen und als generelle Anforderungen normiert. Die detaillierten Anforderungen zur Umsetzung dieser Bestimmungen für die Abfallerzeuger erfolgen jeweils im Anhang I. Darüber hinaus haben die jeweiligen übrigen Wirtschaftsbeteiligten durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die genannten Vorgaben auch tatsächlich erfüllt werden.

In Absatz 2 – neu - (entsprechend Absatz 1 alt) bleiben die Generalanforderungen für die von der Verordnung erfassten Betreiber bestehen unter Beachtung redaktioneller Änderungen wegen Erweiterung des Regelungsumfangs und Änderung der Bezeichnung des Anhangs. Im Hinblick auf die Änderung gemäß Nummer 5 Buchstabe d), wonach künftig die Überlassung von Restkarossen an sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung einer behördlichen Erlaubnis bedarf, werden die allgemeinen Anforderungen im Absatz 2 auch auf diese Anlagen erweitert. Es wird klar gestellt, dass die jeweiligen abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten nur erfolgen dürfen, wenn die Betriebe anerkannt sind.

Durch die Ergänzung von Absatz 3 – neu – (Absatz 2 alt) werden die Sachverständigen künftig ermächtigt und verpflichtet, bereits erteilte Bescheinigungen zu entziehen, wenn die Voraussetzungen nicht oder nicht mehr erfüllt werden. Dieser ergänzenden Regelung liegt die Erfahrung zu Grunde, dass bislang die erteilte Bescheinigung nicht entzogen werden konnte und der Betrieb zunächst darauf vertrauen konnte, bis zum Ablauf der Geltungsdauer von der erteilten Bescheinigung Gebrauch zu machen. Die neue Regelung wird die Verantwortung des Sachverständigen stärken, den Betreiber zur dauerhaften Einhaltung der Anforderungen veranlassen und die behördliche Überwachung vereinfachen, da bei Entziehung oder Nichtverlängerung der Bescheinigung die zuständige Behörde hierüber in Kenntnis zu setzen ist. Ein etwaiger Weiterbetrieb ist eine Ordnungswidrigkeit und kann von der Überwachungsbehörde unmittelbar geahndet werden. Da die Einhaltung der jeweiligen Quoten erst im Nachhinein überprüft werden kann, wird dies nicht als Voraussetzung zur Anerkennung gefordert. Allerdings besteht eine Mitteilungspflicht des Sachverständigen gegenüber der Überwachungsbehörde bei Nichterfüllung dieser Anforderung. Wird die Erfüllung der Verwertungsquoten nicht nachgewiesen, ist dies eine Ordnungswidrigkeit.

Die Grundlagen von Prüfungen, die in den Nummern 1 und 2 bezeichnet werden, sind der geltenden Rechtslage angepasst worden.

Der neue Absatz 4 stellt klar, dass ein Entsorgungsfachbetrieb gemäß § 2 Absatz 2 Nr. 2 die selben Anforderungen einhalten muss, aber es nicht zusätzlich zur Anerkennung nach § 2 Absatz 2 Nr. 2 einer Bescheinigung bedarf.

Buchstabe b)

Die Vorlagepflichten im bisherigen Absatz 3 werden dort gestrichen und mit den erweiterten Mitteilungspflichten in einem neuen § 7 zusammengefasst.

Buchstabe c)

Als Folgeänderung wird der alte Absatz 4 zu Absatz 5 neu.

Zu Nummer 7: (§ 6 – neu – Sachverständige)

Die Überprüfung der Betriebe durch unabhängige Sachverständige im Hinblick auf die Einhaltung der Umweltstandards ist wesentlicher Bestandteil deregulativer Instrumente innerhalb der Verordnung, womit im Wesentlichen eine Entlastung der Überwachungsbehörden von Routineaufgaben verbunden ist. Der bisherige § 5 stellt die grundlegenden Anforderungen und die Möglichkeiten der Zulassung von Sachverständigen dar. Diese Regelung besitzt deshalb hohe Bedeutung bei der Durchsetzung weitgehend einheitlicher und qualitätsgesicherter Anforderungen an Sachverständige.

Die geltende Regelung lässt unterschiedliche Möglichkeiten der Sachverständigenzulassung zu. Einerseits können Sachverständige durch öffentliche Bestellung nach dem Verfahren des § 36 der Gewerbeordnung die Berechtigung zur Erteilung der Bescheinigung nach § 4 Abs. 2 erlangen, zum anderen besteht die Möglichkeit, dass die Befähigung durch „ein Mitglied des Deutschen Akkreditierungsrates in einem allgemein anerkannten Verfahren“ festgestellt wird. Während bei der öffentlichen Bestellung nach einheitlichem Satzungsrecht die persönlichen und fachlichen Anforderungen festgelegt und abgeprüft werden, gibt es im Rahmen der „DAR-Zulassung“ lediglich allgemein formulierte Grundsätze innerhalb privatrechtlicher Normen. Diese legen zwar das Verfahren der Akkreditierung und Zertifizierung von Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen in allgemeiner Form fest, treffen aber auch unter Berücksichtigung der gegenwärtigen und allgemein anerkannten Praxis keine konkreten Qualifikationsanforderungen an Akkreditierungsstellen, Personalzertifizierungsstellen oder Sachverständige. Lediglich bei der persönlichen Zertifizierung durch eine Personalzertifizierungsstelle erfolgt eine Zusammenarbeit mit dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag, um auf freiwilliger Basis vergleichbare Anforderungen wie bei öffentlich bestellten Sachverständigen sicherzustellen.

Die ursprüngliche Zielsetzung nach einer möglichst breiten Sachverständigeneinbindung unter Einschluss des „DAR-Systems“ hat sich zwar grundsätzlich bewährt, allerdings hat die bisherige Praxis gerade bei Zulassungen innerhalb des „DAR-Systems“ deutliche Mängel wegen der nicht hinreichend bestimmten Vorschrift gezeigt. Trotz erheblicher Zweifel an der Rechtmäßigkeit erteilter Akkreditierungen lässt die geltende Regelung offen, wer zu Akkreditierungen befähigt ist und welche Anforderungen hierbei zu stellen sind. Darüber hinaus musste mindestens in einem Fall die Akkreditierung einer Sachverständigenorganisation hingenommen werden, bei der massive Zweifel an der fachlichen Qualifikation und der Zuverlässigkeit bei der Überprüfung der Betriebe sowohl in Kreisen der betroffenen Wirtschaft als auch seitens der Überwachungsbehörden festgestellt wurden.

Soll der Deregulierungsanspruch der Verordnung Erfolg haben, muss es gelingen, eine ausreichend Qualifikation der Sachverständigen nach festgelegten Zulassungsverfahren und Möglichkeiten der Kontrolle erteilter Zulassungen bundeseinheitlich sicherzustellen. Die gegenwärtige Situation hat z.T. zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten derjenigen Betriebe geführt, die die Anforderungen der Verordnung einhalten. Deshalb war beabsichtigt, weitgehend einheitliche Eignungsvoraussetzungen für Sachverständige einschließlich der Konkretisierung des Zulassungsverfahrens auf der Grundlage von § 4 Abs. 4 a.F. bekannt zu geben. Hiergegen sind jedoch rechtliche Bedenken geltend gemacht worden. Der daraufhin der Wirtschaft unterbreitete Vorschlag, die entsprechenden Qualifikationsvoraussetzungen für Sachverständige in einer autonomen Gemeinsamen Verfahrensordnung in Abstimmung mit BMU/BMWi selbst festzulegen, ist von den Beteiligten trotz des Deregulierungsanreizes letztendlich nicht angenommen worden.

Angesichts dieser Sachlage ist der bisherige § 5 entsprechend zu ändern, ohne die in der Praxis bewährten Zulassungsverfahren für Sachverständige und Sachverständigenorganisationen zu beschränken. Aus Gründen der Rechtsklarheit und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen wird das jeweilige Zulassungsverfahren bezeichnet. Danach bleiben auch künftig mehrere Möglichkeiten zur Zulassung von Sachverständigen und zur Feststellung ihrer Eignung bestehen. Die Änderung schafft die Voraussetzungen dafür, dass auch künftig der Deregulierungsanspruch der Verordnung erhalten bleibt und zugleich nachteilige Entwicklungen bei der Anwendung der bisherigen Regelung verbunden mit ungeklärten Zuständigkeits- und Vollzugsfragen künftig wirksam verhindert werden.

Auf dieser Grundlage werden künftig Zulassungsverfahren beschränkt auf öffentlich bestellte Sachverständige und auf Umweltgutachter und Umweltgutachterorganisationen mit bestimmten Qualifikationen sowie auf persönlich qualifizierte Sachverständige durch eine von der TGA akkreditierte Zertifizierungsstelle. Diese Verfahren ermöglichen den zuständigen Zulassungsbehörden oder -stellen, die notwendigen Qualifizierungsanforderungen durchzusetzen. Für akkreditierte Sachverständigenorganisationen nach dem „DAR-System“ besteht durch den neuen § 12 eine ausreichend bemessene Übergangsregelung, um sich der neuen Rechtslage anpassen zu können.

Zu Nummer 8: (§ 7 – neu – Mitteilungspflichten)

Im neu eingefügten § 7 werden die bislang bestehenden sowie neue Mitteilungspflichten aus Gründen der Übersichtlichkeit zusammengefasst. Hierbei liegt der Schwerpunkt neben der Unterrichtung der Vollzugsbehörden zur Verbesserung der Überwachungsmöglichkeiten insbesondere in der Erfassung und Fortschreibung von Angaben über zugelassene Sachverständige oder Sachverständigenorganisationen. Dies ermöglicht den Wirtschaftsbeteiligten den vollständigen Zugang zu verlässlichen Informationen bei der Auswahl geeigneter Sachverständiger oder Sachverständigenorganisationen, trägt damit zu einheitlichen Wettbewerbsbedingungen bei und erleichtert die Überprüfung durch die zuständigen Überwachungsbehörden im Hinblick auf die erteilten Anerkennungen.

In Absatz 1 werden die entsprechenden Mitteilungspflichten aus dem gestrichenen § 4 Abs. 3 a.F. übernommen. Neu ist, dass künftig die Betreiber anerkannter Betriebe die Bescheinigungen einschließlich der jeweiligen Prüfberichte sowie Betriebsnummer nach Nachweisverordnung der zuständigen Überwachungsbehörde vorlegen. Dies ermöglicht den zuständigen Behörden eine gezielte Überprüfung derjenigen Betriebe, bei denen Zweifel an einer ordnungsgemäßen Erteilung der Bescheinigung bestehen und veranlasst die Sachverständigen, in jedem Fall einen ausreichend bemessenen Auditbericht zu erstellen.

Durch die in Absatz 2 normierten Mitteilungspflichten wird künftig eine offizielle und jeweils aktualisierte Liste zugelassener Sachverständiger und Sachverständigenorganisationen zur Verfügung stehen. Dies gilt entsprechend für zugelassene technische Überwachungsorganisationen und Entsorgungsgemeinschaften im Hinblick auf erteilte Zertifizierungen von Entsorgungsfachbetrieben im Sinne von § 2 Abs. 2. Die Bestimmung der beim DIHK eingerichteten gemeinsamen Stelle nach § 32 Abs. 2 des Umweltauditgesetzes -UAG- als zuständige Stelle zur Entgegennahme der Angaben, zur Zusammenführung und Aktualisierung der Daten und zur Veröffentlichung der erstellten Liste ist sachgerecht, da diese Stelle bereits über vergleichbare Erfahrungen bei der Führung des Verzeichnisses über registrierte Betriebsstandorte nach § 32 Abs. 1 und 2 UAG verfügt. Darüber hinaus ist sie über die Anbindung an den DIHK organisatorisch eng mit den für die Durchführung der öffentlichen Bestellung von Sachverständigen nach § 36 GewO zuständigen Industrie- und Handelskammern verbunden. Die übertragenen Aufgaben verursachen deshalb keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen Sach- und Personalkosten. Die Voraussetzungen einer unabhängigen, wettbewerbsneutralen Aufgabenerfüllung sind wegen der Funktion des DIHK als Dachorganisation der öffentlich-rechtlich verfassten Industrie- und Handelskammern in Verbindung mit den in § 32 UAG bezeichneten Aufgaben der gemeinsamen Stelle gegeben, so dass Interessenskonflikte bei der Wahrnehmung der übertragenen Aufgaben nicht zu besorgen sind.

In Absatz 3 werden die Sachverständigen verpflichtet, Überprüfungstermine 14 Tage zuvor der zuständigen Behörde mitzuteilen. Damit wird den Behörden die Überwachung der Arbeit der Sachverständigen erleichtert und diese kann erfolgen, ohne dass für die Betriebe zusätzliche Überprüfungstermine entstehen.

Zu Nummer 9: (§ 8 - neu – Abfallvermeidung)

Mit dem neuen § 8 wird Art. 4 der Altfahrzeug-Richtlinie umgesetzt.

Zu Nummer 10: (§ 9 - neu - Kennzeichnungsnormen und Demontageinformationen)

Mit dem neuen § 9 wird weitgehend wörtlich Art. 8 der Altfahrzeug-Richtlinie umgesetzt.

Zu Nummer 11: (§ 10 - neu - Informationspflichten)

Mit dem neuen § 10 wird Art. 9 Absatz 2 der Altfahrzeug-Richtlinie umgesetzt.

Zu Nummer 12: (§ 11 - Neufassung Ordnungswidrigkeiten)

Die bisherigen Ordnungswidrigkeiten aus § 6 AltautoV sind im Hinblick auf die geänderte Bezugsnorm redaktionell überarbeitet worden. Darüber hinaus werden Ordnungswidrigkeiten neu aufgenommen wegen zusätzlicher materieller Anforderungen sowie Erfahrungen mit dem Vollzug bestimmter Vorschriften der AltautoV, um diese unmittelbar durchsetzen zu können.

