

19.02.02**Empfehlungen
der Ausschüsse**U - Fz - In - Vk - Wizu **Punkt** der 773. Sitzung des Bundesrates am 1. März 2002

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

**Der federführende Ausschuss für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit (U),
der Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In),
der Verkehrsausschuss (Vk) und
der Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des
Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Wi 1. **Zu Artikel 2 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)**

Artikel 2 ist zu streichen.

Begründung:

Artikel 2 des Gesetzentwurfs sieht vor, dass durch Ergänzung von § 6 Abs. 1
Nr. 3a Buchstabe d EStG für solche Fahrzeuge, die vor Inkrafttreten der ge-
setzlichen Rücknahme- und Verwertungsverpflichtung in Verkehr gebracht

Ausgeliefert am 19. FEB. 2002

...

worden sind, die Rückstellungen bis zur jeweiligen Erfüllung zeitanteilig in gleichen Raten zu bilden sind.

Diese vorgesehene Regelung weicht von den allgemeinen bilanzsteuerlichen Grundsätzen ab und ist nur mit fiskalischen Überlegungen zu erklären. Es ist wirtschaftspolitisch unangemessen, der Automobilwirtschaft zu den ohnehin mit dem Gesetzentwurf verbundenen Belastungen in der gegenwärtigen konjunkturellen Entwicklung ein fiskalisches Sonderopfer aufzuerlegen und damit die Anpassung der Unternehmen an absehbar schwierige Rahmenbedingungen in den nächsten Jahren zu behindern.

U 2. 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.

U 3. 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.

U 4. 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)".

U 5. 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.

U 6. 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.

U Wi 7. 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.

U Wi 8. 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.

U 9. 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.

Wi 10. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 1 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist § 3 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Hersteller von Fahrzeugen sind verpflichtet, alle Altfahrzeuge ihrer Marke vom Letzthalter ab Überlassung an eine anerkannte Rücknahmestelle zurückzunehmen. Für die Rücknahme wird von dem Hersteller von dem Ersthalter ein Einmalbetrag in Höhe von 100 Euro als Beitrag für die umweltgerechte Fahrzeugentsorgung erhoben. Der Halterbeitrag ist in der Neuwagenrechnung gesondert auszuweisen und von dem Hersteller ausschließlich für die umweltgerechte Altautoentsorgung zu verwenden. Die Angemessenheit des Halterbeitrages ist alle vier Jahre zu überprüfen und an die Marktbedingungen anzupassen."

Begründung:

Durch die Regelung des Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 1 AltfahrzeugV) werden die deutschen Hersteller einseitig mit den Pflichten und Kosten der Altautoentsorgung belastet. Damit schöpft der deutsche Gesetzgeber die dem AltfahrzeugG zu Grunde liegende EU-Altautorichtlinie voll aus, die für die Hersteller auch günstigere Lösungen zulässt, indem etwa auch die Fahrzeughalter angemessen an den Entsorgungskosten eines Altfahrzeugs beteiligt werden.

Bei der Umsetzung einer europäischen Vorschrift in nationales Recht sollte stets auch die Entwicklung in den anderen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden, zumal im vorliegenden Fall in den anderen Mitgliedstaaten ebenfalls eine sehr leistungsfähige Automobilindustrie ansässig ist. Diesen Grundsatz lässt der vorgelegte Gesetzentwurf jedoch völlig außer Acht.

