

Verordnung

der Bundesregierung

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

A. Zielsetzung

In der Koalitionsvereinbarung für die 13. Legislaturperiode hat die Verbesserung der Altfahrzeugentsorgung eine prioritäre Zielsetzung erhalten.

Hiernach wird die Bundesregierung aufgefordert, entsprechende Regelungen festzulegen, wobei freiwilligen Selbstverpflichtungen der beteiligten Wirtschaftskreise Vorrang einzuräumen sei.

Das Konzept der Bundesregierung zur ökologischen Neuordnung der Altfahrzeugentsorgung, das den abfallwirtschaftlichen Zielen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) Rechnung trägt, enthält einerseits Maßnahmen auf freiwilliger, kooperativer Basis der beteiligten Wirtschaftskreise, andererseits ordnungsrechtliche Regelungen für diejenigen Bereiche, in denen freiwillige Lösungen zur Zielerreichung weder möglich noch sachgerecht sind.

Am 21. Februar 1996 haben unter der Federführung des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) 14 weitere beteiligte Wirtschaftsverbände gegenüber der Bundesregierung die „Freiwillige Selbstverpflichtung zur umweltgerechten Altfahrzeugverwertung (Pkw) im Rahmen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes“ abgegeben.

Mit dieser freiwilligen Maßnahme wird vorrangig der Erfüllung der in § 22 KrW-/AbfG festgelegten Grundpflichten der Produktverantwortung Rechnung getragen.

Die Selbstverpflichtung umfaßt insbesondere

- den Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Rücknahme- und Verwertungssystems für Altfahrzeuge und -teile,
- die schrittweise Reduktion bislang nicht verwertbarer Abfälle aus der Altfahrzeugentsorgung von gegenwärtig ca. 25 Gewichtsprozent auf weniger als 15 Gewichtsprozent bis zum Jahr 2002 und auf weniger als 5 Gewichtsprozent bis zum Jahr 2015,

- die generelle Verpflichtung zur Rücknahme von Altfahrzeugen der jeweiligen Marke durch die Hersteller von Automobilen bzw. von diesen benannten Rücknahmestellen,
- die grundsätzlich kostenlose Rückgabemöglichkeit von Fahrzeugen mindestens bis zu einem Alter von zwölf Jahren beim Hersteller,
- die Verbesserung der Verwertungsmöglichkeiten von Teilen und Materialien durch konstruktive und produktionstechnische Maßnahmen der Automobilhersteller.

Über die Umsetzung der Selbstverpflichtung und die ergriffenen Maßnahmen ist der Bundesregierung im Abstand von zwei Jahren zu berichten.

Mit der vorliegenden Verordnung verfolgt die Bundesregierung in Ergänzung zu dieser Selbstverpflichtung die vollständige Umsetzung des o. a. Konzepts zur Verbesserung der Altfahrzeugentsorgung, ohne die durch die Selbstverpflichtung abgedeckten Ziele und Maßnahmen ordnungsrechtlich zu regeln.

Die Verordnung tritt insofern an die Stelle einer umfassenden rechtlichen Regelung und ergänzt die getroffene kooperative Lösung um einen ordnungsrechtlichen Rahmen, damit die Selbstverpflichtung zum Tragen kommt und weitergehende abfallwirtschaftliche Ziele außerhalb der Selbstverpflichtung erreicht werden.

Hierbei ist von wesentlicher Bedeutung, daß die neuen oder verbesserten Rücknahme- und Verwertungsstrukturen auch tatsächlich genutzt werden. Darüber hinaus werden einheitliche Anforderungen an Altfahrzeug-Verwertungsbetriebe aus abfallwirtschaftlicher Sicht normiert. Dies schafft zugleich den gewünschten ordnungspolitischen Rahmen nach gleichwertigen Wettbewerbsbedingungen aller am Markt tätigen Betriebe und ermöglicht eine verlässliche Grundlage für Investitionsentscheidungen.

Die vorgesehene Unterstützung bei der Überwachung dieser Anforderungen durch qualifizierte Sachverständige wird die Vollzugsbehörden deutlich entlasten und ihnen deshalb den Raum schaffen, um bei notwendigen hoheitlichen Eingriffen schneller und effizienter als bisher reagieren zu können.

Die Beteiligung der Sachverständigen an der Überwachung wird darüber hinaus erwarten lassen, daß der gebotene Umweltstandard der Verwertungsbetriebe im Rahmen der vorgesehenen Übergangsfrist schnell erreicht wird.

Um die obengenannten Ziele zu erreichen, werden in der Verordnung insbesondere festgelegt

- Überlassungspflichten zur Lenkung der Altfahrzeuge auf umweltgerecht arbeitende Betriebe, die durch qualifizierte Sachverständige geprüft und anerkannt sind,
- Mindestanforderungen zur Vermeidung von Umweltgefährdungen bei der Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altfahrzeugen,
- Qualifizierung der Sachverständigen durch bestimmte Zulassungsverfahren (Akkreditierung, öffentliche Bestellung),

- Verknüpfung der ordnungsgemäßen Entsorgung mit der straßenverkehrsrechtlichen Stillegung von Altautos durch die Pflicht des Letzthalters zur Vorlage eines vom Verwertungsbetrieb ausgestellten Verwertungsnachweises.

Durch diese Verordnung wird neben der umweltpolitischen Zielsetzung dem Anliegen Rechnung getragen, den Wettbewerb im Bereich der Entsorgungswirtschaft sicherzustellen und Monopolisierungstendenzen zu verhindern. Die Verordnung gewährleistet die erforderliche Optimierung der Altautoentsorgung, die gebotene Lenkung der Altauto-Abfallströme und gewährleistet den Wettbewerb.

Sowohl mit der Selbstverpflichtung zur Rücknahme und Verwertung von Altkraftfahrzeugen als auch mit dieser Verordnung verfolgt die Bundesregierung zugleich die allgemeinen abfallwirtschaftlichen Ziele der EG-Richtlinie 75/442/EWG unter Berücksichtigung der Änderungsrichtlinie 91/156/EWG vom 18. März 1991.

Die vorliegende Verordnung steht im Einklang mit dem EG-Vertrag, insbesondere mit den Artikeln 30 ff. Wegen des abfallwirtschaftlichen Bezugs der Regelungen sind die einschlägigen europäischen Rechtsakte und internationalen Regelungen unter Beachtung nationaler Rechtsnormen zur Umsetzung dieser Bestimmungen berücksichtigt. Diese werden durch die vorliegende Verordnung nicht tangiert und gelten unverändert fort. Auf § 10 Abs. 3 KrW-/AbfG wird insofern hingewiesen.

B. Lösung

Da verschiedene Rechtsgebiete betroffen sind, werden die Regelungen des Fachrechts in entsprechenden Artikeln der Verordnung festgelegt.

In Artikel 1 greift die Bundesregierung die jeweiligen Verordnungsermächtigungen in den §§ 7, 12 und 24 KrW-/AbfG auf, um die abfallrechtlichen Bestimmungen zu normieren.

Mit Artikel 2 werden die Änderungen der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen zur Einführung des Verwertungsnachweises, alternativ der Verbleibserklärung, in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufgrund der Verordnungsermächtigung des § 6 des Straßenverkehrsgesetzes festgelegt. Die Einfügung des Artikels 3 (Änderung der Fahrzeugregisterverordnung) erfolgt aufgrund des Beschlusses des Bundesrates.

In Artikel 4 erfolgt die erforderliche Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr aufgrund von § 6 des Straßenverkehrsgesetzes.

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung.

Die Maßgaben des Bundesrates gemäß Drucksache 318/97 (Beschluß) haben überwiegend klarstellenden und konkretisierenden Charakter, ohne die ursprüngliche Fassung des Verordnungsentwurfs wesentlich zu ändern. Damit bleibt das Konzept der

Bundesregierung zur Neuordnung der Altautoentsorgung erhalten, so daß den Maßgaben des Bundesrates zugestimmt werden kann. Die Begründung zur Verordnung entsprechend dem Kabinettsbeschuß vom 18. Dezember 1996 ist beigelegt. Die Begründung zu den erfolgten Änderungen der einzelnen Vorschriften aufgrund des Beschlusses des Bundesrates vom 16. Mai 1997 ergibt sich aus der als Anlage 4 beigelegten BR-Drucksache 318/97 (Beschuß).

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Dem Bund entstehen keine Haushaltsausgaben.

2. Vollzugaufwand

Auch den Ländern und Gemeinden entstehen voraussichtlich haushaltsmäßig keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen Ausgaben für den erforderlichen Vollzug der Regelungen. Durch Übertragung bestimmter Überwachungsaufgaben an Sachverständige werden die Vollzugsbehörden deutlich entlastet. Der Mehraufwand bei den Zulassungsbehörden wird durch die Ergänzung der Gebührenordnung kompensiert.

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

Die Gebietskörperschaften werden gegenwärtig kostenmäßig belastet durch die Entsorgung der im öffentlichen Verkehrsraum und in Feld, Wald und Wiese abgestellten und nicht mehr zugelassenen Kraftfahrzeuge. Diese Belastungen der öffentlichen Hand werden nach Inkrafttreten der Altautoverordnung deutlich reduziert, da die Altauto-Verordnung zur Gewährung einer umweltgerechten Entsorgung grundsätzlich die Vorlage eines Verwertungsnachweises bei der Abmeldung des Autos bei der Zulassungsbehörde vorsieht.

E. Sonstige Kosten

Durch Festlegen bestimmter Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung im Hinblick auf die Entsorgung von Altautos werden die Altauto-Verwertungsbetriebe veranlaßt, entsprechende Investitionen zu tätigen.

Deshalb sind künftig zwar gewisse Kostenerhöhungen gegenüber den gegenwärtigen Entsorgungskosten zu erwarten, doch können diese z. T. durch Einsparung von Kosten infolge der Vermeidung

und Verringerung der bislang zur Beseitigung anfallenden Abfälle (Shredderleichtfraktion) kompensiert werden.

Darüber hinaus hat die Praxis gezeigt, daß bestimmte Stoffe und Materialien dann wirtschaftlich verwertet werden können, wenn bestimmte Mindestmengen am Markt vorhanden sind. Dieser Entwicklung wird die Verordnung einen wesentlichen Anstoß geben. Im übrigen erlaubt die fortentwickelte Demontagetechnik in vielen Bereichen effizientere Arbeitsabläufe und verringert insoweit ebenfalls betriebliche Kosten.

Insgesamt sind deshalb bei der Erreichung einer umweltgerechten Altautoentsorgung gewisse Kostensteigerungen zu erwarten, die jedoch durch Schaffen von wirtschaftlich tragfähigen Stoffkreisläufen und damit durch vermiedene Beseitigungskosten teilweise ausgeglichen werden. Insoweit sind allenfalls kurzfristig moderate Entsorgungskostensteigerungen wahrscheinlich. Mittelfristig können sogar Preissenkungen erwartet werden.

Die tatsächliche Kostenentwicklung ist naturgemäß im einzelnen nicht quantifizierbar, da die Entsorgung eines Altautos kostenmäßig von einer Reihe von Faktoren abhängt, wie z. B. Alter und Zustand des Fahrzeugs, Erlös-Situation ausgebauter Aggregate und sonstiger Teile, Demontageaufwand, Entwicklung der Verwertungs- und Beseitigungskosten, Preisentwicklung bei Fe- und NE-haltigen Schrotten usw.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Bonn, den 30. Mai 1997

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene Verordnung über die Entsorgung von Altfahrzeugen und die Anpassung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Die Verordnung wurde dem Deutschen Bundestag am 7. November 1996 erstmals mit der Bitte um Zustimmung gemäß § 59 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes übersandt. Der Deutsche Bundestag hat in seiner Sitzung am 12. Dezember 1996 der Verordnung mit der Maßgabe einer notwendigen Veränderung zu § 3 Abs. 1 und § 6 Nr. 1 in Artikel 1 zugestimmt (BT-Drs. 13/6517). Die Bundesregierung hat diese Maßgabe bei der Zuleitung der Altfahrzeugverordnung an den Bundesrat übernommen.

