

Antrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Dr. Jürgen Rochlitz, Helmut Wilhelm (Amberg), Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock, Steffi Lemke, Franziska Eichstädt-Bohlig, Vera Lengsfeld, Michael Hustedt und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Erlaß einer Altautoverordnung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

I. Gesetzliche Lage

Schon das Abfallgesetz von 1986 sah in § 14 Verordnungsermächtigungen vor, die eine Vermeidung oder Verringerung schädlicher Stoffe in Abfällen und eine umweltverträgliche Entsorgung sichern sollten. In der 12. Legislaturperiode wurden auf dieser Basis vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit verschiedene Verordnungsentwürfe für unterschiedliche Abfallsektoren mit besonderer Umwelt- und Mengenrelevanz erarbeitet. Die darunter befindliche Altautoverordnung sollte ursprünglich am 1. Januar 1995 in Kraft treten. Sie hat jedoch die Schubladen und Tische des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit nie verlassen, obwohl mit dem 1996 in Kraft tretenden Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz die sog. Produktverantwortung festgeschrieben wurde. Darunter ist die Verantwortung des Herstellers für Produkte von deren „Wiege bis zur Bahre“, d. h. auch für die Verminderung von Abfällen und für deren umweltverträgliche Verwertung und Beseitigung zu verstehen. Diesen Formulierungen folgend, müßte wenigstens im Jahr des Inkrafttretens dieses Gesetzes eine Altautoverordnung vorliegen. Die §§ 22, 23 und 24 dieses Gesetzes ermächtigen erneut die Bundesregierung hierzu, wenn Umfang der Produktverantwortung und die darunter fallenden Erzeugnisse durch Rechtsverordnungen bestimmt werden sollen.

Weder hat die Bundesregierung diesen gesetzlichen Ermächtigungen Taten folgen lassen noch wurden die vielfältigen Ankündigungen der beiden zuständigen Minister in der jetzigen wie auch in der vorigen Legislaturperiode außer bei Verpackungsmaterialien in ein Verordnungswerk umgesetzt. Auch die Empfehlungen der Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ – Drucksache 12/8260 – zum Management der Abfallströme aus der Kraftfahrzeugnutzung wurden nicht aufgenommen.

II. Ausgangslage

Bundesweit müssen 1995 fast 2,9 Millionen Autowracks entsorgt werden. Bis nach der Jahrtausendwende wird sich die Zahl auf über drei Millionen erhöhen und erst nach 2010 auf unter drei Millionen einpendeln, wenn die politischen Rahmenbedingungen zur individuellen Mobilität nicht entscheidend verändert werden.

Gegenwärtig werden von stillgelegten Altfahrzeugen höchstens 10 bis 15 % demontiert. Der überwiegende Teil wird in Shredderanlagen mechanisch zerkleinert – unter meist nicht besonders umweltverträglichen Bedingungen. Die dabei entstehende Shredderleichtfraktion ist häufig durch nicht entnommene Betriebsmittel stark kontaminiert, wurde und wird aber trotzdem an vielen Stellen der Bundesrepublik Deutschland deponiert oder befindet sich – wie in Mannheim – teilweise auf deponieähnlichen Lagern, ohne daß Umweltverträglichkeitsprüfungen vorgenommen worden sind.

Je nach Fahrzeuggewicht fallen pro Pkw zwischen 200 und 600 kg Shredderrückstände an, darunter 125 kg Kunststoffe, 60 kg Leichtmetalle, 25 kg Kupfer, 36 kg Gummi und 35 kg Glas. Diese Mengen summieren sich in der Bundesrepublik Deutschland auf rd. 500 000 t pro Jahr – mit steigender Tendenz, da der derzeitige Kunststoffanteil von 13 % noch weiter zunehmen wird. Bisher kaum diskutiert wurden die Abfallmengen, die bei der Erzeugung der Roh- und Werkstoffe anfallen, die für ein Fahrzeug benötigt werden. So müssen bei der Erzeugung von 1 t Rohstahl etwa 5 t Abraum und 2 t Schlacken entsorgt oder recycelt werden. Bezogen auf ein durchschnittliches Fahrzeug sind dies 4 bis 5 t. Die Kupfermenge in einem Pkw mit einer durchschnittlichen Gesamtmasse von rd. 1 000 kg liegt zwar nur zwischen 5 und 10 kg. Bei deren Verhüttung fallen jedoch zwischen 5 400 und 10 000 kg Abraum, Schlacken und sonstige Abfälle an. Bei der Erzeugung des im Auto enthaltenen Aluminiums (50 bis 70 kg) entstehen zwischen 2 500 und 5 000 kg Abfälle. Bevor ein Fahrzeug überhaupt zum ersten Mal fährt, sind durchschnittlich bereits 26 t Abfall entstanden. Die Altautoverordnung stellt den entscheidenden Hebel dar, diese Abfallmengen und Umweltbelastungen deutlich zu vermindern.

Die Abfallmengen in ihrer absoluten Größe machen deutlich, daß die Schaffung geschlossener Stoffkreisläufe in unserer rohstoffarmen und abfallreichen Gesellschaft sowohl unter globalökologischen, als auch unter ökonomischen Gesichtspunkten absolute Priorität haben müßte. Aber die Realisierung geschlossener Stoffkreisläufe ist bisher noch immer die Ausnahme.

Selbst die Verwertung von Metallschrott, die in anderen Bereichen relativ unproblematisch ist, bringt bei der Altautoverwertung aufgrund der anfallenden gemischten Metallfraktionen mit hohem Kunststoffanteil sowohl in den Shreddern als auch in der Hüttenindustrie erhebliche Probleme mit sich. Zudem stellen viele der gegenwärtig genutzten Entsorgungstechnologien keine Entsorgung im eigentlichen Sinne dar, sondern führen zu einer zeitlichen Verlagerung der Umweltbelastung. Beispiel dafür ist der Einsatz hochwertiger Kunststoffe im Automobilbau. Die in den Kraftfahrzeugen eingesetzten Kunststoffteile sind im Laufe ihrer Nutzung

mechanischen, thermischen und chemischen Beanspruchungen ausgesetzt. Die Alteile sind häufig lackiert oder kaschiert. Dadurch unterscheiden sich die aus Altkunststoffen hergestellten Granulate so stark, daß sich die Wiederverwendung in ähnlich hoch beanspruchten Teilen verbietet. Zudem bestehen die Produkte aufgrund der unterschiedlichen Funktionsanforderung in der Regel aus verschiedenen Werkstoffen. Hier ist der Aufbereitungsprozeß wesentlich komplexer und gegenüber der Herstellung von Primärkunststoff zu teuer. Deshalb beruhen die meisten Ansätze der werkstofflichen Verwertung von Kunststoffen auf dem Kaskadenprinzip: Batteriegehäuse und Stoßfänger aus Polypropylen werden zu Innenkotflügeln, die wiederum nach Ablauf der Lebensdauer zu Fußmatten umgeformt werden. Nur wenn es gelingt, das einmal geschaffene Qualitätsniveau – ohne größere Kosten – auch nach dem Recyclingprozeß wiederherzustellen, ist eine echte Kreislaufführung des eingesetzten Materials möglich.