Zu Nummer 13: (§ 11 – neu – Übergangsvorschriften)

Durch Gewährung angemessener Übergangsbestimmungen wird den geänderten Bestimmungen des § 6 bei der Zulassung von Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen Rechnung getragen. So bleiben nach Absatz 1 die bereits bei Inkrafttreten der Verordnung rechtmäßig erteilten Bescheinigungen bis zu deren Ablauf bestandskräftig.

Absatz 2 ermöglicht den Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen, die von der Neuregelung in § 6 erfasst werden, einen angemessene Übergangszeitraum, um die neuen Anforderungen bis zu Ablauf von 2 Monaten nach Inkrafttreten der Verordnung zu erfüllen. Die bis zu diesem Zeitpunkt erteilten Bescheinigungen sind allerdings auf längstens 6 Monate zu befristen. Hierdurch wird erreicht, dass spätestens 8 Monate nach dem Inkrafttreten der Verordnung die dann erteilten Bescheinigungen aller Sachverständigen und Sachverständigenorganisationen den Anforderungen der Verordnung entsprechen müssen.

Zu Nummer 14: (Änderungen des Anhangs)

Buchstabe a)

Die Überschrift wird dem erweiterten Regelungsbereich angepasst.

Buchstabe b)

Wegen des erweiterten Geltungsbereichs auch für Rücknahmestellen wird die Überschrift zu Nummer 2 entsprechend ergänzt.

Buchstabe c)

Hier handelt es sich um redaktionelle Änderungen zur Klarstellung des Gewollten und zur Anpassung an neue Begrifflichkeiten. Darüber hinaus werden die Dokumentationspflichten für Annahme- und Rücknahmestellen nun nur noch an einer Stelle unter Nummer 2.3 geregelt.

Buchstabe d)

Auf eine säurebeständige Ausrüstung der Abstellplätze von Annahmestellen soll künftig verzichtet werden, da die Gefahr der Undichtigkeit von Batterien offenbar gering ist. Sollen allerdings z.B. durch Unfall geschädigte Fahrzeuge mit undichten Batterien auf nicht säurebeständigen Flächen abgestellt werden, so sind entsprechende Maßnahmen zu veranlassen, die ein Eindringen von Säure in den Boden verhindern. Der Hinweis auf die DIN 1999 erfolgt nun zweckmäßiger Weise ohne Datumsangaben.

Buchstabe e)

Die Änderungen dienen der Klarstellung des Gewollten. Die Dokumentationspflichten werden nun vollständig unter 2.3 genannt. Eine schriftliche Dokumentation ist zu Erleichterung der Überprüfung ggf. zusätzlich zu einer elektronischen Dokumentation vorzuhalten.

Buchstabe f)

Die Anforderungen für Annahmestellen sollen auch für Rücknahmestellen gelten.

Buchstabe g)

Wegen unterschiedlicher Anforderungen an die Lagerung flüssigkeitstragender Kraftfahrzeugteile im Vergleich zu sonstigen Teilen werden diese Bereiche künftig getrennt gegliedert. Eine Fläche zur Verdichtung ist nur notwendig, falls der Betreiber solche Maßnahmen auch durchführt. „Vorbehandlung“ statt „Behandlung“ dient hier wie im Folgenden der Klarstellung. In § 2 wird der Begriff „Vorbehandlung“ definiert.

Buchstabe h)

Die einzelnen Anforderungen an die Platzausrüstung werden aus Gründen der Übersichtlichkeit mit Gliederungsnummern strukturiert. In Nr. 3.1.2.4 werden besonderen Anforderungen zur Lagerung von Batterien neu aufgenommen, so dass auf die säurebeständige Ausrüstung der übrigen Flächen analog zu Nummer 2.2.1 verzichtet werden kann; vgl. Buchstabe d). Die Anforderungen an die Flächen werden jeweils einzeln benannt, daher fällt Nummer 3.1.2.5 weg.

Buchstabe i)

Die Ergänzungen dienen der Klarstellung, dass alle einschlägigen rechtlichen Regelungen einzuhalten sind und die Anforderungen aus der Altauto V auch für diejenigen Betriebe gelten, die keiner immissionsschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen.

Buchstabe j)

Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit werden die Dokumentationspflichten nun in Nummer 3.3 zusammengestellt.

Buchstabe k) bis Buchstabe n)

Hiermit werden die notwendigen Ergänzungen zur Umsetzung von Artikel 6 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang I Nr. 3 der Altfahrzeug-Richtlinie vorgenommen.

Darüber hinaus werden die Regelungen bezüglich Altölen der geänderten Altölverordnung angepasst.

Die Anforderung an eine ordnungsgemäße Trockenlegung sowie die Nennung einschlägiger Vorschriften zum Umgang mit brennbaren Flüssigkeiten werden konkretisiert.

Buchstabe o)

Zur Umsetzung von Artikel 6 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang I Nummer 4 der Altfahrzeug-Richtlinie wird Nummer 3.2.3.3 entsprechend neu gefasst.

Buchstabe p)

Durch Neufassung des Satzes 6 werden grundsätzlich mengenmäßige Anforderungen an die Wiederverwendung und stoffliche Verwertung festgelegt, die beim Demontagebetrieb einzuhalten sind. Damit werden die Recyclingquoten abgekoppelt von den übrigen Verwertungsquoten nach der Richtlinie und insofern eine Vereinfachung der Kontroll- und Überwachungsaufgaben erreicht. Unter der Annahme eines Metallgehaltes von ca. 75 Gewichtsprozent und einer durch Studien belegten Quote für Wiederverwendung und stoffliche Verwertung von ca. 97 Prozent des Metallanteils ergibt sich eine nicht gesondert nachzuweisende stoffliche Verwertungsquote von mindestens 70 Prozent des Altfahrzeuggewichts ($0,75 \cdot 0,97 = 0,73$). Zuzüglich der 10 Prozent Nichtmetall, die vom Demontagebetrieb der Wiederverwendung oder der stofflichen Verwertung zuzuführen sind, werden die Anforderung nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b) sicher erreicht.

Damit kann künftig die aufwändige gemeinsame Berechnung und datenmäßige Erfassung von Stoffströmen aus Demontagebetrieb und Schredderanlage entfallen. Die Kooperation mehrerer Demontagebetriebe wird ermöglicht. Die Einhaltung der Anforderungen sind in diesen Fällen gemeinsam nachzuweisen.

Darüber hinaus wird in Satz 7 klargestellt, dass die Mindestquote nicht Stoffströme des Demontagebetriebs berücksichtigen darf, die ohnehin der Metallquote zuzurechnen sind, wie z.B. Restkarossen oder Kernschrott sowie ausgebaute Metallteile.

Bei Altreifen erfolgt in Deutschland derzeit die stoffliche Verwertung von mindestens der aus der Altfahrzeugverwertung stammenden Reifenmenge¹. Deshalb erscheint der hohe Aufwand

¹ Von insgesamt ca. 640 000 t/a werden ca. 265 000 t energetisch verwertet, meist in Zementwerken. 70 000 t werden stofflich verwertet, z.B. durch Granulatherstellung oder Runderneuerung. Um 50 000 t werden zur Wiederver-

mit einer Verpflichtung zur vollständigen stofflichen Verwertung der beim Demontagebetrieb anfallenden Altreifen nicht gerechtfertigt. Satz 8 schafft insofern eine Nachweiserleichterung bezüglich der Verwertung von Altreifen.

Satz 9 ermöglicht es, auf eine Demontage oder einen Ausbau von Bauteilen und Materialien entsprechend der Vorgabe in Satz 6 zu verzichten, wenn die Quote für die stoffliche Verwertung nach der Altfahrzeug-Richtlinie in Höhe von 80 Gewichtsprozent durch andere geeignete Maßnahmen erfüllt wird, z.B. durch Trennen der Bauteile oder Materialien beim Schreddern mit anschließender stofflicher Verwertung dieser Fraktionen.

Satz 10 korreliert das Leergewicht mit dem im Fahrzeug-Brief eingetragenen Fahrzeuggewicht, so dass eine Wägung der Altfahrzeuge zur Berechnung der Quote für die stoffliche Verwertung im Regelfall nicht erforderlich ist. Diese Korrelation ist durch entsprechende Verwiegungen statistisch gut abgesichert, - vgl. 1. Monitoringbericht der ARGE Altauto, Kapitel 6.3 vom 31. März 2000 -, erscheint sachgerecht und verringert den Aufwand für die Betriebe.

Buchstabe q) bis Buchstabe s)

Diese Änderungen sind im Wesentlichen redaktioneller Art oder Folgeänderungen.

Alle Dokumentationspflichten sind mit dieser Änderung übersichtlich unter Nummer 3.3.3 zusammengefasst. Die hinzugekommenen Angaben zu Materialströmen aus anderen Betriebsteilen sind für das Monitoring der Quoten erforderlich.

Buchstabe t)

Wegen der Einbeziehung der sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung wird die Überschrift entsprechend ergänzt.

Buchstabe u)

Die Änderungen in Satz 1 dienen der Klarstellung des Gewollten. Die Ergänzung in Satz 3 dient der Klarstellung, dass Restkarossen erst nach Behandlung entsprechend den dort bezeichneten Anforderungen des Anhangs angenommen und geschreddert werden dürfen. Dies gilt unabhängig davon, ob Restkarossen aus Deutschland stammen oder importiert worden sind.

Buchstabe v)

Durch Neufassung der Nummer 4.1.2 für die Schredderanlagen und ggf. sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung wird die Einhaltung bestimmter Verwertungsquoten der in diesen Anlagen anfallenden nicht-metallhaltigen Abfälle vorgeschrieben. Nicht-metallhaltiger Abfall in diesem Sinn ist die sog. Schredder-Leicht-Fraktion (SLF) sowie der nicht metallische Anteil der Schredderschwerfraktion (SSF). Unter konservativen Abschätzungen werden mit den festgelegten Verwertungsanforderungen die Verwertungsquoten nach § 5 Abs.1 Nr. 1 Buchstabe a) und Nr. 2 Buchstabe a) sicher eingehalten. Diese Regelung schafft durch die Entkopplung der Recyclingquoten eine deutliche Vereinfachung des Kontrollaufwands, da es nunmehr ausschließlich darauf ankommt, bestimmte Gewichtsanteile der gesamten, nicht-metallhaltigen Abfälle der Schredderanlagen als verwertet nachzuweisen. Grundlage dieser Überlegung ist ein Altfahrzeug mit 1.000 kg bzw. eine Restkarosse mit 650 kg. Der Metallanteil wird mit 70 Gewichtsprozent zu Grunde gelegt.

wendung exportiert. Bei einem geschätzten Aufkommen von 1 Mio. Altfahrzeugen pro Jahr ist mit dem Anfall von nur 28 000 bis 35 000 t Altreifen zu rechnen (4-5 Reifen a 7 kg pro Altfahrzeug). Die stoffliche Verwertung einer entsprechenden Menge ist also gesichert.

Diese Regelung trägt im Übrigen dem Umstand Rechnung, dass die weitaus meisten Schredderanlagen neben Restkarossen auch zugleich Mischschrott verarbeiten. Die in Rede stehenden Anforderungen gelten insofern unabhängig von der Zusammensetzung des Schredder-Inputs, wobei die Anforderungen aus der Altfahrzeug-Richtlinie immer eingehalten werden. Die Einhaltung der angegebenen Beziehung in Satz 2 gibt den Schredderanlagen eine einfache und leicht vollziehbare Option, die Anforderungen auch dann zu erfüllen, wenn ausschließlich die verwertete Masse der SLF in Bezug auf die anfallenden Schredderrestfraktionen (Summe aus SLF und SSF) betrachtet wird.

Buchstabe w)

Redaktionelle Änderungen. Zur Einfügung von „schriftlich“ siehe Erläuterungen zu Buchstabe e).

Buchstabe x)

Wegen der grundsätzlich gleichen Anforderungen an die nunmehr erlaubnisbedürftigen sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung im Vergleich zu Schredderanlagen wird Anhang I Nummer 4 entsprechend erweitert und mit der neu eingefügten Nummer sowohl den zuständigen Behörden als auch den Sachverständigen bei der Erlaubnis und der Erteilung der Bescheinigung eine einheitliche Entscheidungsgrundlage an die Hand gegeben.

Buchstabe y)

Die Ergänzung dient der erforderlichen rechtlichen Klarstellung, dass Abweichungen von den Anforderungen des Anhangs I künftig nur durch die zuständige Behörde gebilligt werden können. Hierbei sollte der Sachverständige im Rahmen der Erteilung der Bescheinigung nach § 5 Abs. 3 den Antrag begründen. Durch diese Regelung wird erreicht, dass in Zweifelsfällen stets eine Kontaktnahme mit der zuständigen Behörde erforderlich wird und ein einheitliches Vorgehen sichergestellt ist.

Zu Nummer 15: (Anhang II – neu)

In Nummer Nr. 15 wird der Anhang II der Altfahrzeug-Richtlinie in die AltFzV eingefügt und dieser in Bezug zur grundlegenden Vorschrift des § 8 Abs. 2 der Verordnung gesetzt.

Zu Nummern 16

Hiermit wird die Angabe „Altautos“ in den jeweiligen Bestimmungen des Anhangs zur AltautoV a.F. der neuen Bezeichnung „Altfahrzeuge(n)“ angepasst.

Zu Artikel 4 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)

Zu Nummer 1: (Neufassung § 27 a StVZO)

Mit Artikel 4 wird § 27 a der StVZO unter Berücksichtigung der Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Altfahrzeug-Richtlinie neu gefasst.

Absatz 1 regelt die Vorlagepflicht des Verwertungsnachweises bei Altfahrzeugen. Wegen der erweiterten Mitteilungspflichten nach § 7 AltfahrzeugV kann deshalb die bisherige Versendung des Verwertungsnachweises an die zuständigen Überwachungsbehörden entfallen, wodurch der Verwaltungsaufwand erheblich vereinfacht wird.