Der Bundesrat hat in seiner 712. Sitzung am 16. Mai 1997 der Verordnung sodann nach Maßgabe der sich aus der Bundesrats-Drucksache 318/97 (Beschluß) ergebenden Änderungen zugestimmt. Die Änderungen des Bundesrates haben überwiegend klarstellenden und konkretisierenden Charakter, so daß die umweltpolitische Zielsetzung der Verordnung nicht verändert wird. Die Bundesregierung übernimmt daher diese Maßgaben.

Ich bitte erneut, die Zustimmung des Deutschen Bundestages gemäß § 59 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes herbeizuführen.

Dr. Helmut Kohl

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

Vom ...

Es verordnen

- auf Grund des § 24 Abs. 2 Nr. 2 und 3 und des § 7 Abs. 1 Nr. 2, 3 und 4 Buchstabe a und Abs. 3, jeweils in Verbindung mit § 59, sowie des § 12 Abs. 1 Nr. 1, 2 und 3 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2705) nach Anhörung der beteiligten Kreise unter Berücksichtigung der Rechte des Deutschen Bundestages die Bundesregierung und
- auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 1 und 3, § 6a Abs. 2 und des § 47 Abs. 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9321-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, § 6 Abs. 1 Nr. 1 zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a des Gesetzes vom 13. Mai 1986 (BGBl. I S. 700), § 6 Abs. 1 Nr. 3, zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), § 6a Abs. 2, zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 6 des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), § 47 Abs. 1 Nr. 1, eingefügt durch Artikel 1 Nr. 2 des Gesetzes vom 28. Januar 1987 (BGBl. I S. 486), in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Verordnung über die Überlassung und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Verordnung – AltfahrzeugV)

§ 1

Anwendungsbereich

Den Vorschriften dieser Verordnung unterliegen

1. Besitzer von Altfahrzeugen,
2. Betreiber von Annahmestellen,
3. Betreiber von Verwertungsbetrieben sowie
4. Betreiber von Anlagen zur weiteren Verwertung.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Altfahrzeug im Sinne dieser Verordnung sind Personenkraftwagen der Fahrzeugklasse M 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), die Abfall nach § 3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sind.

(2) Annahmestellen im Sinne dieser Verordnung sind Betriebe oder Betriebsteile, die Altfahrzeug im Auftrag von Verwertungsbetrieben annehmen, bereitstellen und an diese weiterleiten, ohne selbst Verwertungsbetrieb zu sein.

(3) Verwertungsbetriebe im Sinne dieser Verordnung sind Betriebe oder Betriebsteile zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altfahrzeugen.

(4) Anlagen zur weiteren Verwertung im Sinne dieser Verordnung sind Shredderanlagen und sonstige Anlagen zur Rückgewinnung von Metallen aus in Verwertungsbetrieben vorbehandelten Altfahrzeugen (Restkarossen).

(5) Annahmestellen, Verwertungsbetriebe und Anlagen zur weiteren Verwertung sind im Sinne dieser Verordnung anerkannt, wenn der jeweilige Betreiber über die erforderliche Bescheinigung nach § 4 Abs. 2 verfügt oder der Betrieb Entsorgungsbetrieb ist.

§ 3

Überlassungspflichten

(1) Wer sich eines Altfahrzeug entledigt, entledigen will oder entledigen muß, ist verpflichtet, dieses einem von Herstellern oder Vertreibern eingerichteten anerkannten Verwertungsbetrieb oder einer von diesen eingerichteten anerkannten Annahmestelle zu überlassen. Das Altfahrzeug kann auch einem anderen anerkannten Verwertungsbetrieb oder einer anderen anerkannten Annahmestelle überlassen werden.

(2) Betreiber von Verwertungsbetrieben sind verpflichtet, die Überlassung nach Absatz 1 unverzüglich durch einen Verwertungsnachweis zu bescheinigen. Hierzu ist Muster 12 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu verwenden. Verwertungsnachweise dürfen nur von Betreibern anerkannter Verwertungsbetriebe ausgestellt werden. Ein Verwertungsbetrieb darf nur anerkannte Annahmestellen beauftragen, den Verwertungsnachweis auszuhändigen.

(3) Betreiber von Annahmestellen sind verpflichtet, Altfahrzeug nur einem anerkannten Verwertungsbetrieb zu überlassen.

(4) Betreiber von Verwertungsbetrieben sind verpflichtet, Restkarossen nur einer anerkannten Shredderanlage oder einer sonstigen Anlage zur weiteren Verwertung zu überlassen. Satz 1 gilt nicht, wenn ein Betreiber eine anerkannte Shredderanlage oder eine sonstige Anlage zur weiteren Verwertung selbst betreibt.

§ 4

Entsorgungspflichten

(1) Betreiber von Annahmestellen, Verwertungsbetrieben und Shredderanlagen müssen Altautos und Restkarossen nach Maßgabe der für sie jeweils geltenden Anforderungen des Anhangs umweltverträglich behandeln, ordnungsgemäß und schadlos verwerten und gemeinwohlverträglich beseitigen.

(2) Die Einhaltung der in Absatz 1 bezeichneten Anforderungen ist durch einen Sachverständigen nach § 5 zu bescheinigen. Die Bescheinigung gilt für die Dauer eines Jahres. Bei Annahmestellen, die Kraftfahrzeugwerkstätten sind, erfolgt die Bescheinigung durch die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung. Bei der Überprüfung der Anforderungen sind Ergebnisse von Prüfungen zu berücksichtigen, die

1. durch einen unabhängigen Umweltgutachter oder eine Umweltgutachterorganisation gemäß Artikel 4 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates vom 29. Juni 1993 über die freiwillige Beteiligung gewerblicher Unternehmen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (ABl. EG Nr. L 168 S. 1) oder
2. durch eine nach DIN EN ISO 45012 akkreditierte Stelle im Rahmen der Zertifizierung eines Qualitätsmanagementsystems nach DIN EN ISO 9001, 9002, 9003 oder 9004 vorgenommen wurden.

(3) Die Betreiber von Verwertungsbetrieben und Anlagen zur weiteren Verwertung haben die Bescheinigung nach Absatz 2 oder das Überwachungszertifikat einer technischen Überwachungsorganisation gemäß § 14 der Entsorgungsfachbetriebsverordnung oder einer Entsorgungsgemeinschaft der zuständigen Behörde unverzüglich vorzulegen. Für Annahmestellen, die Kraftfahrzeugwerkstätten sind, legt die jeweils zuständige Kraftfahrzeug-Innung die Bescheinigung der zuständigen Behörde vor.

(4) Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft Empfehlungen zur einheitlichen Durchführung der Überprüfung bekanntgeben.

§ 5

Sachverständige

Bescheinigungen nach § 4 Abs. 2 Satz 1 darf nur erteilen, wer nach § 36 der Gewerbeordnung öffentlich bestellt ist oder dessen Befähigung durch ein Mitglied des Deutschen Akkreditierungsrates in einem allgemein anerkannten Verfahren festgestellt ist.

§ 6

Ordnungswidrigkeiten

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

1. entgegen § 3 Abs. 1, 3 oder 4 Satz 1 ein Altauto oder eine Restkarosse einer anderen als der vorgeschriebenen Stelle überläßt,
2. entgegen § 3 Abs. 2 Satz 1 die Überlassung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig bescheinigt,
3. entgegen § 3 Abs. 2 Satz 3 einen Verwertungsnachweis ausstellt,
4. entgegen § 3 Abs. 2 Satz 4 eine Annahmestelle beauftragt,
5. entgegen § 4 Abs. 3 eine Bescheinigung nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt oder
6. entgegen § 5 eine Bescheinigung erteilt.

Anhang

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

1. Allgemeine Anforderungen

Die Vorschriften der §§ 19 g ff. Wasserhaushaltsgesetz in Verbindung mit den einschlägigen Vorschriften der jeweiligen Landeswassergesetze und Verordnungen bleiben unberührt.

2. Anforderungen an Annahmestellen

2.1 Allgemeines

2.1.1 Annahmestellen haben den Zweck, Altautos vom Besitzer zu übernehmen, für den Abtransport bereitzustellen und einem anerkannten Verwertungsbetrieb zuzuführen. Die Zusammenarbeit mit den Verwertungsbetrieben ist durch Verträge und den Nachweis aller Überführungen zu dokumentieren. Diese Unterlagen sind im Betriebstagebuch aufzubewahren.

2.1.2 In Annahmestellen findet außer Annahme und Erfassung keine Behandlung statt, insbesondere keine Trockenlegung und keine Demontage. Durch die Vereinbarung eines geeigneten Abholrhythmus zwischen Verwertungsbetrieb und Annahmestelle ist sicherzustellen, daß lagerungsbedingte Umweltschäden vermieden werden.

2.1.3 Annahmestellen müssen über eine erforderliche, dem Betriebszweck entsprechende baurechtliche Nutzungsgenehmigung verfügen und darüber hinausgehende rechtliche Regelungen, insbesondere zum Umwelt- und Arbeitsschutz, einhalten.

2.1.4 Die angenommenen Altautos dürfen nicht direkt übereinandergeschichtet und nicht auf der Seite oder auf dem Dach liegend bereitgestellt werden. Die Bereitstellung hat so zu erfolgen, daß Beschädigungen flüssigkeitstragender Bauteile (z. B. Ölwanne, Tank, Bremsleitungen) oder demontierbarer Teile, wie z. B. Glasscheiben, vermieden werden.

2.2 Platzgröße, Platzaufteilung und Ausrüstung von Annahmestellen

2.2.1 Die zur Annahme vorgesehene Gesamtfläche muß sich in die Bereiche Anlieferung und Lagerung gliedern. Diese Fläche ist mineralölundurchlässig und säurebeständig gemäß den anerkannten technischen Regeln für die Anforderungen der Wasserwirtschaft zu befestigen und mindestens über einen Leichtflüssigkeitsabscheider zu entwässern. Bei Überdachung der Fläche ist der Anschluß eines Leichtflüssigkeitsabscheiders nicht erforderlich.

2.2.2 Zur Begutachtung und zum Transport nicht mehr rollfähiger Altautos erforderliche Geräte müssen vorhanden sein.

2.2.3 Bindemittel für ausgetretene Betriebsflüssigkeiten sind in ausreichender Menge an einem witterungsgeschützten Lagerort vorzuhalten.

2.2.4 Ausreichende Feuerlöscheinrichtungen sind vorzuhalten.

2.2.5 Durch eine Einfriedung der Anlage ist unbefugter Zutritt zu verhindern.

2.2.6 Im Bereich der Einfahrt ist ein Hinweisschild mit Name, Anschrift und Öffnungszeiten des Betriebes zu befestigen.

2.3 Dokumentation

2.3.1 Kooperationsvereinbarungen mit anerkannten Verwertungsbetrieben sind zu dokumentieren.

2.3.2 In einem Betriebstagebuch sind sämtliche Zu- und Abgänge von Altautos festzuhalten. Darüber hinaus sind festzuhalten:

- Kopien der Verwertungsnachweise für alle entgegengenommenen Altautos,
- 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.