III. Umweltpolitische Zielsetzung

Die Altautoverordnung soll sicherstellen, daß künftige Autos so konstruiert werden, daß sie zu weniger Abfällen und damit zu weniger Umweltbelastungen führen. Darüber hinaus sollen die nicht vermeidbaren Abfälle verwertet oder umweltgerecht entsorgt werden.

Soll die Abfallmenge infolge von Automobilbau, -nutzung und -recycling langfristig reduziert und der im Kreislaufwirtschaftsgesetz und Altautoverordnung vorgesehene Vorrang der Abfallvermeidung keine bloße Absichtserklärung bleiben, dann müssen die folgenden Ziele einer Produktverantwortung angestrebt werden:

- Erhöhung der Langlebigkeit von Autos und ihrer Komponenten unter Beachtung der Möglichkeiten zur technischen Weiterentwicklung;
- Einzelteile und Komponenten werden wiederverwendungsge- recht gestaltet;
- soweit eine wiederverwendungsfähige Gestaltung technisch nicht realisierbar ist, erfolgt eine für die stoffliche Verwertung gedachte Konstruktion mit entsprechendem Design;
- verbesserte Materialrückführung aus Alt- in Neufahrzeuge;
- Reduktion der insgesamt eingesetzten Materialmengen durch Verminderung der Fahrzeuggrößen bzw. Anpassung des De- signs an die reduzierte Dimensionierung;
- Minimierung der Werkstoffvielfalt;
- Verwendung von langlebigen Materialien mit möglichst geringem Wertverlust;
- Verwendung von Materialien, für die geschlossene Stoffkreis- läufe möglich sind;
- Verwendung von Materialien, die bei Herstellung, Nutzung und Verwertung eine möglichst positive Ökobilanz aufweisen;
- Materialkennzeichnung an Bauteilen und Komponenten, ins- besondere bei Kunststoffen.

Der Bundestag möge beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, eine Altautoverordnung gemäß ihres Entwurfs vom 8. Februar 1994 nach Anpassung an die Vorschriften des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes entsprechend anliegendem Muster zu erlassen.

Am 1. Januar 1998 ist von der Bundesregierung ein Bericht über die Erfahrungen mit der Altautoverordnung vorzulegen.

Bonn, den 12. Dezember 1995

Gila Altmann (Aurich)

Dr. Jürgen Rochlitz

Helmut Wilhelm (Amberg)

Albert Schmid (Hitzhofen)

Rainer Steenblock

Steffi Lemke

Franziska Eichstädt-Bohlig

Vera Lengsfeld

Michaele Hustedt

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Anlage**Verordnung über die Entsorgung von Altfahrzeugen**

Auf Grund der § 6 Abs. 1 Nr. 4, § 7 Abs. 1 Nr. 2 und 4, § 22 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 4, § 24 Abs. 1 Nr. 1, 2, 3 und 4, Abs. 2 Nr. 1, 2, 3 und 4 und § 61 Abs. 1 Nr. 5 und 10 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2705) und § 33 Abs. 1 Nr. 1 und § 47 Abs. 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1952, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Neuordnung des Postwesens und der Telekommunikation vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise mit Zustimmung des Bundesrates:

Artikel 1

Entwurf einer Verordnung über die Vermeidung, Verringerung und Verwertung von Abfällen aus der Altfahrzeugentsorgung (Altfahrzeug-Verordnung, AltfahrzeugV)

§ 1**Abfallwirtschaftliche Ziele**

Abfälle aus der Altfahrzeugentsorgung sollen dadurch vermieden und verringert werden, daß

1. Automobile und deren Bau-, Ersatz-, Austauschteile sowie Zubehör so entwickelt, konstruiert und produziert werden, daß sie eine möglichst lange Lebensdauer erreichen, leicht demontiert und die Bauteile möglichst wiederverwendet oder verwertet werden können, wobei die stoffliche Verwertung Vorrang vor der energetischen Verwertung haben soll;
2. bei der Herstellung von Automobilen, einzelner Bau-, Ersatz-, Austauschteile sowie von Zubehör Materialien verwendet werden, die eine stoffliche Verwertung erleichtern, einheitlich gekennzeichnet sind und eine umweltverträgliche sonstige Entsorgung ermöglichen;
3. nach erfolgter Demontage wiederverwendbare Bauteile möglichst im Automobilbau oder als Ersatzteile wiedereingesetzt werden, nicht wiederverwendbare Bauteile vorrangig stofflich verwertet werden, wobei die gewonnenen Recyclate – soweit technisch möglich – im Automobilbau eingesetzt werden.

§ 2**Anwendungsbereich**

(1) Den Vorschriften dieser Verordnung unterliegt, wer gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmen oder öffentlicher Einrichtungen im Geltungsbereich des Abfallgesetzes

1. Automobile oder Ersatz-, Austauschteile, Zubehör und sonstige, dem Betrieb eines bereits zugelassenen Automobils dienende Bauteile herstellt oder in den Geltungsbereich des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes einführt (Hersteller);
2. Ersatz-, Austauschteile, Zubehör und sonstige, dem Betrieb eines bereits zugelassenen Automobils dienende Bauteile, gleichgültig auf welcher Handelsstufe, in Verkehr bringt (Vertreiber).

(2) Den Vorschriften dieser Verordnung unterliegen ferner der letzte Eigentümer, der letzte Halter und der letzte Besitzer eines Automobils (Letztbesitzer).

(3) Den Vorschriften dieser Verordnung unterliegt auch der Betreiber einer Anlage zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altautos, der sich gemäß § 8 oder § 9 im Auftrag oder freiwillig betätigt (Verwerter).

§ 3

Begriffsbestimmungen

(1) Automobile im Sinne dieser Verordnung sind Personenkraftwagen.

(2) Altautos im Sinne dieser Verordnung sind Automobile, die bei der Zulassungsstelle endgültig aus dem Verkehr gezogen werden oder nach Ablauf eines Jahres seit der vorübergehenden Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr gezogen gelten.

(3) Endverbraucher im Sinne dieser Verordnung ist, wer Ersatz-, Austauschteile, Zubehör und sonstige Bauteile in der an ihn veräußerten Form nicht mehr weiter veräußert.