Wird ein Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt oder verbleibt das Fahrzeug zum Zweck der Entsorgung im Ausland, z.B. nach einem Unfall, ist dieses künftig gegenüber der Zulassungsbehörde formlos zu versichern. Damit entfällt die bisherige Abgabe einer Verbleibserklärung, die einen erheblichen Vollzugsaufwand der Behörden darstellte, ohne allerdings wegen der vergleichsweise leichten Umgehungsmöglichkeiten den zuständigen Behörden eine wirkliche Hilfe bei der Überwachung zu geben.

Absatz 2 präzisiert die Aufgaben der Zulassungsbehörde im Hinblick auf die Überprüfung der Angaben im Verwertungsnachweis. Die Rückgabe des Verwertungsnachweises erfolgt entweder an den Halter/Eigentümer oder an einen von diesen Beauftragen. Dieser kann z.B. die Rücknahme-/Annahmestelle oder der Demontagebetrieb sein, vgl. Nr. 3.10 und Nr. 4.10 im Formblatt Verwertungsnachweis.

Zu Nummer 2: (Bußgeldvorschrift)

Die bisherige Bußgeldvorschrift wird der geänderten Bezugsvorschrift angepasst.

Zu Nummer 3: (Änderung des Anhangs zu den Mustern 12 und 13)

Gemäß den Buchstaben a) bis e) werden die Vorbemerkungen wegen des Verzichts auf die Verbleibserklärung redaktionell angepasst und in Buchstabe f) das Muster des Verwertungsnachweises entsprechend den Erfahrungen im Vollzug zur Verbesserung der Überwachung vor Ort ergänzt.

Buchstabe g)
Folgeänderung

Zu Artikel 5: (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Mit Artikel 5 wird die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr in der Weise geändert, dass die bisherigen Gebührennummern 224.3 und 224.4 wegen des künftig stark vereinfachten Verwaltungsaufwands der Zulassungsbehörden (Wegfall der Verbleibserklärung und Verzicht auf die Versendung des Verwertungsnachweises) gestrichen werden.

Zu Artikel 6: (Entsteinerungsklausel)

Artikel 6 enthält die übliche Entsteinerungsklausel, damit die mit Gesetzesrang neu eingeführten oder geänderten Vorschriften künftig weiterhin mit Rechtsverordnungen auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungsgrundlagen geändert werden können.

Zu Artikel 7: (Neufassung der Altfahrzeug-Verordnung)

Mit Artikel 7 wird dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wegen der umfangreichen Änderungen der Altauto-Verordnung die Neubekanntmachung ermöglicht.

Zu Artikel 8: (Inkrafttreten)

Absatz 1 enthält die generelle Vorschrift des Inkrafttretens.

In Absatz 2 werden die entsprechenden Fristen aus Artikel 12 Absatz 2 der Altfahrzeug-Richtlinie übernommen. Eine Abweichung hiervon, die nach Artikel 12 Absatz 3 der Altfahrzeug-Richtlinie möglich wäre, wird im Hinblick auf die vollständige Anlastung der Entsorgungskosten gegenüber den Herstellern nicht für sachgerecht gehalten.

Absatz 3 regelt das Inkrafttreten der Bußgeldvorschrift korrespondierend mit Absatz 2 Nr. 2.

01.02.02

Beschluss des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz - AltfahrzeugG)

Der Bundesrat hat in seiner 772. Sitzung am 1. Februar 2002 beschlossen, zu dem am 21. Dezember 2001 zugeleiteten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 Satz 3 des Grundgesetzes eine Verlängerung der Frist zur Stellungnahme zu verlangen.

Begründung

Die Beratung des Gesetzentwurfs setzt eine intensive fachliche Vorbereitung und eine ressortübergreifende Abstimmung voraus, die auch in Anbetracht des Zustellungstermins in der üblichen Stellungnahmefrist nicht zu leisten ist.

01.03.02

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz - AltfahrzeugG)

Der Bundesrat hat in seiner 773. Sitzung am 1. März 2002 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 5 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a sind in § 2 Abs. 1 Nr. 5 nach den Wörtern "oder eine sonstige Anlage" die Wörter "zur weiteren Behandlung" einzufügen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Restkarossen sind gemäß § 4 Abs. 4 nur einer Schredderanlage (siehe § 2 Abs. 1 Nr. 18) oder einer sonstigen Anlage zur weiteren Behandlung (siehe § 2 Abs. 1 Nr. 19) zu überlassen. Durch die in der Nummer 5 gewählte Formulierung "sonstige Anlage" kann der Eindruck entstehen, dass eine Behandlung auch in anderen Anlagen zulässig ist als in denen, die in den Nummern 18 und 19 genannt sind. Da dieses nicht gewollt ist, ist klarzustellen, dass Altfahrzeuge alternativ nur sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung zugeführt werden dürfen.

2. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 6 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist in § 2 Abs. 1 Nr. 6 das Wort "und" durch das Wort "oder" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Gefährliche Bauteile, wie z.B. Airbags oder Gurtstraffer, sind entweder auszubauen und einer geordneten Entsorgung zuzuführen oder im eingebauten Zustand durch Auslösung unschädlich zu machen. Nicht Gegenstand der Vorbehandlung eines Demontagebetriebes ist das Unschädlichmachen ausgebaute gefährlicher Bauteile.

3. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 10 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist § 2 Abs. 1 Nr. 10 wie folgt zu ändern:

- a) Nach den Wörtern "ursprünglichen Zweck" ist der Klammerzusatz "(werkstoffliche Verwertung)" zu streichen.
- b) Vor den Wörtern "rohstoffliche Verwertung" sind die Wörter "Nutzung der stofflichen Eigenschaften," in die Klammer einzufügen.

Begründung:

Klarstellung.

Mit der vorgeschlagenen Formulierung wird die Begriffsbestimmung des "Recycling" aus der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge vom 18. September 2000 vollständig übernommen. Dabei wird die Überlegung der Bundesregierung aufgegriffen, den in Deutschland nicht einheitlich verwendeten Begriff des "Recycling" durch "stoffliche Verwertung" zu ersetzen.

Die vollständige Übernahme der Begriffsbestimmung, unabhängig von der Definition der energetischen Verwertung, dient der für den Vollzug der Verordnung notwendigen Abgrenzung der stofflichen von der energetischen Verwertung. Der Klammerzusatz stellt klar, dass folglich auch die rohstoffliche Verwertung der stofflichen Verwertung zuzurechnen ist.

Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Formulierung würde zu einer – hier nicht notwendigen – Definition der werkstofflichen Verwertung führen, die allerdings zu eng ist. Die werkstoffliche Verwertung ist z. B. in der Verordnung über die Vermeidung und Verwertung von Verpackungsabfällen vom 21. August 1998 wie folgt definiert: "Verfahren, bei denen stoffgleiches Neumaterial ersetzt wird oder der Kunststoff für eine weitere stoffliche Nutzung verfügbar bleibt (werkstoffliche Verfahren)".

4. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 15 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a sind in § 2 Abs. 1 Nr. 15 nach den Wörtern "zurückgenommen werden" die Wörter ", ohne dass dort die Altfahrzeuge behandelt werden" einzufügen.

Begründung:

Mit der Ergänzung wird klargestellt, dass der Tätigkeitsbereich der Rücknahmestelle dem der Annahmestelle entspricht. Im Anhang zur Altfahrzeug-Verordnung wird in der neuen Nummer 2.4 explizit darauf verwiesen, dass die Anforderungen für Annahmestellen (Nummern 2.1 bis 2.3) gleichermaßen für die Rücknahmestellen gelten. Insofern ist auch eine Angleichung der Definitionen beider Begriffe erforderlich.

5. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist in § 2 Abs. 1 Nr. 16 das Wort "weiteren" durch das Wort "nachfolgenden" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung. In Demontagebetrieben finden die ersten Schritte zu einer Verwertung statt. Das Wort "weiteren" indiziert, dass bereits eine Teilverwertung stattgefunden hat, der eine weitere Verwertung folgt.

6. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist dem § 2 Abs. 1 Nr. 16 nach dem Semikolon folgender Halbsatz anzufügen:

"dies kann auch die Rücknahme einschließen;"

Begründung:

Demontagebetriebe können auch Altfahrzeuge annehmen.

7. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 23 - neu - AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a ist in § 2 Abs. 1 in Nummer 22 der Punkt am Ende durch ein Semikolon zu ersetzen und folgende Nummer 23 anzufügen:

'23. "Fahrzeugleergewicht" maßgebliches Leergewicht eines Kraftfahrzeuges zur Ermittlung der Verwertungsziele, das wie folgt bestimmt wird:

- für Kraftfahrzeuge der Klasse M₁, die bis zum 31. Dezember 1996 zugelassen worden sind: Leergewicht gemäß Fahrzeugbrief abzüglich Gewicht des Tankinhalts bei einer 90-prozentigen Füllung,
- für Kraftfahrzeuge der Klasse M₁, die ab dem 1. Januar 1997 zugelassen worden sind: Leergewicht gemäß Fahrzeugbrief abzüglich Gewicht des Tankinhalts bei einer 90-prozentigen Füllung und abzüglich Gewicht des Fahrers (75 kg),
- für Kraftfahrzeuge der Klasse N₁: Leergewicht gemäß Fahrzeugbrief abzüglich Gewicht des Tankinhalts bei einer 90-prozentigen Füllung und abzüglich Gewicht des Fahrers (75 kg)."

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a ist in § 5 Abs. 1 das Wort "Fahrzeuggewicht" durch das Wort "Fahrzeugleergewicht" zu ersetzen.
- b) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb ist in Nummer 3.2.4.1 Satz 6 das Wort "Leergewichte" durch das Wort "Fahrzeugleergewichte" zu ersetzen.
- c) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc sind in Nr. 3.2.4.1 Satz 7 nach dem Wort "Ersatzteile" die Wörter "und Kraftstoffe," einzufügen.
- d) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc ist in Nummer 3.2.4.1 Satz 9 das Wort "Leergewichte" durch das Wort "Fahrzeugleergewichte" zu ersetzen.
- e) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc ist Nr. 3.2.4.1 Satz 10 zu streichen.

- f) In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe cc sind in Abschnitt 2 des Verwertungsnachweises in Zeile 2.3 die Wörter ' "Leergewicht lt. Fahrzeugbrief" ' durch die Wörter ' "Fahrzeugleergewicht gemäß § 2 Nr. 23 Altfahrzeug-Verordnung" ' zu ersetzen.

Begründung:

Das Kraftfahrzeugleergewicht ist die zentrale Kenngröße für die Ermittlung der Verwertungsquoten und die Überprüfung der Einhaltung der Zielvorgaben. Da diese Größe sowohl in § 5 als auch im Anhang verwendet wird, muss sie am Anfang der Verordnung in den Begriffsbestimmungen einheitlich definiert werden.

Das im Kraftfahrzeugbrief eingetragene Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse M₁ wurde bis zum 31. Dezember 1995 nach DIN aus dem eigentlichen Gewicht des Kraftfahrzeuges zuzüglich dem Gewicht des Tankinhaltes eines zu 90 Prozent gefüllten Kraftstofftanks ermittelt.

Im Rahmen der EU-weiten Vereinheitlichung der Typgenehmigung auf der Grundlage der Richtlinie 70/156/EWG wurde ab dem 1. Januar 1998 das im Kraftfahrzeugbrief eingetragene Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse M₁ zusätzlich um das normierte Fahrergewicht (75 kg = 68 kg Fahrer zuzüglich 7 kg Gepäck) erhöht (siehe Richtlinie 70/156/EWG Anhang I Nr. 2.6 "Masse des Fahrzeugs" in Verbindung mit der Fußnote "o"). Das heißt, das Fahrzeugleergewicht enthält nunmehr das Gewicht des Tankinhaltes eines zu 90 Prozent gefüllten Kraftstofftanks und das Fahrergewicht.

In einem Übergangszeitraum vom 1. Januar 1996 bzw. 31. Dezember 1997 konnte das Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse M₁ sowohl nach dem alten als auch nach dem neuen Verfahren bestimmt werden.

Bei dem im Kraftfahrzeugbrief eingetragenen Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse N₁ wurde bereits immer das Gewicht des Tankinhaltes eines zu 90 Prozent gefüllten Kraftstofftanks und das Fahrergewicht (75 kg) berücksichtigt.

Würde im Falle der Entsorgung das Gewicht des Fahrers und das Gewicht des Kraftstoffes (Altfahrzeuge enthalten auf Grund der hohen Kraftstoffpreise nur noch geringe Kraftstoffrestmengen) nicht vom Fahrzeugleergewicht abgezogen, müssten Gewichtsanteile des Fahrzeuges einer Verwertung zugeführt werden, die dieses bei der Abgabe zur Entsorgung nicht mehr enthält. Dieses würde eine Übermaßforderung darstellen, zumal dieser Gewichtsanteil durch nichtmetallische Materialien kompensiert werden müsste, die ohnehin erheblich schwieriger und mit deutlich höheren Kosten zu verwerten sind.

Auf Grund der unterschiedlichen Berechnungsansätze für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ muss bei der Berechnung des Leergewichtes zwischen diesen beiden Klassen unterschieden werden. Da sich außerdem die Berechnung bei

Fahrzeugen der Klasse M₁ zwischenzeitlich geändert hat, muss diese Änderung ebenfalls berücksichtigt werden. Da in einem Übergangszeitraum vom 1. Januar 1996 bis zum 31. Dezember 1997 beide Berechnungsverfahren möglich wären, wird aus Gründen der Vollzugsvereinfachung der 31. Dezember 1996 als Stichtag für die Änderung des Berechnungsverfahrens gewählt.

Außerdem wird aus Gründen der Vollzugsvereinfachung bei der Ermittlung des Fahrzeuggewichtes nicht auf das Baujahr, sondern auf das Datum der Erstzulassung abgestellt, weil dieses im Gegensatz zum Baujahr unmittelbar aus dem Fahrzeugbrief abgelesen werden kann und nicht erst über die Fahrzeugidentifikationsnummer ermittelt werden muss. Der Fehler, der dadurch entsteht, führt zwar zu einer geringfügigen "Übererfüllung" der Quote, kann jedoch in Anbetracht der Gesamtzahl der zu entsorgenden Altfahrzeuge vernachlässigt werden.