3. Anforderungen an Verwertungsbetriebe

3.1 Anforderungen an die Errichtung und Ausrüstung

3.1.1 Platzgröße und Platzaufteilung für die Altautobehandlung müssen der Anzahl der anfal-

lenden Altautos und der Art ihrer Behandlung angepaßt und so gewählt sein, daß die Anforderungen dieses Anhangs eingehalten werden.

Die Betriebsfläche ist in folgende Bereiche zu gliedern:

- Anlieferung (Annahme und Erfassung),
- Eingangslager für nicht vorbehandelte Altautos,
- Betriebsteile zur Vorbehandlung von Altautos,
- Lager für vorbehandelte Altautos,
- Demontage,
- Lager für gebrauchsfähige Kraftfahrzeugteile,
- Lager für feste Abfälle zur Verwertung oder Beseitigung,
- Lager für flüssige Abfälle zur Verwertung oder Beseitigung,
- Lager für Restkarossen zum Abtransport,
- Fläche zur Verdichtung.

Die verschiedenen Arbeitsbereiche sind deutlich zu kennzeichnen.

Die angelieferten Altautos dürfen vor ihrer Behandlung nur innerhalb des vorgesehenen Anlieferungsbereiches oder auf Flächen zwischengelagert werden, die dafür geeignet sind.

3.1.2 Platzausrüstung

Zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Verwertung sind folgende Anforderungen einzuhalten:

1. Für die Lagerung von Altautos, in denen sich noch Betriebsflüssigkeiten befinden, sind im Anlieferungsbereich einschließlich Eingangslager ausreichend große, befestigte Flächen gemäß den anerkannten technischen Regeln für die Wasserwirtschaft¹⁾ vorzusehen;
2. für die Bereiche Trockenlegung, Demontage und Lager für Flüssigkeiten und flüssigkeitstragende Teile sind ausreichende Vorkehrungen (z. B. Einhausung, Überdachung) zu treffen, um zu gewährleisten, daß die verwertbaren Abfälle nicht in ihrer Beschaffenheit beeinträchtigt werden und eine Gefährdung der Umwelt ausgeschlossen wird (z. B. durch mineralölundurchlässige und säurebeständige Bodenbefestigung);
3. sind die oben bezeichneten Bereiche ganz oder teilweise der Witterung ausgesetzt, darf die Entwässerung dieser Flächen nur über zulässige technische Einrichtungen vorgenommen werden (z. B. Leichtflüssig-

¹⁾ Vergleiche Anforderungen im Merkblatt der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser: Anforderungen an Abfällanlagen für Tankstellen, Stand 2/95, Kap. 6.1 und DAfStB-Richtlinie Betonbau beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

keits- oder Koaleszenzabscheider nach DIN 1999, Teil 1 [Ausgabe August 1976], Teil 2 [Ausgabe Februar 1989], Teil 3 [Ausgabe September 1978], Teile 4, 5 und 6 [Ausgabe Februar 1991] und Teil 7 – Vornorm – [Ausgabe April 1996])²⁾.

3.2 Anforderungen an den Betrieb

3.2.1 Allgemeines

3.2.1.1 Der Betreiber des Verwertungsbetriebes muß über die zum Errichten und zum Betrieb erforderliche Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder über die nach § 67 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderlichen Anzeigen verfügen und die umweltrelevanten gesetzlichen Bestimmungen einhalten. Der Betrieb ist so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, daß die Anforderungen an die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung sowie die gemeinwohlverträgliche Beseitigung von Abfällen eingehalten werden.

3.2.1.2 Altautos dürfen vor der Vorbehandlung nicht auf der Seite oder auf dem Dach gelagert werden, um den Austritt von Flüssigkeiten zu verhindern. Eine Stapelung ist nur zulässig, wenn geeignete Einrichtungen vorhanden sind, die eine Verformung und eine Beschädigung flüssigkeitstragender Bauteile wie Bremsleitungen, Ölwannen oder demontierbarer Teile, wie z. B. Glasscheiben, sicher verhindern.

3.2.1.3 Bei gestapelten, vorbehandelten Altautos muß die Standsicherheit des Stapels gewährleistet sein. Ohne besondere Sicherungsmaßnahmen dürfen nicht mehr als drei Altautos übereinander gestapelt werden.

3.2.1.4 Die Anforderungen nach den Nummern 3.2.1.2 und 3.2.1.3 gelten für den innerbetrieblichen Transport entsprechend.

3.2.1.5 Der Betreiber hat ein Betriebstagebuch zu führen und ein Betriebshandbuch zu erstellen, das insbesondere die Bestimmungen über die Behandlung und Lagerung der Altautos sowie Arbeits- und Betriebsanweisungen enthalten muß.

Die Anforderungen gemäß TA Abfall Nummer 5.4 (GMBL 1991 S. 147) gelten entsprechend. An die Stelle von Nummer 5.4.3.1 der TA Abfall treten die Anforderungen nach § 5 Abs. 1 der Entsorgungsfachbetriebsverordnung vom 10. September 1996 (BGBl. I S. 1421). Auf die Dokumentationspflichten nach Nummer 3.3 wird verwiesen.

3.2.2 Vorbehandlung

3.2.2.1 Nach der Anlieferung sind jedem Altauto unverzüglich die Batterien und der Latentwärmespeicher zu entnehmen. Die pyrotechnischen Bauteile sind durch geschultes Fach-

personal unverzüglich nach Maßgabe der Hersteller entweder auszubauen und in zugelassenen Anlagen zu entsorgen oder im eingebauten Zustand auszulösen und dadurch unschädlich zu machen. Anschließend sind folgende Betriebsflüssigkeiten und Betriebsmittel zu entfernen und getrennt zu sammeln:

- Motoröl,
- Ölfilter,
- Getriebeöl, Differentialöl,
- Hydrauliköl (z. B. Servolenkung),
- Kraftstoff,
- Kühlerflüssigkeit,
- Bremsflüssigkeit,
- Stoßdämpferöl (oder nachträgliche Demontage der Stoßdämpfer),
- Kältemittel aus Klimaanlage (FCKW u. a.),
- Scheibenwaschflüssigkeit.

Dieses gilt nicht für Bauteile, die als Ersatzteile wiederverwendet werden sollen, z. B. Motoren und Getriebe, wenn diese anschließend unverzüglich ausgebaut werden.

Bauteile und Stoffe, von denen eine Gefahr für Grund- und Oberflächenwasser ausgehen kann, sind auf den dafür vorgesehenen befestigten und überdachten Flächen zu lagern.

3.2.2.2 Die Entnahme von Betriebsflüssigkeiten hat nach dem Stand der Technik zu erfolgen, wobei die Tropffreiheit aller Aggregate zu erzielen ist.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft den jeweiligen Stand der Technik bekanntgeben.

3.2.2.3 Für die Entnahme der Kraftstoffe sind dem Stand der Technik entsprechende, für die Entnahme von Kältemitteln geschlossene Systeme zu verwenden. Beim Umgang mit brennbaren Flüssigkeiten sind die Bestimmungen der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten und andere einschlägige Vorschriften, z. B. zum Explosionsschutz, einzuhalten.

3.2.2.4 Die Tanklagerbefüllung und die Förderanlagen sind mit Sicherheitsverriegelungen auszustatten. Die Funktionsfähigkeit der vorgenannten Einrichtungen ist durch gesetzlich vorgeschriebene technische Gutachten nachzuweisen. Insbesondere für die Handhabung und Lagerung wassergefährdender Stoffe und von Gefahrstoffen sind Betriebsanweisungen für jeden Einzelstoff zu erstellen.

3.2.3 Demontage

3.2.3.1 Der Betrieb muß technisch, organisatorisch und personell in der Lage sein, diejenigen Kraftfahrzeugteile zerstörungsfrei auszubauen, die als ganze Bauteile oder Baugruppen weiterverwendet werden sollen.

²⁾ Zu beziehen bei der Beuth-Verlag GmbH, Berlin.

3.2.3.2 Folgende Stoffe, Materialien und Bauteile sind wegen ihres Schad- und Störstoffcharakters zu entfernen:

- Stoßdämpfer, wenn nicht trockengelegt,
- asbesthaltige Bauteile,
- kraftfahrzeugfremde Stoffe sowie
- Stoffe, Materialien und Bauteile, die in erheblichem Umfang mit Schadstoffen verunreinigt sind.

3.2.3.3 Neben den zur Wiederverwendung bestimmten Aggregaten und Materialien sollen unter Berücksichtigung des § 5 Abs. 4 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes insbesondere folgende Bauteile, Stoffe und Materialien zum Zwecke der Verwertung ab- oder ausgebaut werden:

- große Kunststoffteile (z. B. Stoßfänger, Radabdeckungen, Armaturengehäuse, Kunststofftanks),
- Räder,
- Front-, Heck- und Seitenscheiben,
- Sitze,
- alle kupferhaltigen Teile wie Elektronik, Kabelbäume, Elektromotoren.

3.2.4 Wiederverwendung, Verwertung und Beseitigung

3.2.4.1 Die aus dem Altauto gewonnenen Bauteile und Stoffe sind vorrangig einer Wiederverwendung oder Verwertung zuzuführen. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß ein größtmöglicher Anteil der demontierten Bauteile der Wieder- und Weiterverwendung zugeführt wird. Bremsflüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit, Kältemittel aus Klimaanlage und Kühlerflüssigkeit sind, soweit technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar, einer Verwertung zuzuführen. Altöle sind nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen der Aufarbeitung oder sonstigen Entsorgung zuzuführen.

Abfälle zur Verwertung und Abfälle zur Beseitigung sind in eindeutig gekennzeichneten Behältnissen getrennt zu lagern.

Bis zum Jahr 2002 sollen durch einen Verwertungsbetrieb aus einem Altauto Bauteile, Materialien und Betriebsflüssigkeiten mit einem Gewichtsanteil von durchschnittlich mindestens 15 Prozent bezogen auf das jeweilige Leergewicht eines Altautos, das dieses vor der Vorbehandlung und Demontage aufweist, ausgebaut bzw. entfernt und einer Wieder-, Weiterverwendung oder einer Verwertung zugeführt werden.

3.2.4.2 Nicht verwertbare Abfälle sind einer gemeinwohlverträglichen Beseitigung zuzuführen.

Die Weitergabe von Abfall zur Beseitigung darf nur erfolgen, wenn der annehmende Betrieb eine entsprechende Zulassung nachweist.

3.2.4.3 Vorbehandelte und demontierte Altautos können zum Transport mit dafür geeigneten Anlagen verdichtet werden, wenn keine Bauteilentnahme zur weiteren Verwendung oder Verwertung mehr erfolgt.

Die Altautos dürfen zur Volumenreduzierung nur auf der dafür vorgesehenen Fläche zur Verdichtung gestaucht oder in der sonst vorgesehenen Anlage (Paketierpresse, Schrottschere) behandelt werden.

3.3 Dokumentation

3.3.1 Betreiber von Verwertungsbetrieben haben entsprechend den allgemeinen Anforderungen nach Nummer 3.2.1.5 ein Betriebstagebuch über Erfassung, Trockenlegung, Demontage, Wiederverwendung, stoffliche und energetische Verwertung, thermische Behandlung und über den sonstigen Verbleib der Materialien und Stoffe zu führen.