(4) Letztbesitzer ist der letzte Eigentümer, der letzte Halter oder der letzte Besitzer eines Automobils.

§ 4

Rücknahmepflichten

(1) Der Hersteller von Automobilen oder sein Rechtsnachfolger ist verpflichtet, Altautos vom Letztbesitzer zurückzunehmen. Diese Verpflichtung beschränkt sich auf Altautos seiner Automarke.

(2) Die Rücknahme nach Absatz 1 ist durch die Einrichtung von Rücknahmestellen sicherzustellen. Es sind Rücknahmestellen in zumutbarer Entfernung zu den Verkaufsstellen der Vertragshändler einzurichten. In Landkreisen und kreisfreien Städten, in denen es keine Vertriebsstellen der jeweiligen Automarke gibt, ist zumindest eine Rücknahmestelle einzurichten oder eine andere geeignete Rückgabemöglichkeit zu schaffen.

(3) Die Rücknahme nach den Absätzen 1 und 2 hat für den Letztbesitzer grundsätzlich kostenlos zu erfolgen. Eine Beteiligung des Letztbesitzers an den Entsorgungskosten ist abweichend von Satz 1 in folgenden Fällen zulässig:

1. bei Altautos, bei denen Änderungen bzw. Ergänzungen, die nicht in den Fahrzeugbriefen eingetragen worden sind oder die nicht durch eine verkehrsrechtliche Erlaubnis oder Genehmigung abgedeckt werden, vorgenommen worden sind;
2. bei Altautos, bei denen für den Betrieb erforderliche Teile demontiert worden sind;
3. bei Altautos, die mit nicht betriebsbedingten Teilen, festen Stoffen oder Flüssigkeiten beladen oder wesentlich verunreinigt sind;
4. bei Altautos, bei denen infolge eines Unfalls eine Demontage erheblich erschwert wird oder

5. bei Altfahrzeugen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung zugelassen worden sind, soweit der Hersteller hierfür Typ, Baujahr, durchschnittlichen Werterlös und durchschnittlichen Entsorgungsbetrag veröffentlicht hat.

(4) Vertreiber von Ersatz-, Austauschteilen, Zubehör und sonstiger dem Betrieb eines bereits zugelassenen Automobils dienender Bauteile sind verpflichtet, beim Verkauf eines entsprechenden Bauteils vom Endverbraucher ein gleichartiges gebrauchtes Bauteil an den Verkaufsstellen zurückzunehmen. Ausgenommen sind Teile, die ein Gewicht von 500 g nicht überschreiten. Ein nach Inkrafttreten dieser Verordnung in Verkehr gebrachtes Bauteil ist kostenlos zurückzunehmen.

(5) Hersteller und Vertreiber von Ersatz-, Austauschteilen, Zubehör und sonstiger dem Betrieb eines bereits zugelassenen Automobils dienender Bauteile sind verpflichtet, die vom Vertreiber nach Absatz 4 zurückgenommenen Bauteile zurückzunehmen. Die nach Inkrafttreten dieser Verordnung in Verkehr gebrachten und zurückgenommenen Bauteile sind vom Hersteller und Vertreiber kostenlos zurückzunehmen.

§ 5

Verwertungspflichten

(1) Hersteller und Vertreiber sind verpflichtet, die nach § 4 zurückgenommenen Altfahrzeuge, Ersatz-, Austauschteile, Zubehör und sonstige Bauteile soweit möglich einer Wiederverwendung oder einer Verwertung zuzuführen. Nicht wiederverwendbare und nicht stofflich verwertbare Bauteile und Materialien sind einer energetischen Verwertung oder, sofern diese nicht möglich ist, einer sonstigen umweltverträglichen Entsorgung zuzuführen.

(2) Die zurückgenommenen Altfahrzeuge sind grundsätzlich von ihren Betriebsstoffen getrennt nach dem jeweiligen Betriebsstoff zu befreien (trockenzulegen) und, soweit für die Wiederverwendung von Bauteilen, die Verwertung oder für die umweltverträgliche Entsorgung erforderlich, zu demontieren. Die aufgefangenen Betriebsstoffe sind, soweit möglich, einer Wiederverwendung oder Verwertung zuzuführen.

§ 6

Verwertungsziele

Im Rahmen der Verwertungspflichten des § 5 ist bei den einzelnen Materialien eine Wiederverwendung bzw. Verwertung zumindest in folgender Größenordnung anzustreben:

Materialfraktion	Wiederverwendung und Verwertung in Gew. - %	
	1997	2000
Stahl	ca. 100	ca. 100
NE-Metalle	85	90
Kunststoffe		
(ohne Elastomere)	20	80
Reifen	70	80
Sonstige Elastomere	20	50
Glas	30	60
Sonstige Fraktionen	30	50

§ 7

Nachweispflichten

(1) Hersteller von Automobilen haben sich einer Kontrolle durch unabhängige, anerkannte Sachverständige zu unterziehen. Hierzu sind Nachweise über die Rücknahmestellen, über die erfaßten Automobile, über die erfaßten, wiederverwendeten, stofflich verwerteten, im Automobilbau wiedereingesetzten, in anderen Anwendungsbereichen wiedereingesetzten, energetisch verwerteten und über die einer sonstigen umweltverträglichen Entsorgung zugeführten Mengen aufgegliedert nach den in § 6 aufgeführten Materialfraktionen zu erbringen.

(2) Hersteller von Reifen haben sich einer Kontrolle durch unabhängige, anerkannte Sachverständige zu unterziehen. Hierzu sind Nachweise über die erfaßten, wiederverwendeten, stofflich verwerteten, energetisch verwerteten und über die einer sonstigen Entsorgung zugeführten Altreifen zu erbringen.

(3) Die nach den Absätzen 1 und 2 zu führenden Nachweise sind der für die Abfallwirtschaft zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Behörde für das jeweils vorherige Kalenderjahr zum 1. Juli eines Jahres, erstmals zum 1. Juli 1997, vorzulegen.

(4) Vertreiber von Reifen sind verpflichtet, über die Rücknahme und Weitergabe von Altreifen Belege vorzuhalten und auf Verlangen der für die Abfallwirtschaft zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Behörde vorzulegen.

§ 8

Beauftragung Dritter

Hersteller und Vertreiber können sich zur Erfüllung der in dieser Verordnung bestimmten Pflichten Dritter bedienen.

§ 9

Überlassungspflicht des Letztbesitzers

(1) Der Letztbesitzer eines Altautos hat dieses bei endgültiger Abmeldung dem Hersteller, einem von diesem beauftragten Dritten oder einem sonstigen Verwerterbetrieb, der durch ein Gutachten eines unabhängigen, anerkannten Sachverständigen belegt, daß er die Anforderungen gemäß § 5 Abs. 1 AbfG und die Anforderungen im Anhang I dieser Verordnung erfüllt, zu überlassen. Solange der Letztbesitzer eine umweltverträgliche Lagerung des Altautos gewährleistet, ruht die Pflicht, das Altauto einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.