Da auf Grund der beantragten Korrektur der Gewichtsanteil des Kraftstoffes nun nicht mehr im Fahrzeugleergewicht (= Eingangsgewicht im Demontagebetrieb) enthalten ist, darf dieser bei der Berechnung der Verwertungsquoten nicht in Ansatz gebracht werden. Dieses wird durch eine entsprechende Ergänzung von Satz 7 der Nummer 3.2.4.1 des Anhangs berücksichtigt (Folgeänderung Buchstabe c).

Untersuchungen im Auftrag der ARGE-Altauto (siehe Monitoringbericht der ARGE-Altauto) haben gezeigt, dass das durch Wägung ermittelte Fahrzeugleergewicht sehr gut mit dem korrigierten Leergewicht gemäß Kraftfahrzeugbrief übereinstimmt. Durch die Definition des Fahrzeugleergewichtes in der oben beschriebenen Weise kann somit auf die Ausstattung der Demontagebetriebe mit einer Waage und das Wiegen eines jeden Altfahrzeuges verzichtet werden, ohne dass dieses zu Fehlern bei der Ermittlung der Zielvorgaben/(Verwertungsquoten) führt.

Die übrigen Folgeänderungen setzen die einheitliche Verwendung des Begriffes "Fahrzeugleergewicht" um.

8. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe c (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe c sind in § 2 Abs. 2 Nr. 2 die Wörter "in Bezug auf die jeweiligen abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten dokumentiert ist" durch die Wörter "geprüft und dies im Überwachungszertifikat ausgewiesen ist" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Entsorgungsfachbetriebszertifikate sind immer konkret auf die durchzuführende abfallwirtschaftliche Tätigkeit auszustellen. Wesentlich ist auch, dass der Betrieb tatsächlich auf die Anforderungen dieser Verordnung hin überprüft wurde und dies auch im Zertifikat ausgewiesen wird.

9. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 1 Satz 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 1 Satz 2 nach dem Wort "Rücknahmestelle" die Wörter "oder einen von einem Hersteller hierzu bestimmten anerkannten Demontagebetrieb" einzufügen.

Begründung:

Altfahrzeuge wurden bisher in vielen Fällen unmittelbar bei einem Demontagebetrieb abgegeben und von diesem auch angenommen. Diese Praxis hat sich bewährt. Die Fahrzeughersteller werden auch in Zukunft Demontagebetriebe bestimmen, in denen Fahrzeuge ihrer Marke kostenlos entgegengenommen werden. Da die Definition des Begriffes "Rücknahmestelle" ausschließt, dass eine Rücknahmestelle selbst Demontagebetrieb ist, muss der Absatz 1 entsprechend ergänzt werden.

Dass diese Möglichkeit auch von der Bundesregierung gewollt und vorgesehen ist, zeigt § 4 Abs. 1. Dieser verpflichtet denjenigen, der sich eines Fahrzeuges entledigt, entledigen will oder entledigen muss, dieses u. a. einem anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen. Insoweit ist es auch aus diesem Grund sinnvoll, den Hersteller zu verpflichten, Altfahrzeuge seiner Marke bei einem von ihm hierzu bestimmten anerkannten Verwertungsbetrieb unentgeltlich zurückzunehmen.

10. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 2 Satz 2 - neu - AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist dem § 3 Abs. 2 folgender Satz anzufügen:

"Absatz 4 Nr. 1, 2 und 5 gilt in diesen Fällen nicht."

Begründung:

Damit die Regelung des § 3 Abs. 2 nicht ins Leere läuft, ist die Änderung erforderlich. Denn bei Kraftfahrzeugen im Sinne von § 15 Abs. 4 KrW-/AbfG, bei denen der Halter oder Eigentümer nicht festgestellt werden konnte, kann naturgemäß auch der Fahrzeugbrief (Absatz 4 Nr. 5) nicht übergeben werden. Bei solchen Kraftfahrzeugen ist auch nicht festzustellen, ob sie nach den Bestimmungen des deutschen Zulassungsverfahrens zugelassen waren oder nicht, so dass auch die Bedingungen des Absatzes 4 Nr. 1 und 2 in den seltensten Fällen durch die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger festgestellt werden können.

11. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 3 Satz 1 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 3 Satz 1 die Wörter "anerkannte Rücknahmestellen einzurichten" durch die Wörter "Rückgabemöglichkeiten durch anerkannte Rücknahmestellen oder von ihnen hierzu bestimmte anerkannte Demontagebetriebe zu schaffen" zu ersetzen.

Begründung:

Die beantragte Regelung dient der Klarstellung, dass die erforderliche Flächendeckung auch unter Einbeziehung anerkannter Demontagebetriebe erreicht werden kann.

12. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 3 Satz 3 - neu - AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist dem § 3 Abs. 3 folgender Satz anzufügen:

"Die Flächendeckung ist dann ausreichend, wenn die Entfernung zwischen Wohnsitz des Letzthalters und Rücknahmestelle oder von einem Hersteller hierzu bestimmten anerkannten Demontagebetrieb nicht mehr als 50 km beträgt."

Begründung:

Es ist zu konkretisieren, was als zumutbare Entfernung zu verstehen ist. Die Ausführungen, die in der Begründung zum Gesetzentwurf zur Flächendeckung gemacht werden, sind ungeeignet (zwei nebeneinander liegende Rücknahmestellen reichen in einem großen Landkreis aus, naheliegende Rücknahmestellen in benachbarten Landkreisen werden nicht berücksichtigt) und stellen für die Hersteller einen unverhältnismäßig hohen Aufwand dar. Auch nach Aussagen des ADAC ist eine Entfernung der Rücknahmestellen von 50 km ausreichend.

13. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 4 Nr. 2 die Wörter "insgesamt weniger als 3 Monate" durch die Wörter "vor der Stilllegung weniger als einen Monat" zu ersetzen.

Begründung:

Es besteht die begründete Sorge, dass ältere Fahrzeuge mit einem geringen positiven Restwert (z. B. auf Grund bestimmter funktionsfähiger Bauteile) von kleineren Werkstätten als Gebrauchtwagen aufgekauft werden und die noch funktionsfähigen Teile gegen defekte Altteile ausgetauscht werden. Das Fahrzeug ist dann weiterhin vollständig, aber im Wert gemindert. Nach einer eintägigen Zulassung hätte der Werkstattribetreiber als Letzthalter somit bereits den Anspruch auf eine unentgeltliche Rücknahme durch den Hersteller. Die Wertschöpfung durch den Ausbau der funktionsfähigen Teile würde in der Werkstatt stattfinden. Die Kosten würden auf den Hersteller abgewälzt.

Ein derartiger Missbrauch kann zumindest teilweise dadurch verhindert werden, dass Aufwand und Kosten für ein solches Vorgehen deutlich erhöht werden. Dies wird dadurch erreicht, dass Letzthalter mindestens ein Monat die Kosten für Steuer und Versicherung gezahlt haben müssen.

14. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 3 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist in § 3 Abs. 4 Nr. 3 nach dem Wort "Bauteile" und nach dem Wort "Fahrwerk" jeweils das Wort "und" durch das Wort "oder" zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die beispielhaft aufgeführten Bauteile und Komponenten nicht alle zusammen entfernt sein müssen, sondern dass es ausreicht, wenn eines der dort genannten Bauteile oder eine der Komponenten nicht mehr enthalten ist.

15. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 3 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist in § 3 Abs. 4 nach dem Wort "Katalysator" die Wörter "oder elektronische Steuergeräte für Fahrzeugfunktionen," einzufügen.

Begründung:

Auch die hochwertigen elektronischen Steuergeräte für Fahrzeugfunktionen werden als wesentliche Komponenten angesehen.

16. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 6 - neu - und Nr. 7 - neu - AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist § 3 Abs. 4 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 3 ist nach dem Wort "enthält" ein Komma einzufügen.
- b) In Nummer 4 ist das Wort "oder" durch ein Komma zu ersetzen,
- c) In Nummer 5 ist der Punkt nach dem Wort "wird" durch ein Komma zu ersetzen.
- d) Nach Nummer 5 sind folgende Nummern 6 und 7 anzufügen:
 - "6. das Fahrzeug nach einen Unfall entsorgt wird, der zu einem wirtschaftlichen Totalschaden geführt hat oder
 7. es sich bei dem Altfahrzeug um ein Fahrzeug der Klasse M₁ oder N₁ handelt, das nicht serienmäßig im einstufigen Verfahren hergestellt und genehmigt wurde."

Folgeänderung:

In Artikel 3 Nr. 4 ist § 3 Abs. 7 zu streichen.

Begründung:

Zu Nummer 6:

Die Kosten für die Entsorgung von stark beschädigten Unfallfahrzeugen können die Erlöse aus der Wertschöpfung übersteigen, weil die Vorbehandlung und Demontage derartiger Fahrzeuge mit einem erheblichem Aufwand verbunden ist. Es wäre unangemessen, die Automobilhersteller mit diesen Kosten zu belasten, weil sie nicht Verursacher dieser Kosten sind und keinen Einfluss auf deren Verminderung haben. Bei Fremdverschulden kommt die Haftpflichtversicherung des Unfallgegners für diese Kosten auf. Bei Eigenverschulden trägt der Halter im Rahmen seiner eigenen Verantwortung die Kosten und kann diese z. B. durch eine Vollkaskoversicherung abdecken.

Das Kriterium "Unfall, der zu einem wirtschaftlichen Totalschaden geführt hat" stellt sicher, dass nicht jeder kleine Unfallschaden einem Hersteller die Möglichkeit gibt, die unentgeltliche Rücknahme abzulehnen.

Zu Nummer 7:

Es gibt eine Vielzahl von kleineren und mittleren Unternehmen, die Spezialaufbauten für Fahrzeuge herstellen oder Fahrzeuge durch Ein-, Auf- oder Umbauten in erheblichem Umfang verändern. Die Fahrzeughersteller liefern hierfür lediglich das Basisfahrzeug bzw. -fahrwerk und besitzen keinerlei Einfluss

auf die Gestaltung des Fahrzeuges (recyclinggerechte Konstruktion) oder die Auswahl der Materialien/Werkstoffe. Sie sind jedoch weiterhin als Hersteller im Fahrzeugbrief eingetragen. In Anbetracht der Vielzahl dieser Unternehmen und der Vielfalt der Fahrzeuge ist es nicht praktikabel, wenn in jedem Einzelfall eine Vereinbarung über die Kostentragung zwischen diesem Unternehmen und dem Hersteller geschlossen wird. Außerdem werden die Kaufverträge in vielen Fällen zwischen den Vertragshändlern und den Ausbauunternehmen geschlossen, so dass die Hersteller von den Veränderungen überhaupt nichts erfahren und es daher nicht oder nur mit erheblichem Aufwand möglich wäre, Vereinbarungen über das Tragen der Kosten zur unentgeltlichen Rücknahme abzuschließen.

17. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 6 Satz 1 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 6 Satz 1 nach dem Wort "Kfz-Werkstätten" die Wörter "oder in vergleichbaren gewerblichen Einrichtungen" einzufügen.

Begründung:

In § 3 Abs. 6 soll die Verpflichtung zur Rücknahme von Alteilen, die bei Reparaturen von Personenkraftwagen anfallen, geregelt werden. Reparaturen von Personenkraftwagen finden nicht nur in Kfz-Werkstätten, sondern auch in anderen vergleichbaren gewerblichen Einrichtungen, wie z. B. Tankstellen, statt. Auch aus Wettbewerbsgründen sollte sich die aufzubauende Entsorgungsinfrastruktur nicht nur auf die klassischen Kfz-Werkstätten beschränken, sondern muss alle gewerblichen Einrichtungen einschließen, in denen Reparaturen von Personenkraftwagen stattfinden.

18. Zu Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe e - neu - (§ 4 Abs. 5 - neu - AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 5 ist nach Buchstabe d folgender Buchstabe e anzufügen:

'e) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

"(5) Auf die Überlassung nach den Absätzen 1 bis 3 finden die Bestimmungen der Nachweisverordnung vom 10. September 1996 (BGBl. 1996 I S. 1382, 1997 I S. 2860) mit Ausnahme des § 26 keine Anwendung."

Folgeänderung:

In Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe c ist in § 4 Abs. 3 nach dem Wort "ersetzt" ein Punkt zu setzen und sind die anschließenden Wörter zu streichen.

Begründung:

Die Altfahrzeug-Verordnung normiert im Rahmen der Überlassung von Altautos (Altfahrzeugen) spezielle Nachweise, die sicherstellen, dass Altautos (Altfahrzeuge) nur einem ordnungsgemäß arbeitenden Verwertungsbetrieb (Demontagebetrieb) überlassen werden. Als Rechtsfolge der Neueinstufung von Altautos als besonders überwachungsbedürftiger Abfall ergeben sich neben den Nachweispflichten der Altfahrzeug-Verordnung zusätzliche Nachweispflichten nach § 46 KrW-/AbfG i.V.m. der Nachweisverordnung (s. auch die geplante Übergangsregelung in § 34 Abs. 4 (neu) der Nachweisverordnung, BR-Drs. 843/01 - Beschluss -).

Eine Doppelung der Nachweispflichten ist in der Altfahrzeug-Verordnung auszuschließen. Der Verwertungsnachweis nach der Altfahrzeug-Verordnung ist als spezieller Entsorgungsnachweis ausreichend. Für die weitere Entsorgung der nach der Demontage der Altautos anfallenden Abfallfraktionen gelten die Nachweisregelungen der Nachweisverordnung.

19. Zu Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe d (§ 4 Abs. 4 Satz 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe d sind in § 4 Abs. 4 Satz 2 die Wörter "oder in einer entsprechenden eigenen Anlage behandelt" zu streichen.

Begründung:

Auf Grund der Stellungnahmen der Länder zum Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen vom 7. August 2001 wurde in Satz 1 der Halbsatz "sofern Restkarossen nicht in einer eigenen anerkannten Schredderanlage behandelt werden" gestrichen, weil dieser im Vollzug eher zur Verwirrung führt als dass er zur Klarstellung beiträgt. Konsequenterweise muss dann auch der entsprechende Zusatz für die sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung gestrichen werden. Dieses wurde bei der Überarbeitung übersehen.