3.3.2 In diesem Betriebstagebuch sind alle für den Betrieb der Anlage wesentlichen Daten festzuhalten, die zur Transparenz und Nachvollziehbarkeit einer umweltverträglichen Altautoverwertung erforderlich sind. Sämtliche ein- und ausgehenden Mengenströme mit entsprechenden Entsorgungsnachweisen, Begleitscheinen, Transportgenehmigungen und Übernahmescheinen sowie Betriebsstörungen, deren Ursache und daraus gezogene Konsequenzen müssen im Betriebstagebuch notiert werden.

3.3.3 Zu den erforderlichen Dokumentationspflichten gehören insbesondere

- chronologisch sortierte Kopien der Verwertungsnachweise sowie der Bescheinigungen nach § 4 Abs. 2,
- Bestand und Verbleib der entnommenen Stoffe, Materialien und Teile nach Art und Menge,
- Bilanzierung der Abfälle zur Verwertung und zur Beseitigung sowie Angaben über zur Wiederverwendung abgegebene Teile,
- besondere Vorkommnisse und Betriebsstörungen, einschließlich der Ursachen und der durchgeführten Abhilfemaßnahmen.

4. Anforderungen an Shredderanlagen

4.1 Allgemeines

4.1.1 Der Betreiber der Anlage muß im Geltungsbereich der Verordnung über die zum Errichten und zum Betrieb erforderliche Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder über die nach § 67 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erforderlichen Anzeigen verfügen und die umweltrelevanten gesetzlichen Bestimmungen einhalten. Die Anlage ist so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, daß die Anforderungen an die

ordnungsgemäße und schadlose Verwertung sowie die gemeinwohlverträgliche Beseitigung von Abfällen eingehalten werden.

- 4.1.2 Bis zum Jahr 2002 sollen nicht mehr als durchschnittlich 15 Gewichtsprozent und bis zum Jahr 2015 nicht mehr als durchschnittlich 5 Gewichtsprozent bezogen auf das jeweilige Leergewicht der Altautos, das dieses vor der Vorbehandlung und Demontage aufweist, als Abfall beseitigt werden. Dabei sind Stoffe, die von Verwertungsbetrieben im Zuge der Vorbehandlung und Demontage als Abfall beseitigt werden, anzurechnen.

4.2 Dokumentation

- 4.2.1 Der Betreiber einer Shredderanlage hat entsprechend den allgemeinen Anforderungen nach Nummer 3.2.1.5 des Anhangs ein Betriebstagebuch über die Erfassung und Verarbeitung sowie über den sonstigen Verbleib der Material- und Stoffströme zu führen.
- 4.2.2 In diesem Betriebstagebuch sind alle für den Betrieb der Anlage wesentlichen Daten festzuhalten, die zur Transparenz und Nachvollziehbarkeit eines umweltverträglichen Umgangs mit den angelieferten und bei der Behandlung entstandenen Abfällen erforderlich sind. Sämtliche ein- und ausgehenden Mengenströme sowie Betriebsstörungen, deren Ursachen und daraus gezogene Konsequenzen müssen im Betriebstagebuch nachprüfbar notiert werden.

5. Ausnahmeregelungen

Abweichungen von den in den Nummern 2 bis 4 festgelegten Anforderungen sind zulässig, wenn der Nachweis erbracht wird, daß durch andere geeignete Maßnahmen das Wohl der Allgemeinheit – gemessen an den Anforderungen dieser Verordnung – nicht beeinträchtigt wird.

Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 12. November 1996 (BGBl. I S. 1738), wird wie folgt geändert:

1. In § 23 Abs. 4 Satz 7 wird am Ende der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgender Halbsatz eingefügt:

„Saisonkennzeichen gelten außerhalb des Zulassungszeitraumes bei Fahrten zur Entstempelung und bei Rückfahrten nach Abstempelung des Kennzeichens als ungestempelte Kennzeichen im Sinne von Halbsatz 1.“

2. In § 27 Abs. 3 Satz 1 erster Halbsatz werden die Wörter „die Anschrift“ durch die Wörter „Namen und Anschrift“ ersetzt.

3. Nach § 27 wird folgender § 27 a eingefügt:

„§ 27 a

Verwertungsnachweis, Verbleibserklärung

Für einen Personenkraftwagen der Fahrzeugklasse M 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), ist zu dem Zeitpunkt, zu dem er endgültig aus dem Verkehr gezogen wird oder als endgültig aus dem Verkehr gezogen gilt, der Zulassungsstelle ein Verwertungsnachweis nach Muster 12 vorzulegen oder eine Erklärung über den Verbleib nach Muster 13 abzugeben. Zur Vorlage oder Abgabe ist verpflichtet der Eigentümer und, wenn er nicht zugleich Halter ist, auch dieser; die Verpflichtung besteht, bis durch einen der Verpflichteten der Verwertungsnachweis vorgelegt oder die Verbleibserklärung abgegeben worden ist. Zur Vorlage des Verwertungsnachweises sind verpflichtet die Annehmestelle und der Verwertungsbetrieb (§ 2 der Verordnung über die Überlassung und umweltverträgliche Entsorgung von Altautos vom ..., BGBl. I S. ...), wenn diese sich dazu gegenüber dem Halter oder Eigentümer schriftlich verpflichtet haben. Bei Fahrzeugen, die vorübergehend stillgelegt sind, ist der Verwertungsnachweis der Zulassungsstelle unverzüglich vorzulegen, wenn die Verwertung vorgenommen wurde. Die Zulassungsstelle gibt den Verwertungsnachweis oder die Verbleibserklärung mit dem vorgesehenen Bestätigungsvermerk dem Halter zurück und leitet eine Ausfertigung der zuständigen Ordnungsbehörde zu. Die Zulassungsstelle unterrichtet die zuständige Ordnungsbehörde, wenn der Halter einen Verwertungsnachweis nicht vorlegt und eine Verbleibserklärung nicht abgibt oder die zu den in den Mustern geforderten Angaben zum Fahrzeug oder Fahrzeughalter nicht zutreffen; in diesen Fällen bestehen die Pflichten nach Satz 1 gegenüber der Ordnungsbehörde.“

4. In § 69 a Abs. 2 wird nach Nummer 12 folgende Nummer 12 a eingefügt:

„12 a. entgegen § 27 a den Nachweis nach Muster 12 oder die Erklärung nach Muster 13 nicht oder nicht vorschriftsgemäß vorlegt oder abgibt,“.

5. Die Vorbemerkungen zu Muster 12 und 13 sowie die Muster 12 und 13 erhalten die aus dem Anhang zu dieser Verordnung ersichtliche Fassung.

Artikel 3

Änderung der Fahrzeugregisterverordnung

In § 3 Abs. 2 der Fahrzeugregisterverordnung vom 20. Oktober 1987 (BGBl. I S. 2305), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 12. Novem-

ber 1996 (BGBl. I S. 1738, 1741), wird nach Nummer 22 folgende Nummer 23 angefügt:

„23. die Vorlage und Nichtvorlage von Verwertungsnachweisen oder die Abgabe und Nichtabgabe von Erklärungen über den Verbleib nach § 27 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.“

Artikel 4

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Der 2. Abschnitt in der Anlage zu § 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 12. November 1996 (BGBl. I S. 1738, 1741), wird wie folgt geändert:

1. Nach Gebührennummer 224.3 werden folgende neue Gebührennummern eingefügt:

„224.4 bei gleichzeitiger Vorlage des Verwertungsnachweises oder gleichzeitiger Abgabe der Verbleibserklärung zusätzlich 10,00 DM

224.5 ohne gleichzeitige Vorlage des Verwertungsnachweises und ohne gleichzeitige Abgabe der Verbleibserklärung zusätzlich 20,00 DM“.

2. Gebührennummer 227 erhält folgende Fassung:

„227 Erteilung der Betriebserlaubnis oder Zuteilung eines eigenen amtlichen Kennzeichens, Änderung der Erkennungsnummer, Änderung des Zulassungszeitraumes beim Saisonkennzeichen für ein zulassungsfreies Fahrzeug 20,00 DM

Diese Gebühr erhöht sich im Falle der Zuteilung eines Wunschkennzeichens um 20,00 DM.“

Artikel 5

Inkrafttreten

Artikel 2 Nr. 1 und 2 sowie Artikel 4 Nr. 2 treten am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft; im übrigen tritt diese Verordnung am ersten Tage des neunten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den ...

Der Bundeskanzler

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Der Bundesminister für Verkehr

Anhang

(zu Artikel 2 Nr. 3)

**Muster 12, 13 – Vorbemerkungen
(§ 27 a StVZO)**

Vorbemerkungen zur Herstellung der Formblätter
 „Verwertungsnachweis“
 (Muster 12)
 und „Verbleibserklärung“
 (Muster 13)

1. Allgemeines**1.1 Der Verwertungsnachweis besteht aus einem Satz mit vier Ausfertigungen (Blätter).**

Die erste Ausfertigung (Blatt 1) der Seiten 1 bis 3 des Formblatts enthält über der Zeile 1 folgende Bezeichnung: „Diese Ausfertigung (rosa) ist für die Ordnungsbehörde bestimmt.“ Außerdem wird nach Abschnitt 5.2 folgender Abschnitt 5.3 angefügt, der nicht auf die anderen Blätter durchgeschrieben wird. Im übrigen bleiben die Angaben unverändert.

„5.3 Unterrichtung der zuständigen Ordnungsbehörde durch die Zulassungsstelle nach § 27 a StVZO.“

Name und Anschrift der Ordnungsbehörde

Ort, Datum

Stempel/Unterschrift

Blatt 2 enthält entsprechend folgende Bezeichnung: „Diese Ausfertigung (altgold) ist für den Verwertungsbetrieb bestimmt.“

Blatt 3 enthält entsprechend folgende Bezeichnung: „Diese Ausfertigung (blau) ist für die Annahmestelle bestimmt.“

Blatt 4 enthält entsprechend folgende Bezeichnung: „Diese Ausfertigung (weiß) ist für den Fahrzeughalter/-eigentümer bestimmt.“

Die Ausfertigung (weiß) ist als Muster 12 abgedruckt.

1.2 Die Verbleibserklärung besteht aus einem Satz mit zwei Ausfertigungen (Blätter).

Die erste Ausfertigung (Blatt 1) der Seiten 1 und 2 des Formblatts enthält über der Zeile 1 folgende Bezeichnung: „Diese Ausfertigung (braun) ist für die Ordnungsbehörde bestimmt.“ Außerdem wird nach Abschnitt 5.2 ein Abschnitt 5.3 ent-

sprechend Nummer 1.1 angefügt, der nicht auf Blatt 2 durchgeschrieben wird. Im übrigen bleiben die Angaben unverändert.

Blatt 2 enthält entsprechend folgende Bezeichnung: „Diese Ausfertigung (weiß) ist für den Fahrzeughalter/-eigentümer bestimmt.“

Die Ausfertigung (weiß) ist als Muster 13 abgedruckt.

2. Format

Die Formblätter sind verkleinert wiedergegeben und in der Größe weder maschinenlesbar noch mit der Schreibmaschine oder EDV zu beschriften. Zur ordnungsgemäßen Verwendung sind die Formblätter im Verhältnis 84 : 100 zu vergrößern. Das Format DIN A 4 ist durch gestrichelte Linien kenntlich gemacht.

3. Passergenauigkeit

Sämtliche Blätter sind mit einem Passer für EDV-gestützte Ausfüll- und Lesevorgänge zu versehen. Zwischen dem oberen Papierrand und der oberen Begrenzung des Passers ist ein zweifacher $\frac{1}{6}$ Zoll-Abstand zu wählen. Zwischen dem linken Papierrand und der seitlichen Begrenzung des Passers beträgt der Abstand $\frac{8}{10}$ Zoll.