(2) Der Nachweis des Letztbesitzers zur Erfüllung der Pflichten nach Absatz 1 erfolgt durch die Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung oder einer Erklärung über die umweltverträgliche Lagerung des Altautos gegenüber der Kraftfahrzeugzulassungsstelle.

§ 10

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 10 des KrW-/AbfG handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 4 Abs. 1 Altautos nicht zurücknimmt,
2. entgegen § 4 Abs. 2 die Rücknahme nicht durch die Einrichtung von Rücknahmestellen sicherstellt,
3. entgegen § 4 Abs. 3 Satz 1 die Altautos, die kostenlos zurückzunehmen sind, nicht kostenlos zurücknimmt,
4. entgegen § 4 Abs. 4 oder Abs. 5 Ersatz-, Austauschteile, Zubehör oder sonstige Bauteile nicht zurücknimmt,
5. entgegen § 5 Abs. 1 die nach § 4 zurückgenommenen Altautos, Ersatz-, Austauschteile, Zubehör und sonstigen Bauteile weder einer Wiederverwendung noch einer Verwertung zuführt,
6. entgegen § 5 Abs. 1 Satz 2 nicht wiederverwendbare oder nicht stofflich verwertbare Bauteile oder Materialien nicht einer energetischen Verwertung oder einer sonstigen umweltverträglichen Entsorgung zuführt,
7. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 die zurückgenommenen Altautos nicht trockenlegt oder nicht demontiert,
8. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 2 die aufgefangenen Betriebsstoffe nicht einer Wiederverwendung oder Verwertung zuführt,
9. entgegen § 7 einen Nachweis nicht erbringt,
10. entgegen § 9 Abs. 1 ein Altauto nicht überläßt.

Anhang I (zu §§ 7 und 10)

Anforderungen an Anlagen zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altautos

I.

Für die Errichtung und den Betrieb von Anlagen zur Behandlung, Verwertung und umweltverträglichen Entsorgung von Altautos ist mindestens den in dem von der Länderarbeitsgemeinschaft Abfallbeseitigung (LAGA) herausgegebenen „Merkblatt über die Errichtung und den Betrieb von Anlagen zur Lagerung und Behandlung von Autowracks (Autowrack-Merkblatt)“ aufgeführten Empfehlungen zu entsprechen.

II.

Darüber hinaus sind zusätzlich folgende Anforderungen zu erfüllen:

– Trockenlegung

Die Altautos sind grundsätzlich vollständig von allen Betriebsstoffen zu befreien.

– Demontage

Die Altautos sind so zu zerlegen, daß Bauteile und Materialien soweit möglich wiederverwendet oder verwertet werden können.

– Getrennthaltung

Die demontierten Bauteile und Materialien sind getrennt zu halten, soweit dies für eine Wiederverwendung oder Verwertung vorteilhaft ist.

– Wiederverwendung

Die demontierten Bauteile sind, soweit sicherheitstechnisch vertretbar und technisch möglich, einer Wiederverwendung zuzuführen.

– Verwertung

Die demontierten Bauteile und Materialien sind, soweit diese nicht wiederverwendet werden können, einer Verwertung zuzuführen. Die stoffliche Verwertung hat hierbei Vorrang vor der energetischen Verwertung.

– Buchführung über Material-/Stoffströme

Die Anlagenbetreiber haben über Erfassung, Trockenlegung, Demontage, Wiederverwendung, stoffliche Verwertung, energetische Verwertung, thermische Behandlung, Deponierung bzw. sonstigen Verbleib der Material-/Stoffströme Buch zu führen.

– Überprüfung

Die Anlagen sind mindestens halbjährlich von einem unabhängigen, anerkannten Sachverständigen auf die Einhaltung dieser Anforderungen zu überprüfen. Einmal jährlich ist hierüber ein zusammenfassender Überprüfungsbericht sowie eine Bilanzierung der Material-/Stoffströme vom Sachverständigen der zuständigen Behörde vorzulegen.

Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 20. Juni 1973 in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert ... , wird wie folgt geändert:

1. In § 27 Abs. 5 Satz 1 werden nach den Wörtern „des Scheins und gegebenenfalls der Anhängerverzeichnisse“ die Wörter „sowie des Nachweises über die ordnungsgemäße Entsorgung oder eine Erklärung über den Verbleib des Fahrzeugs,“ eingefügt.
2. In § 27 Abs. 5 wird als Satz 2 der Satz „Wird kein Nachweis über die ordnungsgemäße Entsorgung vorgelegt oder eine Erklärung über den Verbleib des Fahrzeugs abgegeben, so ist hierüber die für die Abfallwirtschaft zuständige Behörde zu benachrichtigen,“ eingefügt. Die Numerierung der folgenden Sätze wird entsprechend verändert.

Anhang II (zu § 9) neu

Nachweis über die ordnungsgemäße Entsorgung oder über die umweltverträgliche Lagerung des Altautos zur Vorlage bei der Kraftfahrzeugzulassungsstelle bei Abmelden des Fahrzeugs

Das Fahrzeug:

Amtliches Kennzeichen:

Fahrzeugart:

Fahrzeughersteller:

Typ und Ausführung:

Fahrzeug-Identitäts-Nr.:

Fahrzeugbrief-Nr.:

Halter: (Name, Vorname, Geburtsdatum, Straße, Haus-Nr., PLZ, Wohnort)

* habe ich am ... an

(Firma, Straße, Haus-Nr.,
PLZ, Wohnort)

zur Verwertung bzw. ordnungsgemäßen Entsorgung überlassen.

Ort, Datum, Unterschrift

* Ich bestätige die Annahme
des o. g. Fahrzeugs.

Ort, Datum, Unterschrift

* werde ich solange auf dem Grundstück ... (PLZ, Wohnort, Str.-Nr.) umweltverträglich lagern, bis die zuständige Abfallbehörde eine anderslautende schriftliche Mitteilung von mir erhält.

Ort, Datum, Unterschrift

Artikel 3**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1996 in Kraft.

Begründung**[A. Allgemeines]**

Ziel der Verordnung ist es zum einen, Maßnahmen zur Vermeidung und Verwertung einzuleiten und zu fordern, die eine deutliche Verringerung von Abfällen aus der Altautoentsorgung bewirken und zum anderen, eine umweltverträgliche Entsorgung der nicht verwertbaren Abfälle sicherzustellen.