20. Zu Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a (§ 5 Abs. 3 Satz 3 und 4 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a ist § 5 Abs. 3 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 3 ist nach dem Wort "gilt" das Wort "längstens" einzufügen.
- b) In Satz 4 ist das Wort "unverzüglich" zu streichen und sind die Wörter "nicht oder nicht mehr erfüllt" durch die Wörter "auch nach einer vom ihm gesetzten, drei Monate nicht überschreitende Frist nicht erfüllt wird" zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient der Vollziehbarkeit der Verordnung sowie einer Harmonisierung mit den Anforderungen der Entsorgungsfachbetriebs-Verordnung (EfbV). Die Änderung ist erforderlich, um eine Nachbesserung bzw. Fehlerbehebung zu ermöglichen, ohne gleich die Bescheinigung entziehen zu müssen. Es würde ansonsten zu einem erheblichen Aufwand bei der Listung der anerkannten Verwertungsbetriebe, Annahmestellen usw. führen, wenn einem Betrieb die Bescheinigung entzogen würde, dieser aus der Liste zu streichen wäre, aber nach kurzer Zeit, wenn die Mängel beseitigt wären, die Bescheinigung wieder zu erteilen wäre und eine erneute Aufnahme in die Liste erfolgen müsste.

21. Zu Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a (§ 5 Abs. 3 Satz 5 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a ist in § 5 Abs. 3 Satz 5 die Angabe "Satz 1, 2 und 4" durch die Angabe "Die Sätze 2 und 4" zu ersetzen.

Begründung:

Es ist erforderlich, dass auch die Einhaltung der Anforderungen nach Anhang I Nummer 3.2.4.1 Abs. 3 und Nummer 4.1.2 ("Verwertungsquoten") durch einen Sachverständigen überprüft und bescheinigt wird. Der Entwurf der Bundesregierung führt jedoch dadurch, dass Satz 1 hinsichtlich der Erfüllung der Verwertungsquoten nicht gelten soll, dazu, dass eine solche Überprüfung nicht stattfinden muss. Dieses ist nicht gewollt. Daher ist die Änderung erforderlich (Streichung der Angabe "Satz 1" in Satz 5).

Die Vorgabe, dass die Einhaltung der Verwertungsquoten nicht Voraussetzung für die Erteilung der Bescheinigung bzw. die Nichteinhaltung ein Grund für deren Aberkennung ist, wird hierdurch nicht verändert, sondern bleibt weiterhin bestehen.

22. Zu Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a (§ 5 Abs. 3 Satz 9 Nr. 3 - neu - AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a ist § 5 Abs. 3 Satz 9 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 1 ist das Wort "oder" durch ein Komma zu ersetzen.
- b) In Nummer 2 sind die Wörter "vorgenommen wurden." durch das Wort "oder" zu ersetzen.
- c) Nach Nummer 2 ist folgende Nummer 3 anzufügen:

"3. durch Sachverständige im Rahmen der Überprüfung von Anlagen nach § 19i Abs. 2 Satz 3 des Wasserhaushaltsgesetzes und der in seinem Rahmen erlassenen Vorschriften der Länder
vorgenommen wurden."

Begründung:

Demontagebetriebe können nach Wasserrecht prüfpflichtig sein. Die Anforderungen des Anhangs I sind nur dann erfüllt, wenn auch die wasserrechtlichen Anforderungen eingehalten werden. Daher ist es zur Vermeidung von Doppelprüfungen sinnvoll, auch die Ergebnisse der Prüfung durch Sachverständige nach § 19i WHG in die Liste der zu berücksichtigenden Prüfergebnisse einzubeziehen.

23. Zu Artikel 3 Nr. 7 (§ 6 Nr. 3 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 7 ist § 6 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 ist das Wort "oder" durch einen Punkt zu ersetzen.
- b) Nummer 3 ist zu streichen.

Begründung:

Die Erfahrungen mit der AltautoV haben gezeigt, dass die Zulassungsverfahren für Sachverständige auf öffentlich bestellte Sachverständige und auf Umweltgutachter und Umweltgutachterorganisationen mit bestimmten Qualifikationen beschränkt werden sollten. Bei der Trägergemeinschaft für eine Akkreditierung GmbH handelt es sich – wie beim "DAR-System" – um kein öffentlich-rechtliches Gutachtersystem mit externer Kontrolle.

24. Zu Artikel 3 Nr. 8 (§ 7 Abs. 2a - neu - AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 8 ist in § 7 nach Absatz 2 folgender Absatz 2a einzufügen:

"(2a) Die Sachverständigen nach § 6 haben dem Umweltbundesamt für die von ihnen anerkannten Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung unverzüglich eine Durchschrift der von ihnen erteilten Bescheinigung oder des Entzugs der von ihnen erteilten Bescheinigung zu übermitteln. Diese muss mindestens folgende Angaben enthalten:

1. Name und Anschrift der Firma,
2. Anschrift des anerkannten Betriebs oder Betriebsteils,
3. Betriebsnummer nach § 27 Abs. 3 der Nachweisverordnung vom ... (BGBl. I S. ...) für die in Nummer 2 bezeichneten Betriebe oder Betriebsteile,
4. Kommunikationseinrichtungen,
5. Ansprechpartner,
6. zuständige Genehmigungsbehörde,
7. Datum der Ausstellung und des Ablaufs der Bescheinigung.

Bei Demontagebetrieben, die von einem oder mehreren Herstellern für die unentgeltliche Rücknahme von Altfahrzeugen bestimmt worden sind, sind zusätzlich die Hersteller anzugeben, die den Demontagebetrieb hierzu bestimmt haben. Die Anforderungen nach den Sätzen 1 bis 3 gelten auch für Sachverständige, technische Überwachungsorganisationen oder Entsorgungsgemeinschaften, die die in Satz 1 genannten Betriebe als Entsorgungsfachbetriebe anerkennen. Die in Satz 1 genannte Stelle erstellt nach den Angaben aus Satz 2 Nr. 1 bis 5 und Satz 3 regelmäßig zu aktualisierende Listen und gibt diese in geeigneter Weise öffentlich bekannt."

Begründung:

Die Erfahrungen beim Vollzug der Altauto-Verordnung haben gezeigt, dass ein großer Bedarf an einer bundeseinheitlichen Liste besteht, in der die Betriebe aufgelistet sind, in denen Altfahrzeuge und Restkarossen entsorgt werden. Landesspezifische Listen verursachen im Vergleich zu einer bundeseinheitlichen Lösung einen deutlichen höheren Arbeits- und Pflegeaufwand und damit

höhere Kosten. Daher ist es naheliegend, die Sachverständigen nach § 6 zu verpflichten, Durchschriften der von ihnen ausgestellten Bescheinigungen bzw. der von ihnen entzogenen Bescheinigungen einer zentralen Stelle zuzuleiten. Diese kann dann diese Angaben - ähnlich wie die ARGE-Altauto mit der von ihr veröffentlichten Internetliste - an zentraler Stelle, z. B. ebenfalls im Internet, veröffentlichen.

Um den Arbeitsaufwand und damit auch die Kosten für die Erstellung der Listen zu minimieren, wird deren Erstellung lediglich für Demontage- und Schredderbetriebe sowie für sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung vorgeschrieben. Zentrale Listen von Annahme- und Rücknahmestellen können von den Kfz-Innungen auf freiwilliger Basis oder von den Herstellern im Rahmen ihrer Informationspflichten erstellt werden.

25. Zu Artikel 3 Nr. 9 (§ 8 Abs. 2 Satz 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 9 ist in § 8 Abs. 2 Satz 2 nach der Angabe "Anhang II" die Angabe "der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) in der jeweils geltenden Fassung" einzufügen.

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb ist im vierten Spiegelstrich nach der Angabe "Anhang II" die Angabe "der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) in der jeweils geltenden Fassung" einzufügen.
- b) Artikel 3 Nr. 15 ist zu streichen.

Begründung:

Die EU-Richtlinie über Altfahrzeuge gilt nicht unmittelbar und muss daher in nationales Recht umgesetzt werden. Dieses ist immer dann richtig und sinnvoll, wenn ein Ermessen und damit eine entsprechende Gestaltungsmöglichkeit im Rahmen der nationalen Umsetzung vorhanden ist. Beim Anhang II handelt es sich jedoch um eindeutige und nicht auslegbare fachliche Vorgaben, die unverändert in das nationale Recht zu übernehmen sind. Aus Gründen der Rechtssicherheit für die Hersteller, die ihre Fahrzeuge in allen Mitgliedstaaten verkaufen, und der Reduzierung des Arbeitsaufwandes bei der nationalen Umsetzung

von europäischem Recht ist es sinnvoll, wenn die Änderungen des Anhangs II unmittelbar am Tag ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Amtsblatt in Kraft treten.

26. Zu Artikel 3 Nr. 12 (§ 11 Nr. 7a - neu - AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 12 ist in § 11 nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:

"7a. entgegen § 4 Abs. 2 Satz 5 ein Altfahrzeug einer anderen als der dort genannten Verwertung zuführt,"

Begründung:

Die Praxis des Vollzugs der Altautoverordnung hat gezeigt, dass zur Verwertung angenommene Fahrzeuge des Öfteren weiterverkauft wurden. Um diese Verfahrensweise sanktionieren zu können, ist ein entsprechender Ordnungswidrigkeitstatbestand aufzunehmen.

27. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe d (Nummer 2.2.1 Satz 2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe d ist in Nummer 2.2.1 Satz 2 das Wort "mineralölundurchlässig" durch das Wort "stoffundurchlässig" und die Wörter "der Wasserwirtschaft" durch die Wörter "nach Wasserrecht" und die Angabe "nach DIN 1999³" durch die Angabe "(z. B. nach DIN 1999³)" zu ersetzen.

Begründung:

In der Muster-Anlagenverordnung (Muster-VAwS) vom 8./9. November 1990 in der Fassung vom 22./23. März 2001 der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) wird in der Anlage 1 "Besondere Anforderungen an oberirdische Anlagen zum Umgang mit flüssigen wassergefährdenden Stoffen" im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Befestigung und Abdichtung von Bodenflächen (Nummer 1.1 des Anhangs) der Begriff "stoffundurchlässige Fläche" definiert und im Weiteren verwendet. Der Begriff ist daher im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Vollzuges an die wasserrechtlichen Vorschriften anzupassen.

Entsprechendes gilt für die Änderung "Wasserwirtschaft" in "Wasserrecht".

28. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe e (Nummer 2.3 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 ist Buchstabe e wie folgt zu fassen:

'e) Nummer 2.3 wird wie folgt gefasst:

"2.3 In einem Betriebstagebuch sind sämtliche Zu- und Abgänge von Altfahrzeugen schriftlich festzuhalten. Darüber hinaus sind festzuhalten:

- Durchschriften der Verwertungsnachweise für alle entgegengenommenen Altfahrzeuge,
- besondere Vorkommnisse und Betriebsstörungen einschließlich der Ursachen und der durchgeführten Abhilfemaßnahmen.

Das Betriebstagebuch ist auf Verlangen der überwachenden Kfz-Innung, dem Sachverständigen oder der zuständigen Behörde vorzulegen. Außerdem ist die Zusammenarbeit mit den Demontagebetrieben durch Verträge zu dokumentieren."

Begründung:

In dem Betriebstagebuch sind nur die "täglichen" Vorgänge zu dokumentieren, nicht jedoch Verträge mit Demontagebetrieben.

29. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe h (Nr. 3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.3, 3.1.2.4 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe h ist Nummer 3.1.2 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 3.1.2.1 sind die Wörter "für die Wasserwirtschaft" durch die Wörter "nach Wasserrecht" zu ersetzen.
- b) In Nummer 3.1.2.2 ist Satz 2 durch folgende Sätze zu ersetzen:

"Flächen der in Satz 1 bezeichneten Bereiche müssen stoffundurchlässig gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik nach Wasserrecht befestigt sein. Sind die Flächen nicht überdacht, müssen diese mindestens über einen Leichtflüssigkeitsabscheider (z. B. nach DIN 1999³) entwässert werden."

c). Nummer 3.1.2.3 ist wie folgt zu fassen:

"3.1.2.3 Die Lagerung von vorbehandelten Altfahrzeugen und Restkarossen hat so zu erfolgen, dass eine Verunreinigung des Bodens und der Gewässer nicht zu besorgen ist."

d) Nummer 3.1.2.4 ist wie folgt zu fassen:

"3.1.2.4 Batterien sind gesondert in säurebeständigen Behältern oder auf einer abflusslosen und säurebeständigen Fläche zu lagern."

Begründung:

Zu a)

Der Begriff ist im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Vollzuges an die wasserrechtlichen Vorschriften anzupassen.

Zu b)

Der Begriff "mineralölundurchlässig" ist im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Vollzuges an die wasserrechtlichen Vorschriften anzupassen und durch den Begriff "stoffundurchlässig" zu ersetzen. Dieser Begriff wird in der Muster-Anlagenverordnung (Muster-VAwS) vom 8./9. November 1990 in der Fassung vom 22./23. März 2001 der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) in der Anlage 1 "Besondere Anforderungen an oberirdische Anlagen zum Umgang mit flüssigen wassergefährdenden Stoffen" im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Befestigung und Abdichtung von Bodenflächen (Nummer 1.1 des Anhangs) der Begriff "stoffundurchlässige Fläche" definiert und im Weiteren verwendet.

Die inhaltliche Änderung ist erforderlich, weil aus dem letzten Satz der Nummer 3.1.2.2 der vorgelegten Fassung im Umkehrschluss abgeleitet werden könnte, dass überdachte Flächen nicht mineralölundurchlässig (stoffundurchlässig) ausgeführt werden müssen. Dieses steht im krassen Widerspruch zur VAwS und damit zu den wasserrechtlichen Anforderungen. Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, müssen immer die Anforderungen der VAwS erfüllen unabhängig davon ob sie überdacht sind oder nicht.