Der senkrechte Abstand zwischen der Passermarken und den Eintragungsfeldern ist in der Maßeinheit $\frac{1}{6}$ Zoll ($\frac{2}{6}$ Zoll durchgängige Zeilenschaltung) auszuführen. In der Waagerechten ist der Abstand zwischen der Passermarken und dem Beginn der Eintragungsfelder in der Maßeinheit $\frac{1}{10}$ Zoll (Bewegungsschritt) auszuführen. Die Kämme sind auf $\frac{2}{10}$ Zoll auszurichten, damit auch eine handschriftliche Eintragung gewährleistet ist.

4. Maschinenlesbarkeit

Die Formblätter sind maschinenlesbar (scannergerecht) zu gestalten. Deshalb sind die folgenden Gestaltungsempfehlungen zu beachten, wenn Vordrucke als allgemeines Schriftgut bei Standard-Scannern vorgesehen sind.

4.1 Farben

Bei Vordrucken zur optischen Belegerfassung muß sich der Aufdruck (Text, Linien, Raster) farblich vom Ausfülltext unterscheiden. Ziffern, Zahlen, Nummern und der Passer sollten bei maschinenlesbaren Vordrucken in Blindfarbe gedruckt sein. Um bei Stapelverarbeitung im Scanner eine hundertprozentige Datenerfassung zu gewährleisten, ist bei Blatt 1 am Satzspiegel des Vordrucks am Kopf – jeweils rechts und links – ein Winkel schwarz zu drucken. Dieser Winkel garantiert bei einer Einzugsverschiebung von 15° die genaue Datenerfassung.

Bis auf die Ausfertigung „weiß“ sind deshalb die Blätter in der unten angegebenen Blindfarbe zu drucken (RAL¹⁾-Werte nach Euro-Skala).

¹⁾ Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e. V. (RAL)

Verwertungsnachweis (Muster 12)

Blatt 1 (Ausfertigung für die Ordnungs- behörde)	rosa	100 % Yellow und 85 % Magenta
Blatt 2 (Ausfertigung für den Verwertungs- betrieb)	altgold	100 % Yellow und 45 % Magenta
Blatt 3 (Ausfertigung für die Annahme- stelle)	blau	55 % Magenta und 100 % Cyan
Blatt 4 (Ausfertigung für den Halter)	weiß	

Verbleibserklärung (Muster 13)

Blatt 1 (Ausfertigung für die Ordnungs- behörde)	braun	100 % Yellow und 50 % Magenta
Blatt 2 (Ausfertigung für den Halter)	weiß	

4.2 Schriften

Beim handschriftlichem Ausfüllen sollten neben den Ziffern nur Großbuchstaben verwendet werden. Für Schreibmaschinen- und Druckschrift

sind mindestens Schrifthöhen mit einer Versalhöhe von ca. 2,1 mm bis 3,2 mm; für Handblockschrift von ca. 5 mm einzuhalten. Alle Schriften, außer Kursiv- und Serifenschriften, sind geeignet für die optische Zeichenerkennung.

Die Begrenzungslinien für Eintragungsfelder, Linien, Schriften und die Rasterflächen sind in den o. g. Farben als sog. Blindfarbe ohne Verunreinigungen auszuführen. Die Rasterflächen dürfen 60 % vom Volltonwert nicht überschreiten. Die maschinell zu lesenden Bereiche müssen weiß sein.

5. Leimung

Wird eine Verleimung der Formblätter vorgenommen, so hat diese am Kopf zu erfolgen. Trennleisten mit Mikroperforation erleichtern den Umgang mit den Formblättern.

6. Papierqualität

Die jeweiligen Oberblätter (Blatt 1) sind auf Papier zu drucken mit einem Gewicht von 80 g/m². Die jeweiligen Mittelblätter sind auf einem Papier mit 53 g/m² zu drucken. Die jeweiligen Unterblätter sind zu drucken auf Papier mit 80 g/m².

7. Musterexemplare

Das Umweltbundesamt, Abteilung III 4.1, Postfach 33 00 22, 14191 Berlin, kann eine Broschüre mit den jeweiligen Musterexemplaren der Formblattsätze „Verwertungsnachweis“ und „Verbleibserklärung“ zur Verfügung stellen.

☐ Passer für EDV

Seite ① von ③

Muster 12

Verwertungsnachweis (VN) nach § 27 a StVZO

Verwertungsnachweis

Auszufüllen vom Verwertungsbetrieb

Datum

lfd. Nr.

Blatt 4:

Diese Ausfertigung (weiß) ist für den Fahrzeughalter / -eigentümer bestimmt.

Zutreffendes bitte ankreuzen ☐ oder ausfüllen.**1 Angaben zum Fahrzeughalter / -eigentümer****Auszufüllen v. Annahmestelle bzw. Verwertungsbetrieb**

1.1 Name, Vorname / Firma / Körperschaft

1.2 Straße

Hausnr.

1.3 PLZ

Ort

2 Angaben zum Fahrzeug**Auszufüllen v. Annahmestelle bzw. Verwertungsbetrieb**

2.1 Fahrzeugart / Hersteller

2.2 Fahrzeug-Ident.-Nr.

letztes amtliches Kennzeichen

3 Angaben zur Annahmestelle

Angaben entfallen, wenn das Fahrzeug unmittelbar bei einem Verwertungsbetrieb abgegeben wird.

Auszufüllen von Annahmestelle

3.1 Name

3.2 Straße

Hausnr.

3.3 PLZ

Ort

3.4 Telefon

Telefax

3.5 Anerkannt von: Name

3.6 Straße

Hausnr.

3.7 PLZ

Ort

3.8 Telefon

Telefax

3.9 Datum der letzten Bescheinigung

3.10 Zeigt die Annahmestelle nach § 27 a StVZO der Zulassungsstelle an, daß das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wird?

☐ ja ☐ nein

Erfolgt die Anzeige durch die Annahmestelle, verpflichtet sich der Unterzeichner, dies innerhalb einer Woche durchzuführen und den Verwertungsnachweis nach Bestätigung durch die Zulassungsstelle unverzüglich dem Fahrzeughalter / -eigentümer zu übersenden.

Ort, Datum

Stempel, Unterschrift

Wenn handschriftlich ausgefüllt wird, neben
Ziffern bitte nur Großbuchstaben verwenden!

BARCODEFELD 75 x 15 mm

☐ Passer für EDV

Seite ② von ③ Muster 12

Verwertungsnachweis (VN) nach § 27 a StVZO

Verwertungsnachweis

Auszufüllen vom Verwertungsbetrieb

Datum

lfd. Nr.

Blatt 4:

Diese Ausfertigung (weiß) ist für den Fahrzeughalter / -eigentümer bestimmt.

Zutreffendes bitte ankreuzen ☒ oder ausfüllen.**4 Angaben zum Verwertungsbetrieb**

Auszufüllen vom Verwertungsbetrieb

4.1 Name

4.2 Straße

Hausnr.

4.3 Land 1)

PLZ

Ort

4.4 Telefon

Telefax

4.5 Anerkannt durch Sachverständigen: Name

4.6 Straße

Hausnr.

4.7 Land 1)

PLZ

Ort

4.8 Telefon

Telefax

4.9 Datum der letzten Bescheinigung

4.10 Zeigt der Verwertungsbetrieb nach § 27 a StVZO der Zulassungsstelle an, daß das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr gezogen wird?

☐ ja ☐ nein

Erfolgt die Anzeige durch den Verwertungsbetrieb, verpflichtet sich der Unterzeichner, dies innerhalb einer Woche durchzuführen und den Verwertungsnachweis nach Bestätigung durch die Zulassungsstelle unverzüglich dem Fahrzeughalter / -eigentümer zu übersenden.

Ort, Datum

Stempel, Unterschrift

5 Vorlage des Verwertungsnachweises

Auszufüllen von Zulassungsstelle

5.1 Der Nachweis wurde vorgelegt vom/von:

☐ Fahrzeughalter☐ Fahrzeugeigentümer☐ Annahmestelle☐ Verwertungsbetrieb

5.2 Die Angaben zum Fahrzeug und Fahrzeughalter / -eigentümer treffen zu / treffen nicht zu.

Ort, Datum

Stempel, Unterschrift

1) Nationalitätszeichen im internationalen Kfz-Verkehr, z. B. NL, F, B, A

Wenn handschriftlich ausgefüllt wird, neben Ziffern bitte nur Großbuchstaben verwenden!

BARCODEFELD 75 x 15 mm

☐ Passer für EDV

Seite ① von ②

Muster 13

Erklärung über den Verbleib (EV) nach § 27 a StVZO

**Erklärung
über den Verbleib**

Auszufüllen von der Zulassungsstelle

Datum

lfd. Nr.

Blatt 2:

Diese Ausfertigung (weiß) ist für den Fahrzeughalter / -eigentümer bestimmt.

Zutreffendes bitte ankreuzen ☒ oder ausfüllen.**1 Angaben zum Fahrzeughalter / -eigentümer****Auszufüllen vom Fahrzeughalter / -eigentümer**

1.1 Name, Vorname / Firma / Körperschaft

1.2 Straße

Hausnr.

1.3 PLZ

Ort

2 Angaben zum Fahrzeug**Auszufüllen vom Fahrzeughalter / -eigentümer**

2.1 Fahrzeugart / Hersteller

2.2 Fahrzeug-ident.-Nr.

letztes amtliches Kennzeichen

3 Angaben zum Verbleib (3.1 bis 3.4 alternativ)**Auszufüllen vom Fahrzeughalter / -eigentümer**

3.1 Das unter 2 bezeichnete Fahrzeug

3.1.1 wurde veräußert am:

3.1.2 an: Name, Vorname / Firma / Körperschaft

3.1.3 Straße

Hausnr.

3.1.4 Land 1)

PLZ

Ort

3.2 Das unter 2 bezeichnete Fahrzeug wird seit dem

3.2.1 gelagert auf dem Grundstück:

3.2.2 Straße

Hausnr.

3.2.3 Land 1)

PLZ

Ort

Eigentümer / Besitzer des Grundstücks ist:

3.2.4 Name, Vorname / Firma / Körperschaft

3.2.5 Straße

Hausnr.

3.2.6 Land 1)

PLZ

Ort

1) Nationalitätszeichen im internationalen Kfz-Verkehr, z. B. NL, F, B, A

Wenn handschriftlich ausgefüllt wird, neben
Ziffern bitte nur Großbuchstaben verwenden!

BARCODEFELD 75 x 15 mm

☐ Passer für EDV

Seite ② von ②

Muster 13

Erklärung über den Verbleib (EV) nach § 27 a StVZO

**Erklärung
über den Verbleib**

Auszufüllen von der Zulassungsstelle

Datum

Ifd. Nr.

Blatt 2:

Diese Ausfertigung (weiß) ist für den Fahrzeughalter / -eigentümer bestimmt.

Zutreffendes bitte ankreuzen ☒ oder ausfüllen.

3.3 Das unter ② bezeichnete Fahrzeug

3.3.1 ☐ wird als Oldtimer-Fahrzeug
nach § 1 der 49. Ausnahmereverordnung zur StVZO vom 15. September 1994 (BGBl. I S. 2416) weiterbetrieben.3.3.2 ☐ soll als Oldtimer-Fahrzeug nach vorgenannter Vorschrift wieder in Betrieb gesetzt werden.