Die Abwälzung der Alleinverantwortung und der wirtschaftlichen Risiken der Altautoentsorgung allein auf die Hersteller schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie und benachteiligt sie gegenüber den Herstellern der anderen Mitgliedstaaten, die im Einklang mit der EU-Altautorichtlinie nur einen Teil der Entsorgungskosten zu tragen haben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass etwa die Hälfte der in der Europäischen Union zurückzunehmenden Fahrzeuge deutschen Ursprungs ist, auf den deutschen Markt etwa ein Viertel des europäischen Gesamtmarktes entfällt und der Anteil der heimischen Marken am deutschen Markt sehr hoch ist. Insofern ist die deutsche Automobilindustrie von den normierten Entsorgungsaufgaben besonders stark betroffen. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen und Arbeitsplatzverlusten sollte deshalb der in der EU-Altautorichtlinie enthaltene Gestaltungsspielraum genutzt werden und unter Berücksichtigung der nationalen Besonderheiten und der Situation in den anderen Mitgliedstaaten auch am Automobilstandort Deutschland eine Halterbeteiligung bei der Altfahrzeugentsorgung eingeführt werden.

Eine finanzielle Beteiligung der Halter an den Entsorgungskosten erscheint angemessen und verursachungsgerecht, da die Halter für die Umweltbelastungen, die mit dem Produkt Automobil verbunden sind, eine Mitverantwortung tragen. Darüber hinaus wird durch ihre Einbindung in das Entsorgungssystem das allgemeine Umweltbewusstsein gefördert. Der Halterbeitrag sollte von den Herstellern beim Neuwagenverkauf von den Ersthaltern erhoben werden und in der Rechnung gesondert ausgewiesen werden. Die dadurch entstehenden Mehrkosten pro Fahrzeug erscheinen zumutbar und dürften auf die Automobilnachfrage keine negativen Auswirkungen haben.

In 11. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 1 Satz 1 und Absatz 5 AltfahrzeugV)*

In Artikel 3 Nr. 4 sind in § 3 Abs. 1 Satz 1 und Absatz 5 jeweils nach dem Wort "Letzthalter" die Wörter "oder Eigentümer" einzufügen.

Begründung:

Nach Artikel 5 Abs. 4 der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge soll der Letzthalter und/oder Letzteigentümer die Möglichkeit haben, ein Fahrzeug bei einer Verwertungsanlage abzuliefern.

In § 3 Abs. 3 Satz 1 AltfahrzeugV ist die Berechtigung auf den Letzthalter beschränkt. In der Praxis gibt es Fälle, bei denen Eigentümer und Halter des Fahrzeuges nicht identisch sind. Um Vollzugsprobleme zu vermeiden, sollte auch den Eigentümern (zum Beispiel Erben) die Möglichkeit eröffnet werden, die Altfahrzeuge abzuliefern, ohne sich als Halter in den Kraftfahrzeugbrief eintragen lassen zu müssen.

Dieser Empfehlung **widersprechen** der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und der Wirtschaftsausschuss mit folgender

Begründung:

Bei der Anhörung zum Entwurf des Altfahrzeug-Gesetzes vom 7. August 2001 haben die Länder und die beteiligten Kreise deutlich gemacht, dass ein Missbrauch der Altfahrzeug-Verordnung zu Lasten der Hersteller nur dann wirksam verhindert werden kann, wenn ausschließlich dem Letzthalter eines Kraftfahrzeuges die Möglichkeit eingeräumt wird, dieses dem Hersteller zum Zweck der Entsorgung unentgeltlich zu überlassen. Die Bundesregierung hat den Gesetzesentwurf entsprechend geändert und zusätzlich die Belange der Kommunen im Zusammenhang mit der Entsorgung von "Rote-Punkt-Autos" durch § 3 Abs. 2 berücksichtigt.

* Bei Annahme von Ziffer 11 und/oder 12 wird Ziffer 10 redaktionell angepasst.

Die Begründung des Innenausschusses für die Änderung kann nicht akzeptiert werden, weil Kraftfahrzeuge, die im Todesfall vererbt werden, nahezu immer einen positiven Marktwert besitzen und daher von den Erben als Kraftfahrzeug weitergenutzt oder verkauft werden. Das Risiko, ein Kraftfahrzeug mit negativem Marktwert zu erben, besteht nur theoretisch. Sollte es wider Erwarten eine größere Zahl von derartigen Fällen geben, könnte die Begriffsdefinition "Letzthalter" ergänzt werden ("... oder dessen Erbe").