Ausgangslage

In der Bundesrepublik Deutschland ist die Zahl der Neuzulassungen von Personenkraftwagen (Pkw) in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Derzeit gibt es in Deutschland einen Bestand von etwa 40 Millionen Pkw. Die Entsorgungsseite stellt sich gegenwärtig wie folgt dar: In den letzten Jahren wurden jährlich jeweils über

2 Millionen Pkw verschrottet. 1990 waren es 2,6 Millionen Pkw, 1991 belief sich ihre Anzahl auf 2,3 Millionen und für 1992 wird mit 2,7 Millionen endgültig stillgelegten Pkw gerechnet.

Davon nehmen gegenwärtig ca. 95 % der Altfahrzeuge den Weg über inländische Schrottbetriebe. Der Rest wird exportiert, z. Z. mit steigender Tendenz. Die Wiederverwendung von Aggregaten und Bauteilen liegt heute erst bei 10 %. Die Autowracks werden überwiegend in Shreddern mechanisch zerkleinert, wobei ein Gewichtsanteil von rd. 75 % des Gesamtfahrzeugs erfaßt und verwertet wird. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Stahl, Gußeisen und NE-Metalle, wie Aluminium, Kupfer, Blei und Magnesium.

Beim Shredderprozeß bleibt die sog. Shredderleichtmüllfraktion, mittlerweile ca. 500 000 t pro Jahr, übrig. Diese besteht hauptsächlich aus Kunststoffen, Gummi und Glas, die mit Resten von Betriebsflüssigkeiten, polychlorierten Biphenylen (PCB) und Schwermetallen wie z. B. Cadmium und Blei kontaminiert sind. Trotz ihrer teilweise hohen Schadstoffgehalte werden die Shredderrückstände gegenwärtig zu fast 95 % auf Hausmülldeponien verbracht. Der ständig wachsende Kunststoffanteil (1970: 2,9 %, 1983: 10,2 %, 1991: 13 %) führt dazu, daß die Menge der Shredderrückstände auch in Zukunft größer werden wird.

Von den derzeit ca. 5 000 Schrottbetrieben bzw. Altfahrzeugverwertern in Deutschland erfüllen nur etwa 1 000 die umweltrechtlichen Anforderungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 27. September 1994. Schädigungen der Umwelt und zukünftige Altlasten sind in der Vergangenheit wiederholt zu beklagen gewesen und in zunehmendem Maße für die Zukunft vorhersehbar.

Besonders aufgrund der Erfahrungen in den letzten Jahren ist zu besorgen, daß wieder Zustände eintreten werden, die teilweise schon während der 70er Jahre herrschten. Damals hatte allzu häufig der letzte Halter sein Altfahrzeug auf öffentlichen Plätzen abgestellt, nachdem er möglichst alle Hinweise auf seine Identität am Fahrzeug entfernt hatte. Es blieb dann den Ordnungsbehörden und den entsorgungspflichtigen Körperschaften überlassen, das Autowrack ordnungsgemäß zu entsorgen und die Kosten dafür zu tragen. Die Zahl der im öffentlichen Verkehrsraum oder in Feld, Wald und Wiese abgestellten nicht mehr zugelassenen Autos ist in den letzten Jahren wieder deutlich angewachsen. So wurden beispielsweise im Land Berlin im Jahre 1992 ca. 42 000 Altfahrzeuge „wild abgestellt“. Hieraus folgten finanzielle Aufwendungen für das Land Berlin in der Größenordnung von rd. 9 Mio. DM. Jahr für Jahr fallen auch erhebliche Mengen an Ersatz- und Austauschteilen aus Automobilen an. Allein die Altreifen machen jährlich 550 000 bis 600 000 t aus. Davon werden gegenwärtig ca. 100 000 t Reifen runderneuert, 20 000 t als Gummigranulat oder Gummimehl stofflich verwertet, 210 000 t energetisch verwertet und 260 000 t deponiert. Es gibt Hinweise darauf, daß Altreifen ebenfalls zunehmend exportiert werden.

Grundzüge der Verordnung

Mit der Altautoverordnung wird der zu Beginn der 12. Legislaturperiode von der Regierungskoalition vereinbarten umfassenden Integration der Umweltvorsorge entsprochen. Die in der Koalitionsvereinbarung festgelegte Verantwortung des Produzenten und Konsumenten für den gesamten Lebenszyklus von Produkten wird hiermit für den Automobilbereich umgesetzt.

Kernpunkt der Altautoverordnung ist die Verpflichtung von Herstellern und Vertreibern von Automobilen und von Ersatz-, Austauschteilen und Zubehör, Altautos bzw. deren Teile nach der endgültigen Stilllegung bzw. nach Gebrauch vom Letztbesitzer zurückzunehmen und einer Wiederverwendung oder einer Verwertung zuzuführen.

Ziele der Verordnung

Abfälle aus der Altautoentsorgung sollen in Zukunft dadurch vermieden oder verringert werden, daß

- Automobile und deren Bau-, Ersatz-, Austauschteile sowie Zubehör so entwickelt, konstruiert und produziert werden, daß sie eine möglichst lange Lebensdauer erreichen, leicht demontiert und die Bauteile möglichst wiederverwendet oder verwertet werden können, wobei die stoffliche Verwertung Vorrang vor der energetischen Verwertung haben soll;
- für die Herstellung von Automobilen, einzelner Bau-, Ersatz-, Austauschteile sowie von Zubehör Materialien verwendet werden, die eine stoffliche Verwertung erleichtern, einheitlich gekennzeichnet sind und eine umweltverträgliche sonstige Entsorgung ermöglichen;
- nach erfolgter Demontage wiederverwendbare Bauteile möglichst im Automobilbau oder als Ersatzteile eingesetzt werden, nicht wiederverwendbare Bauteile vorrangig stofflich verwertet werden, wobei die gewonnenen Recyclate – soweit technisch möglich – im Automobilbau eingesetzt werden sollten.

Regelungen der Verordnung

- Verpflichtung der Hersteller und Vertreiber zur Rücknahme der Altautos bzw. von deren Bau-, Ersatz-, Austauschteilen und Zubehör;
- geeignete Rücknahmestellen sind einzurichten;
- Rücknahme der nach Inkrafttreten der Verordnung in Verkehr gebrachten Autos bzw. deren Ersatz- und Austauschteile grundsätzlich kostenlos für den Letztbesitzer;
- Verpflichtung zur Wiederverwendung und Verwertung, wobei die stoffliche Verwertung Vorrang vor der energetischen Verwertung hat;
- Verpflichtung zur Trockenlegung, getrennter umweltverträglicher Entsorgung und Demontage;
- Vorgabe von Verwertungszielen für die Wiederverwendung und Verwertung;

- Nachweispflichten der Hersteller von Automobilen und der Hersteller und Vertreiber von Reifen;
- Hersteller und Vertreiber können sich zur Erfüllung der Pflichten Dritter bedienen;
- Überlassungspflicht des Letztbesitzers und Pflicht zur Vorlage eines Entsorgungsnachweises bei der Kraftfahrzeugzulassungsstelle;
- Festlegung konkreter Anforderungen an Anlagen zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altfahrzeugen.