Zu c)

Klarstellung des Gewollten. "Trockengelegte" Restkarossen müssen nach den Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) immer so gelagert werden, dass eine Verunreinigung sowohl des Bodens als auch der Gewässer (Grundwasser und Oberflächengewässer) nicht zu besorgen ist (Besorgnisgrundsatz).

Zu d)

Klarstellung des Gewollten. Es ist unklar, wie Batterien "abflusslos" gelagert werden sollen. Gemeint ist sicherlich, dass die Fläche, auf der die Batterien gelagert werden, abflusslos und säurebeständig sein muss.

30. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa (Nr. 3.2.2.1 Satz 1 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa ist in Nummer 3.2.2.1 Satz 1 der zweite Spiegelstrich wie folgt zu fassen:

"- den Flüssiggastank nach den Vorgaben des Herstellers sachgerecht behandeln,"

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 3 Nr. 12 sind in § 11 Nr. 9 die Wörter "oder einen Latentwärmespeicher" und die Wörter "oder nicht oder nicht rechtzeitig demontiert" zu streichen.
- b) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb ist vor dem ersten Spiegelstrich folgender Spiegelstrich einzufügen:

"- den Latentwärmespeicher nach Vorgabe des Herstellers,"

Begründung:

Der Flüssiggastank besteht aus Stahl. Er enthält mit Ausnahme der Gasfüllung keine Stoffe, die die Aufbereitung und die Verwertung beeinträchtigen. Ein Ausbau des entleerten Flüssiggastanks ist daher nicht zwingend erforderlich. Vielmehr ist es im Rahmen der Vorbehandlung ausreichend, den Tank nach den Vorgaben des Herstellers zu entleeren bzw. sicherzustellen, dass dieser entleert worden ist. Der Tank selbst kann dann in der Restkarosse verbleiben und über den Schredderprozess dem Stahlrecycling zugeführt werden. Auf diese Weise werden der Demontageaufwand und damit auch die Demontagenkosten reduziert.

31. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa (Nummer 3.2.2.1 Satz 2 Erster Spiegelstrich des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa ist in Nummer 3.2.2.1 Satz 2 der erste Spiegelstrich ist wie folgt zu fassen:

"- Kraftstoffe (dazu zählt auch Flüssiggas für den Fahrzeugantrieb),"

Begründung:

Flüssiggas für den Fahrzeugantrieb ist wie Kraftstoff zu behandeln.

32. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe cc und dd - neu - (Nr. 3.2.2.1 Satz 4, 5 - neu - des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k sind nach Doppelbuchstabe bb folgende Doppelbuchstaben cc und dd anzufügen:

'cc) In Satz 4 wird das Wort "Stoffe" durch das Wort "Materialien" ersetzt.

dd) Nach Satz 4 wird folgender Satz angefügt:

"Stoffe, die nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Wasserhaushaltsgesetz über die Einstufung wassergefährdender Stoffe in Wassergefährdungsklassen (VwVwS, Beilage zum Bundesanzeiger Nummer 98a vom 29. Mai 1999) als wassergefährdend eingestuft werden oder einzustufen sind, sind in dafür zugelassenen Behältern unter Beachtung der auf der Grundlage des § 19g des Wasserhaushaltsgesetzes erlassenen Verordnungen der Länder zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (AnlagenV - VAwS) abzufüllen und zu lagern." "

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Die Anforderungen an die Lagerung von Bauteilen und Materialien unterscheiden sich von denen an wassergefährdende Stoffe. Während bei Bauteilen und Materialien in geeigneter Weise befestigte und überdachte Flächen ausreichen, müssen wassergefährdende Stoffe, z. B. Betriebsflüssigkeiten, in dafür zugelassenen Behältern gelagert werden. Einzelheiten hierzu regeln die Anlagenverordnungen der Länder (VAwS).

33. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe l (Nummer 3.2.2.2 Abs. 1 Satz 4 - neu - des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe l ist der Nummer 3.2.2.2 Abs. 1 folgender Satz anzufügen:

"Von Satz 3 kann abgewichen werden, wenn die Restkarossen auf einer stoffundurchlässigen Fläche gelagert werden, die den allgemein anerkannten Regeln nach Wasserrecht entspricht."

Begründung:

Verschiedene Demontagebetriebe lagern ihre Restkarossen auf Flächen, die den allgemein anerkannten Regeln nach Wasserrecht entsprechen. Diese Flächen gewährleisten den Schutz von Boden und Gewässern nach Nummer 3.1.2.3 des Anhangs I. In diesen Fällen ist es aus fachlicher Sicht nicht erforderlich, alle Öffnungen zu verschließen, zumal dieses in einigen Fällen mit einem erheblichen Aufwand verbunden sein kann.

34. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb (Nummer 3.2.3.2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 3.2.3.2 im vierten Spiegelstrich nach dem Wort "Werkstoffe," die Wörter "die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht wurden," anzufügen.

Begründung:

Die Stoffbeschränkungen und Kennzeichnungspflichten gemäß § 8 Abs. 2 gelten nur für Fahrzeuge sowie Werkstoffe und Bauteile für diese Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht werden.

35. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o (Nr. 3.2.3.3. Satz 1 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o sind in Anhang I Nr. 3.2.3.3. Satz 1 die Wörter "ab- oder ausbauen" durch das Wort "entfernen" zu ersetzen.

Begründung:

Mit dem Wort "entfernen" wird der Text der EU-Richtlinie exakt umgesetzt. Dies ist geboten, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden. Der Ausbau bestimmter Bauteile stellt nämlich einen unverhältnismäßigen Aufwand dar, der

über die Forderung der EU-Richtlinie nach Entfernung bestimmter Bauteile hinausgeht. Bei Glasdächern und Scheiben etwa genügt es, wenn diese zertrümmert werden. Glas würde nach dem Ausbau in aller Regel ohnehin zertrümmert und zwecks Wiederverwertung eingeschmolzen.

36. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o (Nr. 3.2.3.3 Satz 1 und 2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o ist Nummer 3.2.3.3 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nach dem vierten Spiegelstrich ist folgender Spiegelstrich einzufügen:

"- Reifen,"

bb) Der vorletzte Spiegelstrich ist wie folgt zu fassen:

"- große Kunststoffteile wie z. B. Stoßfänger, Radkappen und Kühlergrille, wenn die entsprechenden Materialien beim oder nach dem Schreddern nicht in einer Weise getrennt werden, die eine stoffliche Verwertung ermöglicht,"

cc) Im letzten Spiegelstrich sind vor dem Wort "Schreddern" die Wörter "oder nach dem" einzufügen.

b) In Satz 2 sind nach dem Wort "Reifen" die Wörter ", die verwertet werden sollen," einzufügen.

Begründung:

Zu a)

Zu aa)

Die Demontage von Reifen vor dem Schreddern entspricht dem Stand der Technik. Auf diese Weise werden große Mengen an sortenreinen Elastomeren gewonnen, die unmittelbar einer Verwertung zugeführt werden können. Daher ist das Zerkleinern von Reifen im Schredder und die nachträgliche Abtrennung der zerkleinerten Reifen aus den Schredderrückständen abzulehnen. Hinzu kommt, dass Reifen in der Regel ohnehin für die Entfernung der Bremsflüssigkeit abgenommen werden und dadurch außerdem das Entfernen der Auswuchtgewichte erleichtert wird.

Zu bb)

Zur Klarstellung des Gewollten wird die Formulierung dieses Spiegelstriches an die des Anhangs I (Nummer 4, 3. Spiegelstrich) der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge angepasst. Ergänzend dazu wird klargestellt, dass die Abtrennung nicht nur beim, sondern auch nach dem Schreddern zulässig ist, was nach den derzeit vorliegenden Erkenntnissen den Regelfall darstellen wird. Die Streichung der Reifen in diesem Spiegelstrich ist eine Folgeänderung der Nummer 1.

Zu cc)

Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass die Abtrennung der Metalle nicht nur beim, sondern auch nach dem Schreddern zulässig ist, was nach den derzeit vorliegenden Erkenntnissen sowohl bei der Aufbereitung der Schredderleichtfraktion als auch bei der Aufbereitung der Schredderschwerfraktion den Regelfall darstellen wird.

Zu b)

Die demontierten Reifen weisen in vielen Fällen ein so gute Qualität auf, dass sie wiederverwendet werden können (ein Fahrzeug wird in der Regel nicht entsorgt, weil die Reifen abgefahren sind). Daher sind nur die Reifen, die nicht wiederverwendet werden können und daher verwertet werden sollen, einem Entsorgungsfachbetrieb für Altreifen zu überlassen. Die Altreifen, die wiederverwendet werden, können unmittelbar vom Demontagebetrieb verkauft werden und tragen damit zur Wertschöpfung bei.

37. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb (Nummer 3.2.4.1 Satz 6 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb sind in Nummer 3.2.4.1 Satz 6 nach dem Wort "zuführen" die Wörter "und belegen, dass der entsprechende Anteil stofflich verwertet wurde" einzufügen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Ziel der Regelung ist es sicherzustellen, dass die ausgebauten oder entfernten Bauteile, Materialien oder Betriebsflüssigkeiten auch tatsächlich in dem vorgegebenen Umfang verwertet werden. Durch die in dem Entwurf gewählte Formulierung kann der Eindruck entstehen, dass es bereits ausreicht, wenn die vorgegebene Abfallmenge einer Verwertung(-sanlage) zugeführt wird, unabhängig davon, welcher Anteil davon am Ende tatsächlich verwertet wird.

38. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc (Nr. 3.2.4.1 Satz 8 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc ist die Nummer 3.2.4.1 Satz 8 wie folgt zu fassen:

"Altreifen und Batterien dürfen bei der Berechnung nach Satz 6 in Ansatz gebracht werden, wenn sie einem für die Verwertung dieser Abfälle zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb überlassen wurden."

Folgeänderung:

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o sind in Nummer 3.2.3.3 Satz 3 die Wörter "Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb" durch die Wörter "für die Verwertung dieser Abfälle zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

Aus der Begründung der Bundesregierung geht hervor, dass diejenigen ausgebauten metallhaltigen Bauteile auf die Demontagequote von 10 % anrechenbar sein sollen, die einer ordnungsgemäßen nachweisbaren Verwertung zugeführt werden und nicht bereits durch die pauschal angesetzte Verwertungsquote von 70 % für metallische Materialien und Bauteile nach Satz 7 erfasst sind. Dies trifft auch für Batterien zu, so dass die Nachweiserleichterung, die für Altreifen vorgesehen ist, auch für Batterien eingreifen sollte. Batterien enthalten zwar im Wesentlichen Blei, sind aber als Verbundbauteil zu betrachten, das nicht bei der reinen Metallfraktion (70 %) berücksichtigt wurde.

Der von der Bundesregierung verwendete Begriff "Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb" passt infolge der Einbeziehung der Batterien nicht mehr. Er ist aber auch im Hinblick auf die Verwertung der Altreifen zu unspezifisch, da die Zertifizierung eines Entsorgungsfachbetriebs an sechs abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten anknüpfen kann (einsammeln, befördern, lagern, behandeln, verwerten, beseitigen). Als "Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb" könnte also auch ein Betrieb verstanden werden, der die Altreifen nur transportiert oder lagert. Der Antrag dient somit der Klarstellung des Gewollten.

39. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc (Nr. 3.2.4.1 Satz 10 - neu - des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc ist in Nummer 3.2.4.1 nach Satz 9 folgender Satz einzufügen:

"In diesem Fall ist der Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Satz 6 von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen und durch einen Sachverständigen nach § 6 zu überprüfen."

Begründung:

Das Grundkonzept, das der Altfahrzeug-Verordnung für den Nachweis der Verwertungsquoten zu Grunde liegt, stellt darauf ab, dass jeder einzelne Betrieb den Nachweis für sich allein erbringt. Es ist zu begrüßen, dass in dem Anhang nunmehr die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Verwertungsquoten auch in der "Verwertungskette" im Rahmen einer horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit erreicht und nachgewiesen werden kann. Hierzu ist es jedoch aus Sicht des Vollzuges im Hinblick auf eine einfache und effektive Kontrolle erforderlich, dass dieser Nachweis insgesamt erbracht und überprüft wird. Hierzu dient die Ergänzung.

Anderenfalls bestünde die Gefahr, dass Demontagebetriebe, die die Verwertungsziele nicht oder nicht vollständig erreicht haben, auf andere Betriebe verweisen, die den fehlenden Anteil für sie erbracht haben, ohne dass dieses in nachvollziehbarer Form belegt werden kann. Dieses Problem lässt sich durch einen gemeinsamen Nachweis für die Verwertungskette vermeiden, der ganzheitlich von einem einzigen Sachverständigen überprüft und testiert wird.

40. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe dd (Nr. 3.2.4.1 Abs. 5 Satz 2 - neu - des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe dd ist der Nummer 3.2.4.1 Abs. 5 folgender Satz anzufügen:

"In diesem Fall ist der Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Satz 6 von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen und durch einen Sachverständigen nach § 6 zu überprüfen."

Begründung:

Das Grundkonzept, das der Altfahrzeug-Verordnung für den Nachweis der Verwertungsquoten zu Grunde liegt, stellt darauf ab, dass jeder einzelne Betrieb den Nachweis für sich allein erbringt. Es ist zu begrüßen, dass in dem Anhang nunmehr die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Verwertungsquoten auch in der "Verwertungskette" im Rahmen einer horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit erreicht und nachgewiesen werden kann. Hierzu ist es jedoch aus Sicht des Vollzuges im Hinblick auf eine einfache und effektive Kontrolle erforderlich, dass dieser Nachweis insgesamt erbracht und überprüft wird. Hierzu dient die Ergänzung.

Anderenfalls bestünde die Gefahr, dass Demontagebetriebe, die die Verwertungsziele nicht oder nicht vollständig erreicht haben, auf andere Betriebe verweisen, die den fehlenden Anteil für sie erbracht haben, ohne dass dieses in nachvollziehbarer Form belegt werden kann. Dieses Problem lässt sich durch einen gemeinsamen Nachweis für die Verwertungskette vermeiden, der ganzheitlich von einem einzigen Sachverständigen überprüft und testiert wird.

41. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe q (Nummer 3.3.1 Satz 2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe q ist Nummer 3.3.1 Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum im Betriebstagebuch die Angaben nur mindestens monatlich zu dokumentieren sind.

42. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe v (Nummer 4.1.2 des Anhangs I zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe v ist Nummer 4.1.2 wie folgt zu fassen:

"4.1.2 Betreiber von Schredderanlagen müssen, bezogen auf die Summe des Fahrzeugleergewichtes, vom nichtmetallischen Anteil der Schredderückstände im Jahresmittel

- a) ab dem 1. Januar 2006 fünf Gewichtsprozent einer Verwertung und
- b) ab dem 1. Januar 2015 fünf Gewichtsprozent einer stofflichen Verwertung und weitere zehn Gewichtsprozent einer Verwertung

zuführen und belegen, dass der entsprechende Anteil verwertet wurde. Die Summe des Fahrzeugleergewichtes wird ermittelt aus der Summe der Fahrzeugleergewichte, die in den Verwertungsnachweisen der einzelnen Restkarossen ausgewiesen sind, die in dem Bezugsjahr von einer Schredderanlage angenommen worden sind.

Wird die Schredderleichtfraktion einer qualifizierten Aufbereitung zugeführt, kann der Gewichtsanteil der dabei abgetrennten Metalle bei der Berechnung nach Satz 1 in Ansatz gebracht werden, wenn diese Metalle einer stofflichen Verwertung zugeführt werden.

Die Anforderungen nach dieser Nummer können auch durch mehrere Schredderanlagen gemeinsam erfüllt werden. In diesem Fall ist der Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Satz 1 von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen durch einen Sachverständigen nach § 6 zu überprüfen."

Folgeänderungen:

a) Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe b ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 1.1 Satz 1 sind die Wörter "drei Ausfertigungen" durch die Wörter "vier Ausfertigungen" zu ersetzen.

bb) Der letzte Satz ist zu streichen und durch folgende Sätze zu ersetzen:

"Diese Ausfertigung (blau) ist für die Schredderanlage bestimmt.

Blatt 4 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

Diese Ausfertigung (weiß) ist für die Annahmestelle/Rücknahmestelle bestimmt."

b) In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe d sind in der Zeile "Blatt 3" die Wörter "Annahme-/Rücknahmestelle" durch "Schredderanlage" zu ersetzen. Nach dieser Zeile ist eine neue Zeile mit folgendem Wortlaut einzufügen:

"Blatt 4 (Ausfertigung für die Annahme-/Rücknahmestelle) weiß"

Begründung:

Das Grundkonzept der Altfahrzeug-Verordnung geht bei der Erfüllung und dem Nachweis der Zielvorgaben davon aus, dass ab dem 1. Januar 2006

- der Anteil für die Wiederverwendung und die stoffliche Verwertung von 80 Gewichtsprozent im Grundsatz durch eine auf das Fahrzeugleergewicht bezogene Wiederverwendung und Verwertung
 - von 70 Gewichtsprozent der metallischen Bauteile und Materialien (= Output von Demontagebetrieb und Schredderanlage) und
 - von 10 Gewichtsprozent der nichtmetallischen Bauteile, Materialien und Betriebsflüssigkeiten (= Output von Demontagebetrieb)
- und der Anteil für die Wiederverwendung und Verwertung von 85 Gewichtsprozent durch die auf das Fahrzeugleergewicht bezogene Wiederverwendung und Verwertung (= 80 Gewichtsprozent, siehe oben) sowie die zusätzliche Verwertung 25 Gewichtsprozent der insgesamt anfallenden Schredderrückstände

erreicht werden soll.

Die erhöhten Quoten ab dem 1. Januar 2015 (85 %/95 %) sollen dadurch erreicht werden, dass ab diesem Zeitpunkt anstelle von 25 Gewichtsprozent nunmehr 75 Gewichtsprozent der insgesamt anfallenden Schredderrückstände einer Verwertung zugeführt werden.

Dieses Konzept ist in sich nicht schlüssig, weil die Verwertungsquote des Demontagebetriebes auf das Fahrzeugleergewicht bezogen wird, während die Verwertungsquote der Schredderanlage auf den Gesamtanfall der Schredderrückstände bezogen wird. Ein korrektes und nachvollziehbares Ergebnis ergibt sich nur dann, wenn die gesamte Verwertungsquote und auch die Verwertungsquote der Schredderanlage auf das Fahrzeugleergewicht der in diesen Anlagen entsorgten Altfahrzeuge bezogen wird. Maßgebend ist dabei das Leergewicht des Altfahrzeuges, das in den Verwertungsnachweis eingetragen wird, und nicht das Leergewicht der Restkarosse, weil auch die Verwertungsquote des Demontagebetriebes auf dieses Leergewicht bezogen wird. Das Leergewicht der Restkarossen (Anlageninput), das im Betriebstagebuch erfasst wird, kann allerdings für Plausibilitätsprüfungen herangezogen werden.

Im Hinblick auf ein in sich widerspruchsfreies, gerechtes und vollziehbares Konzept sind außerdem die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Das in dem Entwurf vorgeschlagene Konzept bezieht die Verwertungsquote auf den Anlagenoutput. Dabei bleibt völlig unberücksichtigt, wie viele Altfahrzeuge/Restkarossen tatsächlich in einer Schredderanlage entsorgt worden sind. Das heißt, eine Schredderanlage in der wenige Restkarossen entsorgt worden sind, wird genauso behandelt wie eine Schredderanlage, in der ausschließlich Restkarossen behandelt worden sind. Das Konzept führt damit zwangsläufig zu einer Übererfüllung der Zielvorgaben und geht damit deutlich über die ohnehin anspruchsvollen Vorgaben und Ziele der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge hinaus.

- Die Einbeziehung von Misch- und Sammelschrott sowie anderen metallischen Abfällen, die in Schredderanlagen behandelt werden, in die Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge führt zu einer Wettbewerbsverzerrung für die deutschen Schredderanlagen gegenüber Schredderanlagen in Mitgliedstaaten, in denen ausschließlich die Entsorgung von Altfahrzeugen der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge unterworfen wird. Sie ist aus Sicht des Umweltschutzes nicht erforderlich, weil durch die Vorgaben der Abfallablagerungsverordnung, die vor der nationalen Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge wirksam wird, sichergestellt ist, dass nach dem 31. Mai 2005 unbehandelte Schredderrückstände nicht mehr deponiert werden dürfen.
- Die Vorgabe, dass bei der Bestimmung der (auf den Anlagenoutput bezogenen) Verwertungsquoten zurückgewonnene und verwertete Metalle nicht in Ansatz gebracht werden dürfen, ist zwar in der Sache korrekt, führt jedoch zu sehr komplexen Bilanzräumen und Berechnungen, weil sowohl der Zähler (Anteil der verwerteten Schredderrückstände) als auch der Nenner (Gesamtmenge der Schredderrückstände) entsprechend bereinigt werden müssen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits heute die Schredderschwerfraktion in eigenständigen NE-Metallseparationsanlagen aufbereitet wird, die sich auch im benachbarten Ausland befinden.
- Das Vorgehen bei der Ermittlung der Verwertungsquoten nach dem Änderungsvorschlag ist im Vergleich hierzu deutlich einfacher, korrekter und gerechter.

Die Zielvorgaben von 85 Gewichtsprozent für die Wiederverwendung und die stoffliche Verwertung, die ab dem Jahr 2015 erfüllt werden müssen, können mit dem vorgelegten Entwurf nicht erreicht werden. Da der entsprechende Anteil nur bei 80 Gewichtsprozent (= 70 % Metall + 10 % nichtmetallische Bauteile/Materialien aus den Demontagebetrieben) liegt, müssen zusätzlich mindestens 5 Gewichtsprozent des nichtmetallischen Anteils der Schredderrückstände, bezogen auf das Fahrzeugleergewicht, einer stofflichen Verwertung zugeführt werden. Der Änderungsvorschlag berücksichtigt diesen Zusammenhang.

In der Begründung wird von einem Metallanteil des Kraftfahrzeuges von 75 Gewichtsprozent und einer stofflichen Verwertung der Metalle von 97 Prozent ausgegangen. Die Verluste entstehen nach Erkenntnissen des Arbeitskreises 16 "Kfz-Recycling" der Kommission "Umweltmanagement und Kreislaufwirtschaft" der Niedersächsischen Landesregierung dadurch, dass in der Schredderleicht- und in der Schredderschwerfraktion (nach der NE-Metallseparation) noch gewisse Restmengen an Metallen enthalten sind. Der Metallanteil beträgt nach Einschätzung des Arbeitskreises 10 bis 15 Gewichtsprozent der Schredderrückstände. Das heißt, bezogen auf das Fahrzeugleergewicht wird im Mittel ein Metallanteil von 3 Gewichtsprozent nicht verwertet, sondern mit den Schredderrückständen beseitigt. Dieses Ergebnis entspricht in etwa den Verlusten, die in der Begründung zum Altfahrzeug-Gesetz angegeben werden.

Wird nun insbesondere die Schredderleichtfraktion einer qualifizierten Aufbereitung in technischen Anlagen zugeführt, wie sie zur Zeit entwickelt werden, und werden dabei die Metalle in einer solchen Qualität abgetrennt, dass sie einer stofflichen Verwertung zugeführt werden, wird dadurch der bei der Ermittlung der Verwertungsziele berücksichtigte Metallverlust reduziert. Der entsprechende Gewichtsanteil ist daher bei der Ermittlung der Quote für die stoffliche Verwertung zu berücksichtigen.

Für die Ermittlung der Verwertungsquote für die Schredderrückstände ist es erforderlich, dass eine Durchschrift des Verwertungsnachweises vom Demontagebetrieb zusammen mit der Restkarosse an die Schredderanlage weitergeleitet wird. Dieses wird durch die Folgeänderungen (Änderungen in Artikel 4) berücksichtigt.

43. Zu Artikel 3a - neu - (§ 1 Abs. 2 Satz 3 TgV)

Nach Artikel 3 ist folgender Artikel 3a einzufügen:

'Artikel 3a

Änderung der Transportgenehmigungsverordnung

Die Transportgenehmigungsverordnung vom 10. September 1996 (BGBl. I S. 1411, 1997 I S. 2861), zuletzt geändert durch Artikel 4b der Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Nachweisbestimmungen vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

"Die Vorschriften dieser Verordnung gelten nicht für die Einsammlung und Beförderung von Altfahrzeugen im Rahmen der Überlassung von Altfahrzeugen gemäß § 4 Abs. 1 bis 3 der Altfahrzeug-Verordnung vom ... (BGBl. I S. ...)."

Begründung:

Anpassung der TgV an die AltfahrzeugV.

44. Zu Artikel 3b - neu - (Spalte 1 Nr. 1 der Anlage 2 zu § 10 AbfKoBiV)

Nach Artikel 3a ist folgender Artikel 3b einzufügen:

Artikel 3b

Änderung der Abfallwirtschaftskonzept- und Bilanzverordnung

Die Abfallwirtschaftskonzept- und Bilanzverordnung vom 13. September 1996 (BGBl. I S. 1447, 1997 I S. 2862), zuletzt geändert durch Artikel 4c der Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Nachweisbestimmungen vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

In Anlage 2 (zu § 10) ist in Spalte 1 die Nummer 1 wie folgt zu fassen:

Spalte 1	Spalte 2
1. Altfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Altfahrzeug-Verordnung (Abfallschlüssel 16 01 04)	

Begründung:

Anpassung der AbfKoBiV an die AltfahrzeugV.

45. Zu Artikel 4 Nr. 1 (§ 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 StVZO)

In Artikel 4 Nr. 1 ist § 27a Abs. 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 Nr. 2 sind die Wörter "unter Angabe der Gründe zu erklären, damit die Zulassungsbehörde das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr ziehen kann" durch die Wörter "zu erklären und das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr ziehen zu lassen" zu ersetzen.
- b) In Satz 2 sind die Wörter "oder wenn das Fahrzeug nach vorübergehender Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr gezogen gilt" zu streichen.

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 4 Nr. 5 die Wörter "- gegebenenfalls nach endgültiger Zurückziehung aus dem Verkehr -" zu streichen.
- b) In Artikel 4 Nr. 2 sind in § 69 a Abs. 2 Nr. 12a die Wörter "oder die Erklärung, dass das Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt wird oder zum Zweck der Entsorgung im Ausland verbleibt," zu streichen.

Begründung:

Nach § 27 Abs. 6 Satz 2 StVZO gelten Fahrzeuge nach Ablauf von 18 Monaten seit der Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr zurückgezogen. Mit Eintritt dieser Fiktion hat der Halter keine Pflichten mehr und das Fahrzeug wird in den Dateien gelöscht. Es ist dem Zulassungsrecht fremd, eine Erklärungspflicht an den Eintritt dieser gesetzlichen Fiktion zu knüpfen.

Die Zulassungsbehörden sind nicht in der Lage zu beurteilen, ob die angegebenen Gründe die Annahme rechtfertigen, dass das Fahrzeug nicht als Abfall zu entsorgen ist. Ferner soll in der Verordnung bewusst auf die Überprüfung der Erklärung verzichtet werden, indem im neuen Absatz 2 des § 27a nur die Überprüfung des Verwendungsnachweises vorgeschrieben ist. Schließlich ist auch nicht beabsichtigt, die vom Halter genannten Gründe zu dokumentieren, weil die hierfür erforderliche Änderung der Fahrzeugregisterverordnung nicht vorgesehen ist. Bei Beibehaltung der Wörter "unter Angabe der Gründe" würde der unzutreffende Eindruck erweckt, dass die Zulassungsbehörden für die Überprüfung der ordnungs- und wahrheitsgemäßen Erklärung zuständig sind.