U 12. 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.

U 13. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 2 Satz 2 - neu - AltfahrzeugV)

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 23

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."

* Bei Annahme von Ziffer 11 und/oder 12 wird Ziffer 10 redaktionell angepasst.

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.

U 14. 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.

U Wi 15. 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.

U 16. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 2 AltfahrzeugV)

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 17

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 Werkstattbetreiber 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.

Wi 17. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 2 AltfahrzeugV)

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 16

In Artikel 3 Nr. 4 ist in § 3 Abs. 4 Nr. 2 das Wort "insgesamt" durch die Wörter "vor der Stilllegung" 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 Werkstattbetreiber 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. Dieses wird dadurch erreicht, dass ein Letzthalter mindestens drei Monate die Kosten für Steuer und Versicherung gezahlt haben muss.

U 18. 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.

U
Wi 19. 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.

Wi 20. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 3a – neu- AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 ist in § 3 Abs. 4 nach Nummer 3 folgende Nummer 3a einzufügen:

"3a. das Wesen des Fahrzeugs durch einen nicht serienmäßigen Um-, An-, Ein- oder Aufbau verändert wurde,"

Begründung:

Den Fahrzeugherstellern können zusätzliche Entsorgungskosten, die durch wesentliche Veränderungen Dritter verursacht werden, nicht zugemutet werden.

U
Wi

21. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 6 - 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 das Wort "oder" zu ersetzen.
- d) Nach Nummer 5 ist folgende Nummer 6 anzufügen:

"6. das Fahrzeug nach einen Unfall entsorgt wird, der zu einem wirtschaftlichen Totalschaden geführt hat."

Begründung:

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.

U
Wi

22. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 6 - neu - AltfahrzeugV)*

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

- a) In Nummer 3 ist nach dem Wort "enthält" ein Komma einzufügen.

* Wird bei Annahme von Ziffer 21 und 22 redaktionell angepasst.

- b) In Nummer 4 ist das Wort "oder" durch ein Komma zu ersetzen.
- c) In Nummer 5 ist der Punkt am Ende durch das Wort "oder" zu ersetzen.
- d) Nach Nummer 5 ist folgende Nummer 6 anzufügen:
"6. 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:

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.

In 23. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Satz 2 - neu - AltfahrzeugV)

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 13

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

"Nummer 5 gilt nicht für öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger in den in Absatz 2 bezeichneten Fällen."

Begründung:

Die Regelung in § 3 Abs. 4 Nr. 5 AltfahrzeugV, die als Voraussetzung für die kostenfreie Rücknahme des Fahrzeuges die Vorlegung des Fahrzeugbriefes

vorschreibt, berücksichtigt nicht die in § 3 Abs. 2 AltfahrzeugV vorgesehene Gleichstellung öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger im Sinne des § 15 Abs. 1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes mit dem Letzthalter.

Nach der Begründung des Gesetzentwurfes sollen durch die Regelung in § 3 Abs. 2 AltfahrzeugV die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger von der Entsorgungslast herrenloser Fahrzeuge im Sinne von § 15 Abs. 4 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes, die nach einer Standzeit von einem Monat als Abfall bewerten werden (sog. rote-Punkt-Autos), grundsätzlich entbunden werden. Die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger verfügen bei diesen Fahrzeugen im Regelfall nicht über den Fahrzeugbrief und können diesen auch nicht bei dem Letzthalter beschaffen, so dass die Regelung in § 3 Abs. 2 AltfahrzeugV weitgehend leer liefe.

U 24. 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 Altteilen, 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.

U Wi 25. 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.

U 26. 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.

U 27. 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.

U 28. 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.

U 29. 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.

U 30. 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.

U 31. 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.

U
Wi

32. 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.

U 33. 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.

U 34. 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".

U
Wi

35. 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." ¹

Begründung:

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

U 36. 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.