3.4 Sonstiger endgültiger Verbleib des unter ② bezeichneten Fahrzeugs:

4 Bestätigung der Angaben

Auszufüllen vom Fahrzeughalter / -eigentümer

Die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zu 1, 2 und 3 werden versichert.

Ort, Datum

Unterschrift

--

--

5 Amtliche Vermerke

Auszufüllen von der Zulassungsstelle

5.1 Das unter ② bezeichnete Fahrzeug

5.1.1 ☐ ist nach § 27 Abs. 5 StVZO endgültig aus dem Verkehr gezogen.5.1.2 ☐ gilt nach § 27 Abs. 6 StVZO als endgültig aus dem Verkehr gezogen.5.1.3 ☐ wird als Oldtimer-Fahrzeug
nach der 49. Ausnahmereverordnung zur StVZO weiterbetrieben; ein rotes Kennzeichen wurde ausgegeben.

5.2 Die Angaben zum Fahrzeug und Fahrzeughalter / -eigentümer treffen zu / treffen nicht zu.

Ort, Datum

Stempel, Unterschrift

--

--

Wenn handschriftlich ausgefüllt wird, neben
Ziffern bitte nur Großbuchstaben verwenden!

BARCODEFELD 75 x 15 mm

Begründung

A. Allgemeines

Ausgangslage

In der Bundesrepublik Deutschland ist die Zahl der Neuzulassungen von Personenkraftwagen in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Derzeit gibt es in Deutschland einen Bestand von etwa 40 Millionen Personenkraftwagen. Die Entsorgungsseite stellt sich gegenwärtig wie folgt dar: In den letzten Jahren wurden jährlich jeweils über 2 Millionen Pkw p.a. verschrottet. Gegenwärtig werden pro Jahr ca. 2,6 Millionen Pkw stillgelegt. Wegen der in den letzten Jahren gestiegenen Zulassungszahlen wird sich die Zahl der stillgelegten Pkw weiter erhöhen.

Neben den in Deutschland zur Entsorgung verbleibenden Altfahrzeugen ist in letzter Zeit eine deutliche Steigerung der Exportrate insbesondere aufgrund der Nachfrage osteuropäischer Länder nach Altfahrzeugen und -teilen zu verzeichnen.

Nachdem wirtschaftlich verwertbare Aggregate, wie z. B. Motor, Anlasser, Lichtmaschine u. ä., zwecks späterer Wiederverwendung ausgebaut wurden, werden die Autowracks überwiegend in Shreddern mechanisch zerkleinert, wobei ein Gewichtsanteil von rd. 75 % des Gesamtfahrzeugs verwertet wird. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Stahl, Gußeisen und Nichteisenmetalle, wie Aluminium, Kupfer, Blei und Magnesium.

Beim Shredderprozeß fällt die bislang nicht verwertbare sog. Shredderleichtfraktion in einer Menge von ca. 500 000 Tonnen pro Jahr an. Diese besteht hauptsächlich aus Kunststoffen, Gummi und Glas; sie ist zumeist mit Resten von Betriebsflüssigkeiten, polychlorierten Biphenylen (PCB) und Schwermetallen wie z. B. Cadmium und Blei kontaminiert. Trotz ihrer teilweise hohen Schadstoffgehalte werden die Shredderrückstände fast ausschließlich auf Hausmülldeponien verbracht. Der ständig wachsende Kunststoffanteil im Automobilbau (1970: 2,9 %, 1983: 10,2 %, 1991: 13 %, gegenwärtig bis zu 15 %), der Einsatz anderer Nichtmetall-Werkstoffe sowie gestiegene Zulassungszahlen führen dazu, daß die Menge der Shredderrückstände bei gleicher Entsorgungspraxis weiter wachsen wird.

Anlagen zur Lagerung und Behandlung von Autowracks sind nach der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes genehmigungsbedürftig. Von den derzeit geschätzten 5000 Schrottbetrieben bzw. Altfahrzeug-Verwertungsbetrieben in Deutschland erfüllt nur ein geringer Teil die umweltrechtlichen Anforderungen. Schädigungen der Umwelt und künftige Altlasten sind in der Vergangenheit wiederholt zu beklagen gewesen und in zunehmendem Maße für die Zukunft vorhersehbar.

Am 21. Februar 1996 haben unter der Federführung des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) 14 weitere beteiligte Wirtschaftsverbände gegenüber der Bundesregierung die „Freiwillige Selbstverpflichtung zur umweltgerechten Altfahrzeugverwertung (Pkw) im Rahmen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes“ abgegeben.

Unter Berücksichtigung des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes werden auf dieser Grundlage und in Kooperation der beteiligten Wirtschaftsbranchen wesentliche Ziele zur Verbesserung der Altfahrzeugentsorgung verfolgt, die der Koalitionsvereinbarung für die 13. Legislaturperiode entsprechen.

Die Selbstverpflichtung umfaßt insbesondere

- den Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Rücknahme- und Verwertungssystems für Altfahrzeuge und -teile,
- die schrittweise Reduktion bislang nicht verwertbarer Abfälle aus der Altfahrzeugentsorgung von gegenwärtig ca. 25 Gewichtsprozent auf weniger als 15 Gewichtsprozent bis zum Jahr 2002 und auf weniger als 5 Gewichtsprozent bis zum Jahr 2015,
- die generelle Verpflichtung zur Rücknahme von Altfahrzeugen der jeweiligen Marke durch die Hersteller von Automobilen bzw. von diesen benannten Rücknahmestellen,
- die grundsätzlich kostenlose Rückgabemöglichkeit von Fahrzeugen mindestens bis zu einem Alter von zwölf Jahren beim Hersteller,
- die Verbesserung der Verwertungsmöglichkeiten von Teilen und Materialien durch konstruktive und produktionstechnische Maßnahmen der Automobilhersteller.

Über die Umsetzung der Selbstverpflichtung und die ergriffenen Maßnahmen ist der Bundesregierung im Abstand von zwei Jahren zu berichten.

Grundzüge der Verordnung

Mit der Altfahrzeug-Verordnung verfolgt die Bundesregierung in Ergänzung zu dieser Selbstverpflichtung das Konzept einer ökologisch orientierten Neuordnung der Altfahrzeugentsorgung, ohne die durch die Selbstverpflichtung abgedeckten Ziele und Maßnahmen ordnungsrechtlich zu regeln.

Die vorliegende Verordnung tritt insofern an die Stelle einer umfassenden rechtlichen Regelung und ergänzt die getroffene kooperative Lösung um einen ordnungsrechtlichen Rahmen, damit die Selbstverpflichtung zum Tragen kommt und weitergehende

abfallwirtschaftliche Ziele außerhalb der Selbstverpflichtung erreicht werden.

Hierbei ist von wesentlicher Bedeutung, daß die neuen oder verbesserten Rücknahme- und Verwertungsstrukturen auch tatsächlich genutzt werden. Darüber hinaus werden einheitliche Anforderungen an Altauto-Verwertungsbetriebe aus abfallwirtschaftlicher Sicht normiert. Dies schafft zugleich den gewünschten ordnungspolitischen Rahmen nach gleichwertigen Wettbewerbsbedingungen aller am Markt tätigen Betriebe und ermöglicht eine verlässliche Grundlage für Investitionsentscheidungen.

Die vorgesehene Unterstützung bei der Überwachung dieser Anforderungen durch qualifizierte Sachverständige wird die Vollzugsbehörden deutlich entlasten und ihnen deshalb den Raum schaffen, um bei notwendigen hoheitlichen Eingriffen schneller und effizienter als bisher reagieren zu können.

Die Beteiligung der Sachverständigen an der Überwachung wird darüber hinaus erwarten lassen, daß der gebotene Umweltstandard der Verwertungsbetriebe schnell erreicht wird.

Regelungsumfang der Verordnung

Die Verordnung regelt in Artikel 1 die Überlassung von Altautos durch Letztbesitzer sowie die Anforderungen an Annahmestellen und Verwertungsbetriebe im Hinblick auf eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung als auch eine gemeinwohlverträgliche Beseitigung der nicht verwertbaren Abfälle. Entsprechende Mindeststandards werden im Anhang zu Artikel 1 festgelegt.

Die Anerkennung der Verwertungsbetriebe durch bestimmte Sachverständige berechtigt zur Ausstellung des sog. Verwertungsnachweises, der dem Letztbesitzer auszuhändigen ist.

Diese Anforderungen und Pflichten gelten für alle Adressaten, unabhängig davon, ob Verwertungsbetriebe im Auftrag einzelner Automobilhersteller tätig werden oder unabhängig am Markt agieren.

Durch diese Bestimmungen wird dem Anliegen Rechnung getragen, den Wettbewerb im Bereich der Entsorgungswirtschaft sicherzustellen. Hiernach kann der Besitzer eines Altautos dieses denjenigen Betrieben überlassen, die die im Anhang zu Artikel 1 festgelegten und für alle Akteure gleichen Anforderungen erfüllen. Dies gewährleistet aus der Sicht des Umweltschutzes die erforderliche Optimierung der Altautoentsorgung, die gebotene Lenkung der Altauto-Abfallströme und gewährleistet den Wettbewerb.

Mit diesem Regelungsumfang ergänzt die Verordnung die „Freiwillige Selbstverpflichtung“ der Automobilindustrie vom Februar 1996, insbesondere die hierin enthaltene Rücknahmepflicht der Hersteller. Aufgrund dieser der o. a. Überlassungspflicht korrespondierenden Rücknahmeverpflichtung verzichtet der Verordnungsgeber zunächst auch darauf, eine entsprechende Rücknahmepflicht nach § 24 Abs. 1

KrW-/AbfG ordnungsrechtlich festzulegen. Er macht mithin von der entsprechenden Ermächtigung partiell Gebrauch, um die nach dem KrW-/AbfG vorgesehene freiwillige Wahrnehmung der abgeforderten Produktverantwortung durch Überlassungspflichten an die sich zur Rücknahme verpflichtenden Hersteller zu unterstützen.

Artikel 2 ändert die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zur Einführung des sog. Verwertungsnachweises, der grundsätzlich bei endgültiger Stilllegung der Zulassungsstelle vorzulegen ist.

Durch Mitteilung der Zulassungsstelle an die zuständigen Überwachungsbehörden in bestimmten Fällen, in denen ein Verwertungsnachweis nicht vorgelegt wird, werden die Überwachungsmöglichkeiten verbessert.

Artikel 3 ergänzt die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr für die Fälle, bei denen eine endgültige Stilllegung ohne Vorlage des Verwertungsnachweises erfolgt.

EG-rechtliche Auswirkungen

Sowohl mit der Selbstverpflichtung zur Rücknahme und Verwertung von Altkraftfahrzeugen als auch mit dieser Verordnung verfolgt die Bundesregierung die allgemeinen abfallwirtschaftlichen Ziele der EG-Richtlinie 75/442/EWG unter Berücksichtigung der Änderungsrichtlinie 91/156/EWG vom 18. März 1991. Hiernach treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um in erster Linie die Verhütung oder Verringerung der Erzeugung von Abfällen und ihrer Gefährlichkeit zu fördern. In zweiter Linie sollen die Verwertung der Abfälle im Wege der Rückführung, der Wiederverwendung, des Wiedereinsatzes oder andere Verwertungsvorgänge im Hinblick auf die Gewinnung von Energie gefördert werden.