Es bedarf eines Antrags eines Verfügungsberechtigten, um ein Fahrzeug vor dem Ablauf von 18 Monaten vorübergehender Stilllegung endgültig aus dem Verkehr zu ziehen, daher ist der Wortlaut des § 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 zu belassen.

46. Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe b, d und f Doppelbuchstabe bb, cc, ff - neu -, gg - neu - und hh - neu - (Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

Artikel 4 Nr. 3 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Buchstabe b Nr. 1.1 ist das Wort "Verwertungsbetrieb" durch das Wort "Demontagebetrieb" zu ersetzen.
- b) In Buchstabe d ist in Blatt 2 das Wort "Verwertungsbetrieb" durch das Wort "Demontagebetrieb" zu ersetzen.

c) Buchstabe f ist wie folgt zu ändern:

aa) In Doppelbuchstabe bb ist nach Satz 1 folgender Satz anzufügen:

'Nach Zeile 1.3 wird eine neue Zeile 1.4 angefügt mit dem Wortlaut:

"Angaben zum Fahrzeughalter/ -eigentümer ganz oder teilweise nicht verfügbar - 1 Leerfeld." '

bb) Doppelbuchstabe cc ist wie folgt zu fassen:

'cc) Die bisherige Zeile 2.1 wird durch ein 5-stelliges Feld mit der Bezeichnung "Fahrzeugklasse", ein 18-stelliges Feld mit der Bezeichnung "Fahrzeugmarke" und ein 8-stelliges Feld mit der Bezeichnung "Fahrzeugmodell" ersetzt. Nach Zeile 2.2 wird eine neue Zeile 2.3 eingefügt. Diese enthält ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung "Tag der ersten Zulassung", ein 4-stelliges Feld mit der Bezeichnung "Fahrzeugleergewicht gemäß § 2 Nr. 23 Altfahrzeug-Verordnung" sowie ein 3-stelliges Feld mit der Bezeichnung "Nationalitätskennzeichen". Nach Zeile 2.3 wird eine neue Zeile 2.4 angefügt mit dem Wortlaut:

"Angaben zum Fahrzeug ganz oder teilweise nicht verfügbar - 1 Leerfeld" '

cc) Nach Doppelbuchstabe ee sind folgende Doppelbuchstaben ff bis hh anzufügen:

'ff) In den Abschnitten 1 bis 5 werden jeweils das Wort "Verwertungsbetrieb" durch das Wort "Demontagebetrieb", in den Abschnitten 1, 2, 3 und 5 jeweils das Wort "Annahmestelle" durch die Angabe "Annahme-/Rücknahmestelle" und in den Abschnitten 3, 4 und 5 jeweils das Wort "Zulassungsstelle" durch das Wort "Zulassungsbehörde" ersetzt.

gg) Nach Zeile 4.9 werden eine Zeile 4.10 mit der Bezeichnung "Für den Demontagebetrieb zuständige Genehmigungsbehörde", eine neue Zeile 4.11 mit den Feldbezeichnungen "Straße" und "Hausnr." sowie eine neue Zeile 4.12 mit den Feldbezeichnungen "PLZ" und "Ort" eingefügt.

hh) Zeile 4.10 wird Zeile 4.13.'

Begründung:

Redaktionelle Anpassung an die Begriffsdefinitionen der Altfahrzeug-Verordnung und den Sprachgebrauch nach dem Straßenverkehrsrecht. Die zusätzlichen Angaben in den Zeilen 1.4 und 2.4 sowie zur Genehmigungsbehörde in den Zeilen 4.10 bis 4.12 entsprechen der Entscheidung gemäß Artikel 11 Abs. 4 Buchstabe a Altfahrzeug-Richtlinie im Hinblick auf die Mindestanforderungen an den Verwertungsnachweis.

47. Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa (Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa ist nach Satz 2 folgender Satz anzufügen:

'Ferner wird im Kopfbereich der Seiten 1 bis 3 ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung "Kfz-Kennzeichen" eingefügt.'

Begründung:

Es ist unbedingt erforderlich, dass auf allen Seiten des Verwertungsnachweises das Kfz-Kennzeichen des Fahrzeugs eingetragen wird. Nur so ist die Zuordnung einzelner Seiten möglich und die ordnungsgemäße Gesamtheit des Nachweises festzustellen.

48. Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe bb (Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe bb ist nach Satz 1 folgender Satz anzufügen:

'In der Klammer wird nach dem Wort "Vorname" ein Komma und das Wort "Geburtsdatum" eingefügt.'

Begründung:

Es ist unbedingt erforderlich, das Geburtsdatum des Letzthalters zu ergänzen, weil ohne diese Angabe Ermittlungen z.B. nach der aktuellen Wohnanschrift über das Einwohnermeldeamt nicht möglich sind.

49. Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe ii - neu - (Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

In Artikel 4 Nr. 3 ist dem Buchstaben f nach Doppelbuchstabe hh folgender Doppelbuchstabe ii anzufügen:

'ii) Es wird ein neuer Abschnitt 5 mit einem Unterschriftsfeld einschließlich Datums- und Ortsangabe für den Letzthalter und dem Satz eingefügt:

"Ich bestätige, das Kraftfahrzeug dem o.a. Betrieb nach § 4 Abs. 1 Altfahrzeug-Verordnung überlassen zu haben." '

Folgeänderung:

Der bisherige Abschnitt 5 wird Abschnitt 6.

Begründung:

Es ist unbedingt erforderlich, den Verwertungsnachweis mit der Unterschrift des Letzthalters zu ergänzen, um zu vermeiden, dass der Nachweis ohne Wissen des behördlich bekannten Letzthalters von einer anderen Person abgegeben wird.

50. Zu Artikel 5 (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Artikel 5 ist wie folgt zu fassen:

'Artikel 5

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage (zu § 1) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1098), die zuletzt durch die Verordnung vom 11. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3617) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In Abschnitt 2 werden in der Gebührennummer 224.3 und 224.4 jeweils die Wörter "einer Verbleibserklärung oder" gestrichen.'

Begründung:

Die GebOST wurde zuletzt durch die 34. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3617) geändert.

Den Zulassungsbehörden entsteht durch die Entgegennahme des Verwertungsnachweises, seine Überprüfung und Anbringung des Bestätigungsvermerks ein Aufwand, der nach den Grundsätzen des Kostenrechts vom Verursacher zu tragen ist. Die Entgegennahme der Begründung nach § 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 StVZO verursacht ebenfalls Aufwand bei den Zulassungsbehörden. Die im Entwurf vorgesehene Streichung der Gebühren, also die Einführung einer Gebührenfreiheit, kann nicht akzeptiert werden, da die entstehenden Kosten dann von der Allgemeinheit getragen werden müssten.

51. Zu Artikel 3 (Änderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob Regelungen zur Dokumentation sowohl für Verwertungsbetriebe als auch für Schredderanlagen sowie zur Überprüfung dieser Aufzeichnungen durch Sachverständige in die künftige Altfahrzeug-Verordnung aufgenommen werden können.

Ziel muss sein, eine möglichst effiziente Struktur - ohne unnötigen Verwaltungsaufwand und Kosten - aufzuzeigen, die es im Rahmen der Eigenverantwortung der Wirtschaftsbeteiligten ermöglicht, eine Erfolgskontrolle zu führen, wie sie beispielsweise in der Batterieverordnung verankert ist. Dabei sollten die in der Verwertungskette anfallenden Informationen zielgerichtet zusammengeführt werden, damit auch der nach Artikel 9 der Richtlinie 2000/53/EG erforderliche Bericht an die Kommission erstellt werden kann. Darüber hinaus sollten die Stellen und Institutionen benannt werden, bei denen die Informationen zusammengeführt werden. Außerdem wird angeregt, die beim Kraftfahrtbundesamt vorhandenen Datenbestände in die Erfolgskontrolle einzubeziehen und zur eindeutigen Identifizierung der Verwerterbetriebe "amtliche" Betriebsnummern zu vergeben.

52. Zu Artikel 3 (Änderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Die Bundesregierung wird gebeten, darauf hinzuwirken, dass die Verabschiedung des zu novellierenden Anhangs II zu Artikel 4 Nr. 2 der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge durch die EU-Kommission zügig erfolgt.

Dieser Anhang wird zurzeit gemäß Artikel 4 Nr. 2 Buchstabe c bereits von der EU-Kommission überarbeitet. Ziel dabei ist, sachgerechte Ausnahmen von Stoffverboten für Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen zu definieren, um eine Beeinträchtigung der Produktion zu vermeiden.

53. Zu Artikel 3 (Änderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, innerhalb eines Jahres mit Zustimmung des Bundesrates eine allgemeine Verwaltungsvorschrift zu erlassen, aus der eindeutig hervorgeht, unter welchen Voraussetzungen der Einsatz von Abfällen aus der Vorbehandlung und Behandlung von Altfahrzeugen sowie der Behandlung von Restkarossen als stoffliche oder energetische Verwertung anzuerkennen ist. Diese Voraussetzungen sind kontinuierlich fortzuschreiben.

Entscheidende Voraussetzung für den Vollzug der Altfahrzeug-Verordnung und die Ermittlung bzw. Überprüfung der differenzierten Zielvorgaben (Verwertungsquoten) ist die bundeseinheitliche Vorgabe, unter welchen Voraussetzungen der Einsatz von Abfällen aus der (Vor-) Behandlung von Altfahrzeugen und der Behandlung von Restkarossen als stoffliche oder energetische Verwertung anzuerkennen ist. Diese Entscheidung darf nicht in das Ermessen der Vollzugsbehörden oder der Sachverständigen gestellt werden, weil in Anbetracht der Komplexität der Fragestellung und der durchaus gegebenen Möglichkeit, sie in Einzelfällen unterschiedlich zu beantworten, eine Flut von Streitfällen entstehen würde. Diese lassen sich nur durch die bundeseinheitliche Vorgabe vermeiden, z. B. wann der Einsatz von Kunststoffen in einen bestimmten Verfahren als stoffliche Verwertung und wann als energetische Verwertung anzusehen ist. Nach Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes kann die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates entsprechende allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen.

54. Zu Artikel 3 (Änderung der Altfahrzeug-Verordnung)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Rahmen der Notifizierungsverfahren darauf zu achten und sicherzustellen, dass die Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge in den anderen Mitgliedstaaten in vollem Umfang dem Inhalt dieser Richtlinie entspricht und Vorgaben enthält, die denen der Altfahrzeug-Verordnung entsprechen. Dieses betrifft insbesondere die Einhaltung der differenzierten Verwertungsquoten (stoffliche und energetische Verwertung), die Anforderungen an die technische Ausstattung der Betriebe, den Nachweis der erbrachten Leistungen und die Sanktionen für die Nichteinhaltung der Vorgaben.

Wettbewerbsnachteile für die deutschen Automobilhersteller und die deutsche Entsorgungswirtschaft durch die nationale Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge lassen sich nämlich nur dann vermeiden, wenn die hohen Anforderungen, die diese Richtlinie stellt, in allen Mitgliedstaaten einheitlich umgesetzt werden. Nur vergleichbare Standards führen zu vergleichbaren Kosten. Würde von diesem Prinzip abgewichen, käme es zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung, weil die Automobilhersteller, die in den Mitgliedstaaten ansässig sind, die die Richtlinie nur unzureichend umsetzen, finanziell weniger stark belastet werden als Hersteller, die ihren Sitz in der Bundesrepublik Deutschland haben.

55. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren oder alternativ in einem gesonderten Verfahren zeitnah zum Inkrafttreten des Altfahrzeug-Gesetzes die erforderlichen Regelungen zu erlassen, die den Fahrzeugherstellern eine effektive Kontrolle der herstellerseitigen Rücknahmepflichtung für Altfahrzeuge ihrer Marke ermöglicht.

Der Gesetzentwurf beinhaltet in der vorliegenden Fassung bereits einige notwendige Regelungen, die die Missbrauchsmöglichkeiten zu Lasten der Hersteller einschränken. Eine erhebliche Lücke besteht jedoch darin, dass der Entwurf den Herstellern keine Möglichkeit einräumt, um kontrollieren zu können, ob

Altfahrzeuge, die sie vom Letzthalter zurückgenommen haben, endgültig stillgelegt worden sind. Für die Erfassung und Übermittlung der hierfür erforderlichen Daten müssen die entsprechenden Rechtsgrundlagen geschaffen werden. Nur so ist eine effektive Kontrolle der Kostenerstattung für die von den Herstellern unentgeltlich zurückgenommenen Altfahrzeuge und damit die Verhinderung von Missbrauch möglich.

Im Rahmen von vertraglichen Vereinbarungen der Hersteller mit den Demontagebetrieben können zwar Kontrollmöglichkeiten geschaffen werden. Diese können jedoch nicht umfassend und vollständig sein und erlauben lediglich Stichprobenkontrollen. Sie können eine einheitliche und systematisierte Kontrolle auf der Grundlage gesetzlich erhobener Daten nicht ersetzen. Da der vorliegende Entwurf zu erheblichen Belastungen der Automobilindustrie führt, müssen ihr die notwendigen Kontrollinstrumentarien durch ein rechtssicheres und klares Verfahren zur Verfügung gestellt werden. Die in diesem Zusammenhang erfassten Daten können außerdem für das nach der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge vorgeschriebene Monitoring und für die Kontrolle der Betriebe durch die zuständigen Überwachungsbehörden genutzt werden.

Die hierfür erforderlichen Voraussetzungen können durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Fahrzeugregisterverordnung geschaffen werden. Ziel muss es sein, bestimmte Daten bei der Fahrzeugabmeldung zu erfassen (z. B. Nummer des Demontagebetriebes, Datum der endgültigen Stilllegung, Fahrzeugidentitätsnummer), diese von den Zulassungsbehörden an das Kraftfahrt-Bundesamt zu übermitteln und den Inhabern von Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge oder den Fahrzeugherstellern den Zugriff auf diese Daten zu ermöglichen. Darüber hinaus kann auch den Überwachungsbehörden der Zugriff auf die für die Überwachung der Demontagebetriebe erforderlichen Daten ermöglicht werden.