U
Wi

37. 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 Demontageskosten reduziert.

U
Wi

38. 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.

Wi

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

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa sind im Anhang I Nr. 3.2.2.1 Satz 2 im siebten Spiegelstrich das Komma hinter "Differenzialöl" durch das Wort "und" zu ersetzen und die Wörter "und Stoßdämpferöl, sofern keine Demontage der Stoßdämpfer erfolgt" zu streichen.

Folgeänderung:

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb sind im Anhang I Nr. 3.2.3.2 Satz 1 der erste Spiegelstrich und Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Auf den Ausbau von Stoßdämpfern sollte auf Grund der Unverhältnismäßigkeit von Aufwand und Nutzen verzichtet werden; gleichermaßen sollte auch die Forderung nach Trockenlegung von Stoßdämpfern entfallen. Nach der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge ist der Ausbau bzw. die gezielte Trockenlegung von Stoßdämpfern nicht gefordert.

Außerdem zeigen die praktischen Erfahrungen aus dem Vollzug der Altauto-Verordnung vom 4. Juli 1997, dass der Umgang mit Stoßdämpfern bei der Verwertung von Altfahrzeugen keineswegs einheitlich gehandhabt wird. Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen sollte daher auf den Ausbau von Stoßdämpfern bzw. die Trockenlegung am Fahrzeug verzichtet werden.

U 40. 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).

U 41. 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.

Wi 42. 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.

Wi 43. 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.

U 44. 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.

U 45. 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.

Wi 46. 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.

- U 47. 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.

- U 48. 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.

- U 49. 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.

- U 50. 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 Durchsicht des Verwertungsnachweises vom Demontagebetrieb zusammen mit der Restkarosse an die Schredderanlage weitergeleitet wird. Dieses wird durch die Folgeänderungen (Änderungen in Artikel 4) berücksichtigt.

U
Wi

51. 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.

U
Wi

52. 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.

Vk 53. Zu Artikel 4 Nr. 1 (§ 27a StVZO)

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 54

In Artikel 4 ist Nummer 1 zu streichen.

Begründung:

Das Altfahrzeuggesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge in deutsches Recht. Sie löst insoweit die derzeit bestehenden Vorschriften der Altauto-Verordnung ab.

Im Zusammenhang mit der Anwendung der AltautoV sind außerhalb des Zulassungsverfahrens Vollzugsdefizite deutlich geworden. Diese dürfen nicht dazu führen, dass den Zulassungsbehörden zulassungsfremde Aufgaben übertragen werden.

Es ist nicht nachzuvollziehen, welchen Sinn die Vorlage des Verwertungsnachweises oder der entsprechenden Erklärung des Halters bei der Zulassungsbehörde machen soll, wenn diese nach Prüfung der Angaben zum Fahrzeug und zum Halter (nicht hinsichtlich der Verwertung oder des Verbleibs) wieder an den Halter oder dessen Beauftragten zurückgegeben werden. Abfallrechtlich ist dadurch nichts erreicht, da weder der Verwertungsnachweis noch die entsprechende Erklärung hinsichtlich des Verbleibs eines Fahrzeugs aus abfallrechtlicher Sicht einer weitergehenden Überprüfung unterzogen werden. Insoweit fällt der Gesetzentwurf hinter das geltende Recht zurück, das eine Weiterleitung an die nach Abfallrecht zuständige Stelle vorsieht, damit von dort aus gegebenenfalls ein Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet werden kann.

Sachgerecht wäre eine Lösung, die den bisherigen Fahrzeughalter in Fällen der endgültigen Stilllegung eines Fahrzeuges verpflichtet, der nach Abfallrecht zuständigen Stelle einen Nachweis über die Verwertung des Fahrzeugs oder eine Erklärung über dessen Verbleib vorzulegen. Für den Fall, dass dieser Nachweis nicht vorgelegt wird, könnte ein Bußgeld in einer Höhe vorgesehen werden, die über den üblichen Kosten für die Entsorgung eines Fahrzeuges liegt. Flankierend hierzu wären entsprechende Ordnungswidrigkeitentatbestände für die Ausstellung unvollständiger oder unrichtiger Verwertungsnachweise und Erklärungen vorzusehen.

