

01.03.02

**Antrag
des Landes Niedersachsen**

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

Punkt 30 der 773. Sitzung des Bundesrates am 1. März 2002

Der Bundesrat möge beschließen:

Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Altfahrzeug-Verordnung)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine Regelung zur Tragung der Entsorgungskosten für Altfahrzeuge aufzunehmen, die den durch die EU-Richtlinie über Altfahrzeuge eingeräumten Spielraum hinsichtlich der Kostenanlastung angemessen nutzt.

§ 3 Absatz 1 AltfahrzeugV in der Fassung des vorliegenden Gesetzentwurfs bestimmt, dass die Kosten der Altfahrzeugentsorgung allein den Fahrzeugherstellern angelastet werden. Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2 der EU-Richtlinie bestimmt aber lediglich, dass die Hersteller einen wesentlichen Teil der Entsorgungskosten zu tragen haben. Somit besteht auch die Möglichkeit, die Fahrzeughalter an den Kosten zu beteiligen.

Die Anlastung der Entsorgungskosten ist unter Wettbewerbsgesichtspunkten der zentrale Aspekt der nationalen Richtlinienumsetzung. Es zeichnet sich ab, dass in anderen Mitgliedstaaten der von der Richtlinie ausdrücklich eingeräumte Spielraum

Ausgeliefert am 01. MRZ. 2002

zugunsten der dortigen Wirtschaft ausgeschöpft werden soll. In Mitgliedstaaten mit bereits eingeführten Verwertungsabgabensystemen wie den Niederlanden ist eine Anpassung an die EU-Richtlinie unter Beibehaltung dieser Beiträge vorgesehen. Es ist deshalb zu befürchten, dass gerade in Deutschland in der wichtigen Frage der Kostenanlastung eine für die Hersteller nachteiligere Regelung getroffen wird als in anderen Mitgliedstaaten und somit ein nicht unerheblicher Wettbewerbsnachteil für die deutsche Automobilindustrie entsteht.

Gerade die deutschen Hersteller sind von der Rücknahmeverpflichtung des kompletten Fahrzeug-Altbestandes aber in besonderem Maße betroffen. Etwa die Hälfte der in der EU zurückzunehmenden Fahrzeuge werden Modelle deutscher Hersteller sein. Der deutsche Markt allein entspricht etwa einem Viertel des europäischen Gesamtmarktes. Die Volumenhersteller sind hiervon besonders betroffen. Weil der Wettbewerb in diesem Segment besonders intensiv ist, können bereits geringe Veränderungen der Kosten erhebliche Auswirkungen haben. Eine Regelung, nach der nicht nur der komplette Fahrzeug-Altbestand von den Herstellern zurückgenommen werden muss, sondern die diesen auch noch die kompletten finanziellen Lasten hierfür überträgt, ist nicht vertretbar.

Wegen der Referenzwirkung der deutschen Altfahrzeuggesetzgebung auf die anderen Mitgliedsländer angesichts des bereits fortgeschrittenen deutschen Gesetzgebungsverfahrens sind die Möglichkeiten der Kostenanlastung deshalb konkret zu prüfen. Die in Deutschland im Rahmen der nationalen Umsetzung eingebrachten Finanzierungsmodelle zu einer Beteiligung der Halter an den Entsorgungskosten müssen noch intensiver auf eine Realisierung überprüft werden als dies bisher geschehen ist.

Es sollte ein Lösungsweg beschritten werden, der neben der Internalisierung der Entsorgungskosten in den Neuwagenpreis, die allgemeinen und übergreifenden Kosten, z. B. für die Einrichtung und die Unterhaltung der herstellerautorisierten Rücknahmestellen, für den Transport der Altfahrzeuge und den Aufbau von Materialkreisläufen sowie für die Forschung und Entwicklung zur recyclinggerechten Kon-

struktion von Fahrzeugen, durch einen angemessenen und richtlinienkonformen Halterbeitrag abdeckt.

Durch eine Halterbeteiligung werden die Umweltziele und insbesondere die Produktverantwortung der Hersteller nicht beeinträchtigt. Sie trägt vielmehr dem Prinzip der gemeinsamen Umweltverantwortung von Herstellern und Fahrzeughaltern für das Automobil Rechnung, denn schließlich trägt auch der Halter für die mit diesem Produkt verbundenen Umweltbelastungen eine Mitverantwortung.