Während in der Vergangenheit die Entwicklung, Herstellung und Vermarktung von Autos im Vordergrund standen, so soll in Zukunft derjenige, der Automobile herstellt und vermarktet, auch die Verantwortung für ihre Entsorgung übernehmen. Dies soll dazu führen, daß bereits bei Entwicklung und Konstruktion überlegt wird, wie ein Automobil recycling-freundlich – leicht zerlegbar und verwertbar – hergestellt wird.

Umsetzung von EG-Richtlinien

Nach Artikel 3 Abs. 1 der Richtlinie des Rates vom 18. März 1991 zur Änderung der Richtlinie 75/442/EWG über Abfälle (91/156/EWG) treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um in erster Linie die Verhütung oder Verringerung der Erzeugung von Abfällen und ihrer Gefährlichkeit zu fördern. In zweiter Linie soll die Verwertung der Abfälle im Wege der Rückführung, der Wiederverwendung, des Wiedereinsatzes oder anderer Verwertungsvorgänge im Hinblick auf die Gewinnung von sekundären Rohstoffen oder die Nutzung von Abfällen zur Gewinnung von Energie gefördert werden. Mit der Altfahrzeugverordnung wird sowohl die erste Linie – z. B. Verringerung des Schadstoffpotentials und des Aufkommens an Shredderleichtmüllfraktion – als auch die zweite Linie – z. B. durch Steigerung von Wiederverwendung und Verwertung – verfolgt.

Kosten

Derzeit ist eine drastische Kostenentwicklung in der Abfallwirtschaft festzustellen. Es muß damit gerechnet werden, daß sich die derzeitigen Entsorgungskosten in den nächsten zehn Jahren zumindest verdoppeln werden. Dies gilt auch für die Entsorgung von Altfahrzeugen.

Durch die vorgesehenen Regelungen werden den Herstellern und Vertriebern von Autos bzw. deren Bauteilen Rücknahme-, Verwertungs- und Entsorgungspflichten auferlegt. Entsprechend dem Verursacherprinzip werden die Kosten für die Erfassung, Trennung, Demontage, Verwertung und sonstige umweltverträgliche Entsorgung eines Altfahrzeugs bzw. eines Bauteils zukünftig in den Produktpreis mit einbezogen.

Durch die Regelungen werden bislang externalisierte Umweltkosten preiswirksam gemacht und dadurch die Entstehung neuer Umweltbelastungen (Deponien, Altlasten) verhindert.

Dem Bund entstehen keine Kosten.

Den Ländern und Gemeinden entstehen voraussichtlich geringe Kosten für den erforderlichen Vollzug der Regelungen.

Gleichzeitig werden Länder und Gemeinden Einsparungen von Kosten für die Deponierung und von Kosten für die Sanierung von Flächen zur Behandlung von Autowracks und von Deponien haben.

Die öffentliche Hand wird derzeit in starkem Maße kostenmäßig belastet durch die Entsorgung der im öffentlichen Verkehrsraum und in Feld, Wald und Wiese abgestellten nicht mehr zugelassenen Kraftfahrzeuge. Solche kostenmäßigen Belastungen der öffentlichen Hand wird es nach Inkrafttreten der Altautoverordnung nicht mehr geben, da die Altautoverordnung zur Gewährleistung einer umweltverträglichen Entsorgung die Vorlage eines Entsorgungsnachweises bei der Abmeldung des Autos bei der Kfz-Zulassungsstelle vorsieht.

Preiswirkungen

Auswirkungen auf die Preise von Autos und deren Bauteile sind zu erwarten. Da die Einbeziehung der Entsorgungskosten in den Neuwagenpreis jedoch auch dem Wettbewerb unterliegt, besteht für die Automobilhersteller der Anreiz, betreffende Kosten so niedrig wie möglich zu halten.

Soweit Einzelpreiserhöhungen entstehen, dürften diese wegen ihres Anteils an den Gesamtproduktionskosten so gering sein, daß keine Auswirkungen auf das Preisniveau bzw. Verbraucherpreisniveau zu erwarten sind.

B. Zu den Vorschriften im einzelnen

Zu Artikel 1

Zu § 1

§ 1 richtet sich an die Hersteller von Automobilen und von Bau-, Ersatz-, Austauschteilen sowie von Zubehör (Teilen). Hier werden die langfristigen Ziele genannt, die zur Vermeidung, Verringerung und Verwertung von Abfällen aus der Altautoentsorgung angestrebt werden sollen.

Wesentlicher Bestandteil der Altautoverordnung ist die Festlegung der Verantwortung der Hersteller auch für die Entsorgung der von ihnen erzeugten Produkte. Bereits bei Entwicklung und Konstruktion sollen in Zukunft die Hersteller berücksichtigen, daß Automobile möglichst langlebig, leicht zerlegbar und verwertbar hergestellt werden. Die Wahl der zum Einsatz kommenden Werkstoffe und eine Kennzeichnung der Werkstoffe wird dabei sowohl eine Verwertung als auch eine umweltverträgliche sonstige Entsorgung erleichtern können.

Die Wiederverwendung von Teilen hat hierbei Vorrang vor der Verwertung, wobei wiederum die stoffliche Verwertung Vorrang vor der energetischen Verwertung haben soll.

Die Rückführung von Werkstoffen aus Altautos in Form von Recyclaten erneut in die Produktion von Automobilen soll angestrebt werden.

Die Umsetzung der Forderungen des § 1 hat unter Berücksichtigung anderer gesetzlicher Regelungen zu erfolgen wie z. B. sicherheitstechnischer Anforderungen.

Ermächtigungsgrundlage für § 1 ist § 22 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 4 sowie § 24 Abs. 1 Nr. 1 des KrW-/AbfG.

Zu § 2

§ 2 legt den Anwendungsbereich dieser Verordnung fest.

Absatz 1 Nr. 1 erfaßt jeden, der gewerbsmäßig im Geltungsbereich des Abfallgesetzes Automobile oder Ersatz-, Austauschteile, Zubehör und sonstige den Betrieb eines bereits zugelassenen Automobils dienende Bauteile herstellt. Das sind Hersteller oder Importeure, die an die Stelle der ausländischen Hersteller treten.