Um prüfen zu können, dass die betroffenen Fahrzeughalter ihrer Verpflichtung nachkommen, benötigen die zur Durchführung des Altfahrzeug-Gesetzes zuständigen Stellen von der Zulassungsbehörde lediglich folgende Informationen:

- a) die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
- b) Familienname, Vornamen, Ordens- und Künstlernamen sowie Anschrift des Fahrzeughalters und
- c) den Tag der endgültigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs.

Es bietet sich an, dass die Zulassungsbehörde der nach Abfallrecht zuständigen Stelle die entsprechenden Daten im Rahmen eines automatisierten Verfahrens übermittelt.

Dieser Empfehlung **widersprechen** der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und der Wirtschaftsausschuss mit folgender

Begründung:

§ 27a StVZO hat zu erheblichen Vollzugsproblemen und zu einem Verwaltungsaufwand geführt, der in keinem Verhältnis zum Nutzen steht. Die Länder haben daher die Bundesregierung mehrfach aufgefordert, diese Vorschrift zu ändern und insbesondere die Verbleibserklärung zu streichen. Auch das Versenden der Verwertungsnachweise von den Straßenverkehrsbehörden an die für deren Überprüfung zuständigen Ordnungsbehörden hat sich nicht bewährt, weil das für eine systematische Überprüfung erforderliche Personal nicht zur Verfügung steht - und in Zukunft auch nicht stehen wird - und darüber hinaus in den Ländern unterschiedliche Auffassungen darüber bestehen, welche Ordnungsbehörde für die Überprüfung zuständig ist. Vor diesem Hintergrund ist es nicht zielführend, durch die Streichung von Artikel 4 Nr. 1 an einer Regelung festzuhalten, die sich in der Praxis nicht bewährt hat.

Der Vorschlag der Bundesregierung für die Änderung von § 27a StVZO (Artikel 4 Nr. 1) trägt den Vorgaben der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge und dem Wunsch der Länder nach einem einfachen und unbürokratischen Vollzug Rechnung. Er schafft zugleich die Voraussetzungen dafür, dass die Angaben des Verwertungsnachweises und die bei der endgültigen Stilllegung von Altfahrzeugen erfassten Angaben für die Überprüfung der Entsorgung von Altfahrzeugen durch Hersteller und Überwachungsbehörden und für die Erstellung des Monitoringberichts zur Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge genutzt werden können. Hierzu muss allerdings noch das Straßenverkehrsgesetz und die Fahrzeugregister-Verordnung zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend angepasst werden.

Wi 54. Zu Artikel 4 Nr. 1 (§ 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 StVZO)

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 53

In Artikel 4 Nr. 1 sind in § 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 die Wörter "unter Angabe von Gründen" zu streichen.

Begründung:

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 Verwertungsnachweises 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 von Gründen" würde der unzutreffende Eindruck erweckt, dass die Zulassungsbehörden für die Überprüfung der ordnungs- und wahrheitsgemäßen Erklärung zuständig sind.

- U 55. 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.

U 56. 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.

U 57. 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 Letzhalters zu ergänzen, weil ohne diese Angabe Ermittlungen z.B. nach der aktuellen Wohnanschrift über das Einwohnermeldeamt nicht möglich sind.

U 58. 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.