Die Europäische Kommission beabsichtigt, im Jahr 1996 dem Rat den Entwurf einer Altauto-Richtlinie vorzulegen. Da über die weitere Vorgehensweise und den Inhalt einer etwaigen europäischen Richtlinie voraussichtlich erst Mitte 1997 verlässliche Kenntnisse vorliegen werden, hält die Bundesregierung es für erforderlich, an ihrem Konzept festzuhalten und schnellstmöglich die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen festzulegen. Hiermit wird zugleich die Möglichkeit geschaffen, Erfahrungen bei der Umsetzung der Selbstverpflichtung sowie bei der Festlegung normativer Regelungen in die Beratungen auf europäischer Ebene einfließen zu lassen.

Die vorliegende Verordnung steht im Einklang mit dem EG-Vertrag, insbesondere mit den Artikeln 30 ff. Wegen des abfallwirtschaftlichen Bezugs der Regelungen sind die einschlägigen europäischen Rechtsakten und internationalen Regelungen unter Beachtung nationaler Rechtsnormen zur Umsetzung dieser Bestimmungen berücksichtigt. Diese werden durch die vorliegende Verordnung nicht tangiert und gelten unverändert fort. Auf § 10 Abs. 3 KrW-/AbfG wird insofern hingewiesen.

Kosten

Dem Bund entstehen keine Kosten.

Auch den Ländern und Gemeinden entstehen voraussichtlich haushaltsmäßig keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen Kosten für den erforderlichen Vollzug der Regelungen. Durch Übertragung bestimmter Überwachungsaufgaben an Sachverständige werden die Vollzugsbehörden deutlich entlastet.

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

Die Gebietskörperschaften werden gegenwärtig kostenmäßig belastet durch die Entsorgung der im öffentlichen Verkehrsraum und in Feld, Wald und Wiese abgestellten und nicht mehr zugelassenen Kraftfahrzeuge. Diese Belastungen der öffentlichen Hand werden nach Inkrafttreten der Altauto-Verordnung deutlich reduziert, da die Verordnung zur Gewährung einer umweltgerechten Entsorgung grundsätzlich die Vorlage eines Verwertungsnachweises bei der Abmeldung des Autos bei der Kfz-Zulassungsstelle vorsieht.

Durch Festlegen bestimmter Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung im Hinblick auf die Entsorgung von Altautos werden die Altauto-Verwertungsbetriebe veranlaßt, entsprechende Investitionen zu tätigen.

Deshalb sind künftig zwar gewisse Kostenerhöhungen gegenüber den gegenwärtigen Entsorgungskosten zu erwarten, doch können diese z. T. durch Einsparung von Kosten infolge der Vermeidung und Verringerung der zur Beseitigung anfallenden Abfälle (Shredderleichtfraktion) kompensiert werden. Darüber hinaus hat die Praxis gezeigt, daß bestimmte Stoffe und Materialien dann wirtschaftlich verwertet werden können, wenn bestimmte Mindestmengen am Markt vorhanden sind. Dieser Entwicklung wird die Verordnung einen wesentlichen Anstoß geben. Im übrigen erlaubt die fortentwickelte Demontage-technik in vielen Bereichen effizientere Arbeitsabläufe und verringert insoweit ebenfalls die betriebliche Kostenstruktur.

Insgesamt sind bei der Erreichung einer umweltgerechten Altautoentsorgung gewisse Kostensteigerungen zu erwarten, die jedoch durch Schaffen von wirtschaftlich tragfähigen Stoffkreisläufen und damit durch vermiedene Beseitigungskosten z. T. kompensiert werden. Deshalb sind allenfalls kurzfristig moderate Entsorgungskostensteigerungen wahrscheinlich. Mittelfristig können sogar Preissenkungen erwartet werden.

Die tatsächliche Kostenentwicklung ist naturgemäß im einzelnen nicht quantifizierbar, da die Entsorgung eines Altautos kostenmäßig von einer Reihe von Faktoren abhängt, wie z. B. Alter und Zustand des Fahrzeugs, Erlössituation ausgebauter Aggregate und sonstiger Teile, Demontageaufwand, Entwicklung der Verwertungs- und Beseitigungskosten, Preisentwicklung bei Fe- und NE-haltigen Schrotten usw.

Preiswirkungen

Der Preis für die Entsorgungsdienstleistung ist zwischen Altauto-Besitzer und Verwertungsbetrieb unter den gegebenen Wettbewerbsbedingungen festzulegen. Gemäß den Ausführungen zur Kostenentwicklung werden infolge der notwendigen Verbesserungen des Umweltschutzstandards der Verwertungsbetriebe moderate Preissteigerungen erwartet. Dies gilt insbesondere bei denjenigen Betrieben, die die gestellten Anforderungen gegenwärtig nicht erfüllen.

Die im Rahmen der Altauto-Selbstverpflichtung von der Automobilindustrie abgegebene Zusage zur kostenlosen Rücknahme von Altautos wird für den Letztbesitzer bei den von dieser Regelung erfaßten Fahrzeugen eine Freistellung von Entsorgungskosten bewirken. Die Wirtschaft wird wegen der Übernahme etwaiger Entsorgungskosten diese ggf. bei der Preisgestaltung von Neuwagen integrieren. Die Entsorgungskosten sind im Vergleich zu den Gesamtproduktionskosten und zum Verkaufspreis allerdings so gering, daß nennenswerte Auswirkungen auf das Preisniveau und insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau nicht zu erwarten sind.

Bei Tragen der Entsorgungskosten durch den Altauto-Besitzer gilt dies in gleicher Weise. Zwar ist künftig – wie dargelegt – mit einem moderaten Anstieg der Entsorgungskosten zu rechnen, der jedoch ausschließlich bei der einmaligen Abgabe des Altautos zur Entsorgung den jeweiligen Besitzer belastet. Deshalb sind maßgebliche Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau und auf das Verbraucherpreisniveau wegen der geringen Gewichtung im „Warenkorb“ bei der Ermittlung des Preisniveaus nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften**Zu Artikel 1****Zu § 1**

§ 1 regelt im Anwendungsbereich der Verordnung, wer den Regelungen unterliegt. Dies sind einmal die Besitzer von Altautos und zum anderen diejenigen, die künftig im Rahmen einer umweltverträglichen Altautoentsorgung tätig werden, nämlich die Betreiber von Annahmestellen, von Verwertungsbetrieben und von Anlagen zur weiteren Verwertung (Behandlung der Restkarossen).

Der Anwendungsbereich der Verordnung umfaßt somit die Abgabe eines Altautos bis zu dessen endgültiger Verwertung, um Stoffkreisläufe weitgehend zu schließen, Abfallströme zu lenken sowie die damit verbundenen Tätigkeiten zu kontrollieren.

Da die Altauto-Verordnung auf den Regelungs-bereich des KrW-/AbfG beschränkt ist, gilt sie nicht für die Behandlung von Altautos im Ausland. Sie trifft darüber hinaus auch keine Regelungen für die

grenzüberschreitende Verbringung von Altautos, die sich nach der Verordnung 259/93/EWG des Rates vom 1. Februar 1993 zur Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen, in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 30 S. 1) und des Ausführungsgesetzes zu dem Basler Übereinkommen vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung vom 30. September 1994 (BGBl. I S. 2771) richtet.

Auch ein ausländischer Verwertungsbetrieb kann einen Verwertungsnachweis nach § 3 ausstellen, wenn er die Anforderungen der Verordnung (§ 5) erfüllt und die Einhaltung der Anforderungen durch einen Sachverständigen nachweist. Ausländische Verwertungsbetriebe sind somit deutschen Verwertungsbetrieben gleichgestellt. Diese Gleichstellung gilt sowohl innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes als auch gegenüber anderen Drittstaaten.

Der Anwendungsbereich der Verordnung entspricht dem in § 24 Abs. 2 Nr. 2 und 3 KrW-/AbfG normierten Regelungsumfang zur Überlassung von Abfällen sowie den in § 7 Abs. 1 und 3 und § 12 Abs. 1 KrW-/AbfG vorgesehenen Regelungen zur näheren Bestimmung der in § 5 Abs. 4 KrW-/AbfG festgelegten allgemeinen Grundpflichten.

Zu § 2

§ 2 regelt die Begriffsbestimmungen.

Absatz 1 definiert Altautos als Personenkraftwagen, die nach Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz als Abfall anzusehen sind.

Unter Berücksichtigung der bisherigen Rechtsprechung zum Abfallbegriff nach dem früheren Abfallgesetz in Abgrenzung zum Produkt werden Personenkraftwagen mangels entgegenstehender Anhaltspunkte insbesondere dann als Abfall anzusehen sein, wenn sie bei der Abgabe an Dritte oder bei der grenzüberschreitenden Verbringung nicht über die Berechtigung zur Teilnahme am Straßenverkehr verfügen (z. B. Ablauf der TÜV-Plakette) und die Instandsetzungskosten außer Verhältnis zum wirtschaftlichen Wert des Fahrzeugs vor einer Reparatur stehen. Personenkraftwagen, für die zum Zwecke der grenzüberschreitenden Verbringung ein gültiges Exportkennzeichen ausgestellt ist, sind im Regelfall nicht als Abfall anzusehen.

Es wird darüber hinaus klargestellt, daß nur diejenigen Personenkraftwagen als Altautos definiert sind, die als Fahrzeugklasse M1 entsprechend dem Anhang II A der EG-Richtlinie 70/156/EWG eingestuft sind. Hiernach handelt es sich um Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz. Hiermit wird der ganz überwiegende Anteil der Personenkraftfahrzeuge erfaßt.

Der Altauto-Begriff korrespondiert insofern mit dem Regelungsumfang der Freiwilligen Selbstverpflichtung der beteiligten Wirtschaftsverbände vom 21. Februar 1996.

Die Definition in Absatz 2 legt fest, welche Tätigkeiten im Rahmen der Altautoentsorgung dazu führen, als Annahmestelle im Sinne der Verordnung angesehen zu werden. Annahmestellen nehmen Altautos vom Letztbesitzer entgegen und leiten sie an einen Verwertungsbetrieb weiter. Annahmestellen können in Kooperation zwischen Automobilhersteller und Kfz-Gewerbe auf der Grundlage der Freiwilligen Selbstverpflichtung eingerichtet und betrieben werden. Darüber hinaus kann jeder, der die Anforderungen der Verordnung erfüllt, eine Annahmestelle betreiben, ohne hierfür von einem Automobilhersteller beauftragt zu sein. Annahmestellen werden künftig flächendeckend einzurichten sein und insofern ein wichtiges Bindeglied zwischen Altauto-Besitzer und Verwertungsbetrieb bilden.

Um eine ordnungsgemäße und zielgerichtete Lenkung der Altautos sicherzustellen, wird festgelegt, daß Annahmestellen ausschließlich im Auftrag von Verwertungsbetrieben im Rahmen der Verordnung tätig werden dürfen.

Der in Absatz 3 definierte Begriff des Verwertungsbetriebs stellt ab auf Betriebe oder Betriebsteile zur Lagerung, Behandlung und Verwertung von Altautos. Es kommt insofern entscheidend darauf an, daß alle genannten Tätigkeiten stattfinden, wobei der Betriebszweck vorrangig in der Behandlung und Verwertung von Altautos bestehen muß. Ein Betrieb, der ausschließlich Altautos lagert, kann deshalb kein Altauto-Verwertungsbetrieb im Sinne der Verordnung sein. Ein Verwertungsbetrieb kann andererseits aber durchaus auch als Annahmestelle im Sinne der Verordnung tätig werden.