Als Vertreiber ist in Absatz 1 Nr. 2 der definiert, der Ersatz-, Austauschteile, Zubehör und sonstige den Betrieb eines bereits zugelassenen Automobils dienende Bauteile unabhängig von der Handelsstufe in Verkehr bringt.

Erfaßt ist auch die Abgabe an Endverbraucher im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmen oder durch öffentliche Einrichtungen des Bundes, der Länder und der Gemeinden.

In § 2 Abs. 2 wird der Letztbesitzer definiert. Neben dem Halter eines Automobils wird der Eigentümer aufgenommen, für die Fälle, in denen es einen Halter – der Verantwortliche nach dem Straßenverkehrsrecht – nicht mehr gibt oder Halter und Eigentümer nicht identisch sind. Für die Fälle, in denen weder Halter noch Eigentümer zu ermitteln sind – gedacht ist hier vor allem an „wild abgestellte“ Autos –, wird zusätzlich der Begriff „Besitzer“ angeführt. Im weiteren Verordnungstext wird zur Vereinfachung lediglich von „Letztbesitzer“ gesprochen.

§ 2 Abs. 3 legt fest, daß der Betreiber einer Anlage zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altautos, der sich gemäß § 8 als beauftragter Dritter betätigt oder aber sich als sog. sonstiger Verwerterbetrieb freiwillig mit der Entsorgung von Altautos beschäftigt, ebenfalls den Vorschriften dieser Verordnung unterliegt. Zur Vereinfachung wird der Begriff „Verwerter“ eingeführt.

Ermächtigungsgrundlage für § 2 ist § 24 Abs. 1 Nr. 2, 3 und 4 und Abs. 2 Nr. 2, 3 und 4 KrW-/AbfG.

Zu § 3

§ 3 legt Begriffsbestimmungen fest.

Absatz 1 definiert Pkw als Automobile im Sinne dieser Verordnung. Das heißt, unter diese Verordnung fallen lediglich Pkw, die in den letzten Jahren in beträchtlicher Anzahl – ca. 2,5 Millionen jährlich – zur Entsorgung anfallen, nicht aber die Nutzkraftwagen wie z. B. Lastkraftwagen (ca. 100 000 jährlich) und Busse (ca. 5 000 jährlich), deren Entsorgung gegenwärtig keine besonderen Probleme bereitet.

Absatz 2 definiert Altautos. Hierzu zählen Automobile, die bei der Zulassungsstelle endgültig aus dem Verkehr gezogen werden und Automobile, die nach Ablauf eines Jahres seit der vorübergehen-

den Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr gezogen gelten. Automobile, die vorübergehend stillgelegt werden oder endgültig stillgelegt werden, aber noch zum Verkehr eingesetzt werden sollen, werden nicht als Altautos im Sinne dieser Verordnung angesehen.

Absatz 3 definiert den Endverbraucher. Unbeachtlich ist hier, ob es sich um einen privaten Verbraucher handelt oder ob ein gewerbliches oder industrielles Unternehmen die Ware (Ersatz-, Austauschteile, Zubehör und sonstige Bauteile) in der an ihn veräußerten Form nicht mehr weiter veräußert.

In Absatz 4 erfolgt zur Klarstellung nochmals die Definition des Letztbesitzers.

Zu § 4

Absatz 1 verpflichtet den Hersteller von Automobilen oder seinen Rechtsnachfolger, Altautos vom Letztbesitzer zurückzunehmen. Diese Rücknahmeverpflichtung ist markenbezogen.

In Absatz 2 ist festgelegt, daß die Rücknahme durch die Einrichtung von Rücknahmestellen sicherzustellen ist. Hierzu sind Rücknahmestellen in einer für den Letztbesitzer zumutbaren Entfernung zu den Verkaufsstellen der Vertragshändler einzurichten. Verkaufsstellen können gleichzeitig auch Rücknahmestellen sein. In Landkreisen und kreisfreien Städten, in denen ein Hersteller keine Vertriebsstelle hat, hat er entweder zumindest eine Rücknahmestelle einzurichten oder aber eine andere geeignete Rückgabemöglichkeit zu schaffen. Dies kann auch durch Einrichtung eines Holsystems geschehen.

Absatz 3 legt fest, daß die Rücknahme nach den Absätzen 1 und 2 für den Letztbesitzer grundsätzlich kostenlos zu erfolgen hat. Die für den Letztbesitzer grundsätzlich kostenlose Rücknahme soll dazu beitragen, daß das Altauto auch tatsächlich zurückgegeben wird. Aufgrund sozialer Rücksichtnahme soll die Belastung mit den Entsorgungskosten nicht zentral den Letztbesitzer treffen. Sachgerechter ist es, die Entsorgungskosten bereits von vornherein in den Neuwagenpreis zu integrieren. Hierdurch ist eine Beteiligung aller Besitzer eines Autos an diesem Kostenfaktor beim Weiterverkauf möglich. Da die Einbeziehung der Entsorgungskosten in den Neuwagenpreis auch dem Wettbewerb unterliegt, ergibt sich ein weiterer Vorteil durch den resultierenden Anreiz der Automobilhersteller, betreffende Kosten so niedrig wie möglich zu halten.

In Absatz 3 wurden unter den Nummern 1 bis 5 Ausnahmefälle aufgeführt, in denen eine Beteiligung des Letztbesitzers an den Entsorgungskosten erfolgen kann. Diese Ausnahmeregelungen verhindern, daß die Entsorgung von Altautos zu unzumutbaren Kostenbelastungen der Hersteller von Automobilen führt.

Absatz 4 verpflichtet den Vertreiber von Ersatz-, Austauschteilen, Zubehör und sonstiger dem Betrieb eines zugelassenen Automobils dienenden Bauteile beim Verkauf eines entsprechenden Teils ein gleichartiges, gebrauchtes Teil zurückzunehmen. Die Eingrenzung auf ein „gleichartiges“ Teil soll verhindern, daß z. B. ein Vertreiber beim Verkauf eines Zubehörteils einen Altreifen

zurücknehmen muß. Gleichzeitig bedeutet dies aber auch, daß die Rücknahmeverpflichtung nicht marken- oder firmenbezogen zu verstehen ist. Ein Händler, der Reifen in seinem Sortiment führt, ist zur Rücknahme eines Altreifens, ganz gleich welcher Marke oder Herkunft, verpflichtet. Die Rücknahme muß an der Verkaufsstelle oder bei Lieferung am Ort der Übergabe erfolgen. Zur Wahrung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit zwischen technischem und wirtschaftlichem Aufwand auf der einen Seite und dem ökologischen Nutzen auf der anderen Seite wurde eine Kleinteileregulierung aufgenommen. Insbesondere die Rücknahme von Kleinteilen wie z. B. Glühbirnen, Schrauben, Keilriemen usw. macht keinen Sinn. Von der Rücknahmepflicht ausgenommen wurden daher Teile, die ein Gewicht von 500 g nicht überschreiten.