Vk 59. Zu Artikel 4a -neu- (Änderung der FahrzeugregisterV)

Nach Artikel 4 ist folgender Artikel 4a einzufügen:

'Artikel 4a
Änderung der Fahrzeugregisterverordnung

Die Fahrzeugregisterverordnung in der Fassung vom 20. Oktober 1987 (BGBl. I S. 2305), zuletzt geändert durch die Zweiunddreißigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20. Juni 2000 (BGBl. I S. 1090, 1095), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 6 wird folgender § 6a eingefügt:

"§ 6a

Übermittlungen der für die Durchführung der
Altfahrzeug-Verordnung zuständigen Stellen an das
Kraftfahrt-Bundesamt

Die für die Durchführung der Altfahrzeug-Verordnung nach Landesrecht zuständigen Stelle hat dem Kraftfahrt-Bundesamt nach der Vorlage des Verwertungsnachweises oder der Vorlage der Erklärung über den Verbleib des Fahrzeugs folgende Daten mitzuteilen:

- a) die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
- b) den Grund der endgültigen Außerbetriebsetzung und

- c) soweit eine Verwertung des Fahrzeugs erfolgt ist, die Betriebsnummer des Verwertungsbetriebes und das Ausstellungsdatum des Verwertungsnachweises."

2. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

"§ 10a

Übermittlungen der Zulassungsbehörde an die für die
Durchführung der Altfahrzeug-Verordnung
zuständigen Stellen

Die Zulassungsbehörde der für den Wohnsitz des Fahrzeughalters für die Durchführung der Altfahrzeug-Verordnung zuständigen Stelle hat zu dem Zeitpunkt, zu dem 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 Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 42 S. 1) endgültig aus dem Verkehr gezogen ist oder als endgültig aus dem Verkehr gezogen gilt, folgende Daten zu übermitteln:

- a) die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
- b) Familienname, Vorname, Ordens- und Künstlername sowie Anschrift des Fahrzeughalters,
- c) den Tag der endgültigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs."

3. Nach § 11b wird folgender § 11c eingefügt:

"§ 11c

Übermittlungen des Kraftfahrt-Bundesamtes an Inhaber
von Allgemeinen Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge
und an Fahrzeughersteller

Für Maßnahmen nach der Altfahrzeug-Verordnung werden die nach § 1 Abs. 1 Nr. 3 sowie § 3 Abs. 1 Nr. 4, 13 und 14 gespeicherten Daten an die Inhaber von Allgemeinen Betriebserlaubnissen und an Fahrzeughersteller für die jeweilige Fahrzeugmarke übermittelt."

4. In § 12 Abs. 1 wird folgende Nummer 4 eingefügt:

"4. für Anfragen nach der Altfahrzeug-Verordnung unter Verwendung der Fahrzeugmarke und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer:

- a) die Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
- b) Familienname, Vorname, Ordens- und Künstlername sowie die Anschrift des Fahrzeughalters,
- c) den Tag der endgültigen Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs und
- d) den Grund der endgültigen Außerbetriebsetzung." '

Folgeänderung:

In § 12 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b ist am Ende der Punkt durch ein Komma zu ersetzen.

Begründung:

Der Gesetzentwurf enthält keine Rechtsgrundlagen für die Übermittlung von Daten im Zusammenhang mit der Durchführung der Altfahrzeug-Verordnung von

- a) den Zulassungsbehörden an die zur Durchführung der Altfahrzeug-Verordnung nach Landesrecht zuständigen Stellen,
- b) von den zur Durchführung der Altfahrzeug-Verordnung nach Landesrecht zuständigen Stellen an das Kraftfahrt-Bundesamt und
- c) vom Kraftfahrt-Bundesamt an Inhaber von Allgemeinen Betriebserlaubnissen und an Fahrzeughersteller für die jeweilige Fahrzeugmarke.

Diese Lücke soll durch den vorliegenden Vorschlag geschlossen werden.

Vk 60. 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 Verwertungs nachweises, 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.

U 61. 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.

U 62. 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.

U 63. 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.

U
Wi

64. 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 herstellereitigen Rücknahmepflichtung für Altfahrzeuge ihrer Marke ermöglicht.

Sachzu-
sammen-
hang mit
Ziffer 59

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, Fahrzeugidentifikationsnummer), 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.

B

65. Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.