Absatz 5 verpflichtet Hersteller und Vertreiber – hier in der Regel Zwischenhandel und Importeur –, die von der vorhergehenden Handelsstufe nach Absatz 4 zurückgenommenen Teile von dieser ebenfalls zurückzunehmen.

Ermächtigungsgrundlage für § 4 ist § 24 Abs. 1 Nr. 1 und 3 und Abs. 2 Nr. 1, 2 und 3 KrW-/AbfG.

Zu § 5

In Absatz 1 wird die Verpflichtung von Herstellern und Vertreibern festgelegt, die nach § 4 zurückgenommenen Altautos und Teile einer Wiederverwendung oder einer Verwertung zuzuführen. Auch hier gilt die Rangfolge: Wiederverwendung, stoffliche Verwertung, energetische Verwertung und sonstige umweltverträgliche Entsorgung.

Absatz 2 legt fest, daß die zurückgenommenen Altautos grundsätzlich von ihren Betriebsstoffen zu befreien und soweit für die Wiederverwendung, die Verwertung oder für die umweltverträgliche Entsorgung erforderlich, zu demontieren sind. Auch die Betriebsstoffe sind vorrangig einer Wiederverwendung oder stofflichen Verwertung zuzuführen. Die Einschränkung „grundsätzlich“ bei der Trockenlegung gilt z. B. für Motoren, die einer Wiederverwendung zugeführt werden sollen. Bei diesen darf das Motoröl im Regelfall nicht abgelassen werden.

Ermächtigungsgrundlage für § 5 ist § 6 Abs. 1 Nr. 4 und § 7 Abs. 1 Nr. 2 und 4 KrW-/AbfG.

Zu § 6

Zur Konkretisierung der Verwertungspflichten in § 5 werden in § 6 sog. Verwertungsziele vorgegeben. Bei den Materialfraktionen Stahl, NE-Metalle, Kunststoffe (ohne Elastomere), Reifen, sonstige Elastomere, Glas und sonstige Fraktionen sollen konkrete Verwertungsziele angestrebt werden. Die Verwertungsziele sollen durch Wiederverwendung und durch Verwertung erreicht werden. Hierbei hat die Wiederverwendung Vorrang vor der Verwertung, bei der die stoffliche Verwertung wiederum Vorrang vor der energetischen Verwertung hat.

Ermächtigungsgrundlage für § 6 ist § 6 Abs. 1 Nr. 4 KrW-/AbfG.

Zu § 7

In § 7 sind Nachweispflichten festgelegt.

In Absatz 1 werden Hersteller von Automobilen und in Absatz 2 Hersteller von Reifen verpflichtet, sich einer Kontrolle durch unabhängige, anerkannte Sachverständige zu unterziehen.

Die Nachweise sind nach Absatz 3 der für die Abfallwirtschaft zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Behörde für das jeweils vorherige Kalenderjahr zum 1. Juli eines Jahres vorzulegen.

In Absatz 4 werden die Vertreiber von Reifen verpflichtet, auf Verlangen der für die Abfallwirtschaft zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Behörde Belege über die zurückgenommenen und weitergegebenen Altreifen vorzulegen.

Ermächtigungsgrundlage für § 7 ist § 24 Abs. 1 Nr. 4 KrW-/AbfG.

Zu § 8

§ 8 hat lediglich klarstellende Bedeutung. Obwohl die nach dieser Verordnung Verpflichteten – insbesondere die Hersteller – zivilrechtlich ohne weiteres Dritte mit der Erfüllung ihrer Pflicht zur Rücknahme und Verwertung beauftragen können, wird diese Möglichkeit ausdrücklich nochmals genannt.

Zu § 9

§ 9 Abs. 1 legt fest, daß der Letztbesitzer sein Altauto bei endgültiger Abmeldung dem Hersteller, einem von diesem beauftragten Dritten oder einem sonstigen Verwerterbetrieb, der „qualifiziert“ ist, d. h. der belegt, daß er die Anforderungen gemäß § 5 Abs. 1 AbfG und die Anforderungen im Anhang I dieser Verordnung erfüllt. Solange der Letztbesitzer eine umweltverträgliche Lagerung seines Altautos gewährleistet, ruht seine Pflicht, sein Altauto einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.

In Absatz 2 wird ausgeführt, daß der Letztbesitzer die Erfüllung seiner Überlassungspflicht der Kfz-Zulassungsstelle durch die Vorlage einer Bescheinigung nachzuweisen hat. Sollte er sein Altauto nicht überlassen, so hat er eine Erklärung über die umweltverträgliche Lagerung seines Altautos vorzulegen.

Durch diese Regelung soll die gegenwärtig häufig zu beobachtende Unart, Altautos „wild abzustellen“, unterbunden werden.

Ermächtigungsgrundlage für § 9 ist § 24 Abs. 2 Nr. 2 KrW-/AbfG und § 33 Abs. 1 Nr. 1 und § 47 Abs. 1 Nr. 1 StVG.

Zu § 10

Diese Vorschrift sieht bei Verstößen gegen die Gebote dieser Verordnung ein Bußgeld vor.

Ermächtigungsgrundlage für § 10 ist § 61 Abs. 1 Nr. 5 KrW-/AbfG.

Zu Anhang I

Im Anhang I sind Anforderungen an Anlagen zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altautos festgelegt. Dies soll ge-

währleisten, daß die Entsorgung von Altautos zukünftig auf einem deutlich höheren Umweltschutzniveau als bislang durchgeführt wird. Insbesondere soll dies zu einer Steigerung des Anteils der Wiederverwendung von Teilen und der Förderung der stofflichen Verwertung führen. Außerdem sollen hiermit für alle, die mit der Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altautos befaßt sind, gleiche Anforderungen gestellt werden.

Zu Artikel 2

Artikel 2 ändert die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, soweit dies für die Gewährleistung der Überlassung eines Altautos an einen „qualifizierten“ Verwerterbetrieb zur ordnungsgemäßen Entsorgung erforderlich ist. Für den Fall, daß der Letztbesitzer der Kfz-Zulassungsstelle bei Abmeldung weder einen Nachweis über die ordnungsgemäße Entsorgung noch eine Erklärung über den Verbleib des Altautos vorlegt, soll die Kfz-Zulassungsstelle der für die Abfallwirtschaft zuständigen Behörde eine diesbezügliche Mitteilung machen.

Zu Anhang II

In Anhang II ist zur Klarstellung ausgeführt, wie der Nachweis nach Artikel 1 § 9 Abs. 2 und nach Artikel 2 aussehen könnte.

Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten dieser Verordnung.