Von diesem abfallrechtlichen Begriff abzugrenzen ist der immissionsschutzrechtliche Begriff der Anlagen zur Lagerung oder Behandlung von Autowracks; diese Anlagen sind nach Nummer 8.9 der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im vereinfachten Verfahren genehmigungsbedürftig. Altauto-Verwertungsbetriebe fallen demnach unter die Genehmigungspflicht nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz. Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen werden insoweit von der Altauto-Verordnung nicht erfaßt.

Hinzuweisen ist auf § 67 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, wonach in Absatz 7 eine Planfeststellung oder eine Genehmigung nach dem Abfallgesetz als immissionsschutzrechtliche Genehmigung fortgilt. Eine Anlage, die nach dem Abfallgesetz angezeigt wurde, gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz als angezeigt. Anlagen, die weder nach dem Abfallgesetz planfestgestellt oder genehmigt noch angezeigt worden sind, sind unverzüglich der zuständigen Behörde anzuzeigen.

Da die Verordnung auch die weitere Verwertung von in Verwertungsbetrieben vorbehandelten Altautos (Restkarossen) erfaßt, wird in Absatz 4 bestimmt, welche Anlagen zur Verwertung von Restkarossen unter die Verordnung fallen. Hauptzweck des bezeichneten Anlagentyps ist die Rückgewinnung der metallischen Anteile der Restkarossen. Gegenwärtig erfolgt die weitere Verwertung der Restkarossen vorrangig in Shredderanlagen oder in vergleichbaren

Anlagen, indem hier die wiederverwertbaren metallischen Anteile von den nicht metallischen getrennt und aufbereitet werden und der so erzeugte Schrott nahezu vollständig als Sekundär-Rohstoff der Metall-erzeugung wieder zugeführt wird.

In Absatz 5 wird der Begriff der Anerkennung bei Annahmestellen, Verwertungsbetrieben und Anlagen zur weiteren Verwertung bestimmt. Hierbei wird abgestellt auf eine erfolgreiche Überprüfung und Ausstellung der nach § 4 Abs. 2 erforderlichen Bescheinigung.

Zu § 3

§ 3 regelt die erforderlichen Überlassungspflichten innerhalb der Altauto-Entsorgungskette.

In Absatz 1 Satz 1 wird der Besitzer eines Altautos verpflichtet, im Falle der Entledigung dieses einem von Herstellern oder Vertreibern eingerichteten anerkannten Verwertungsbetrieb oder einer von diesen eingerichteten anerkannten Annahmestelle zu überlassen. Die Überlassungspflicht des Altauto-Besitzers korrespondiert insoweit mit der in der Freiwilligen Selbstverpflichtung enthaltenen Rücknahmeverpflichtung der Automobilhersteller; die in Satz 1 bezeichneten anerkannten Annahmestellen oder Verwertungsbetriebe werden hier als Drittbeauftragte tätig, soweit es sich nicht um herstellereigene Betriebe handelt. Daneben wird auch aus ordnungspolitischen Gründen in Satz 2 eine Überlassung auch an andere Annahmestellen und Verwertungsbetriebe ermöglicht, wenn diese über die erforderliche Anerkennung nach der Verordnung verfügen.

Durch die in Absatz 2 festgelegte Verpflichtung zur Ausstellung eines Verwertungsnachweises gegenüber dem Letztbesitzer erhält dieser den erforderlichen Nachweis, um das Fahrzeug nach den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung endgültig stilllegen zu können. Mit der Ausstellung des Verwertungsnachweises kann der Letztbesitzer zugleich darauf vertrauen, daß er seinen Verpflichtungen nach Absatz 1 nachgekommen ist. Es wird insofern nicht erwartet, daß der Altauto-Besitzer die Berechtigung zur Ausstellung des Verwertungsnachweises in eigener Verantwortung zu überprüfen hat. Für die Zulässigkeit der Ausstellung des Verwertungsnachweises ist ausschließlich der Verwertungsbetrieb verantwortlich. Satz 2 schreibt die Verwendung des Musters 12 der StVZO vor. Satz 3 stellt klar, daß ein Verwertungsnachweis nur von einem Betreiber eines anerkannten Verwertungsbetriebes ausgestellt werden darf.

Satz 4 gibt dem Verwertungsbetrieb die Möglichkeit, eine Annahmestelle mit der Aushändigung des Verwertungsnachweises zu beauftragen, so daß bereits bei der Abgabe des Altautos an eine Annahmestelle die unmittelbare Entgegennahme des Verwertungsnachweises erfolgen kann. Der Verwertungsnachweis darf nur in Kooperation mit einem anerkannten Verwertungsbetrieb ausgehändigt werden. Ein Verwertungsnachweis, der ohne Beauftragung durch einen anerkannten Verwertungsbetrieb ausgestellt wurde, ist ungültig.

Absatz 3 regelt eine Überlassungspflicht der Annahmestelle an anerkannte Verwertungsbetriebe, um die erforderliche Lenkung der Altautos zu umweltgerecht arbeitenden Verwertungsbetrieben sicherzustellen.

In Absatz 4 werden die Verwertungsbetriebe verpflichtet, Restkarossen anerkannten Anlagen zur weiteren Verwertung zu überlassen. Hierdurch wird gewährleistet, daß Restkarossen nach den Bestimmungen der Verordnung weiter verwertet werden. Darüber hinaus wird hierdurch die Kontrolle bis zur endgültigen Verwertung der Restkarosse gewährleistet; sie ist ein wesentlicher Bestandteil bei der Schließung von Stoffkreisläufen und der notwendigen Verringerung der zu beseitigenden Abfälle. Satz 2 stellt klar, daß eine Überlassungspflicht nicht besteht, wenn der Betreiber neben dem Verwertungsbetrieb auch eine Anlage zur weiteren Verwertung betreibt.

§ 3 wird gestützt auf § 7 Abs. 1 Nr. 3 sowie auf § 24 Abs. 2 Nr. 2 und 3 KrW-/AbfG.

Zu § 4

In § 4 werden die erforderlichen Pflichten der an einer ordnungsgemäßen Entsorgung Beteiligten festgelegt.

Nach Absatz 1 haben die jeweiligen Betreiber sicherzustellen, daß insbesondere die Grundpflichten des § 5 KrW-/AbfG erfüllt werden durch Einhaltung der Anforderungen des Anhangs.

Die konkrete Festlegung bestimmter Anforderungen ist erforderlich, um die Ziele des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes zu erreichen, insbesondere um eine schadlose Verwertung zu sichern und Beeinträchtigungen sowohl der Allgemeinheit als auch der in § 10 Abs. 4 KrW-/AbfG genannten Schutzgüter zu vermeiden. Die Regelungen sind gestützt auf die Ermächtigung des § 7 Abs. 1 Nr. 2, 3 und 4 Buchstabe a KrW-/AbfG.

Darüber hinaus werden entsprechend der Ermächtigung des § 12 Abs. 1 Nr. 1 und 2 Anforderungen an die gemeinwohlverträgliche Beseitigung gestellt und damit die Grundpflichten der Abfallbeseitigung nach § 11 KrW-/AbfG konkretisiert.

Absatz 2 legt fest, daß die Einhaltung der Anforderungen nach Absatz 1 durch einen Sachverständigen nach § 5 zu bescheinigen ist.

Hierdurch soll erreicht werden, daß aufgrund des hohen wirtschaftlichen Interesses an der Anerkennung die Anforderungen auch tatsächlich eingehalten werden.

Die begrenzte Geltungsdauer der Bescheinigung auf ein Jahr soll sicherstellen, daß die erforderlichen Anforderungen dauerhaft erfüllt werden. Im Rahmen der hier erforderlichen Überprüfung sollen aufgrund anderer Regelungen oder freiwilliger Qualifizierung durchgeführte Überprüfungen berücksichtigt werden.

Soweit die Annahmestellen Kfz-Betriebe sein werden, ist es zweckmäßig, die Überprüfung den zustän-

digen Kfz-Innungen zu übertragen. Die Kfz-Innungen verfügen über qualifiziertes Personal und besitzen als öffentlich-rechtliche Körperschaften die erforderliche Zuverlässigkeit. Darüber hinaus werden die Sachverständigen nach § 5 tätig.

Neben den Annahmestellen und Verwertungsbetrieben ist die Einbeziehung von Anlagen zur weiteren Verwertung unter der Prämisse einer weitgehenden Lenkung von Abfällen im Rahmen einer umweltgerechten Altautoentsorgung und unter dem Aspekt einer effizienten Überwachung von Stoffkreisläufen erforderlich und sachgerecht.

Die Ermächtigung zur Überwachung durch Sachverständige ist gestützt auf § 7 Abs. 3 und § 12 Abs. 1 Nr. 3 KrW-/AbfG. Hiernach können im einzelnen bestimmte Verfahren zur Überprüfung der festgelegten Anforderungen bestimmt werden. Dieser Ermächtigungsrahmen erstreckt sich über die in § 7 Abs. 3 beispielhaft genannten Verfahren auf die nach § 7 Abs. 1 festgelegten Anforderungen insgesamt. Entsprechendes gilt gleichermaßen für die Überprüfung der Anforderungen an die Abfallbeseitigung nach § 12 Abs. 1 Nr. 3 KrW-/AbfG.

In Absatz 3 werden bestimmte Mitteilungspflichten des Betreibers gegenüber der zuständigen Behörde geregelt. Durch Vorlage der Bescheinigung nach Absatz 2 erhalten die Überwachungsbehörden Kenntnis über die anerkannten Verwertungsbetriebe und die anerkannten Anlagen zur weiteren Verwertung. Sie erhalten damit Gelegenheit zur Überwachung und können im Rahmen ihrer Vollzugskompetenz im Einzelfall geeignete Maßnahmen treffen, z. B. dann, wenn eine Bescheinigung eines bereits anerkannten Betriebs nach Ablauf der Geltungsdauer nicht erneut vorgelegt wird.

In Absatz 4 wird die Möglichkeit geschaffen, Empfehlungen zur Durchführung eines bundeseinheitlichen Anerkennungsverfahrens bekanntzugeben.

Mit den in § 4 festgelegten Regelungen zur umweltgerechten Verwertung bzw. Beseitigung von Altautos wird eine bundeseinheitliche Grundlage geschaffen, die unmittelbar den erforderlichen Umweltschutzstandard zur Verhinderung von Umweltgefährdungen durch die in Rede stehenden Betriebe festlegt und insofern zugleich für alle am Markt agierenden Betriebe gleiche und verlässliche Wettbewerbsbedingungen normiert. Die Überprüfung durch qualifizierte Sachverständige entlastet die zuständigen Vollzugsbehörden von Routineaufgaben und führt zu einer schnellen Erreichung der angestrebten umweltpolitischen Ziele.

Zu § 5

§ 5 regelt, welche Sachverständigen nach § 4 tätig werden. Diese Sachverständigen müssen zuverlässig sein und über eine ausreichende Sach- und Fachkunde verfügen. Dies wird zum einen durch das Verfahren der öffentlichen Bestellung und Vereidigung von Sachverständigen nach § 36 Gewerbeordnung gesichert, das in Deutschland seit langem eingeführt und bewährt ist.

Da sich inzwischen – internationalen Entwicklungen folgend – ein Verfahren zur Qualifizierung von Sachverständigen auf der Grundlage internationaler oder europäischer Normen gebildet hat, das in Deutschland von Mitgliedern des Deutschen Akkreditierungsrates angewandt wird, wird dieses Verfahren einbezogen. Der Verweis auf den Deutschen Akkreditierungsrat sichert einerseits eine Offenheit, die auch künftige Entwicklungen einschließt, und stellt andererseits die nötige Qualifikation der Sachverständigen sicher.

Ermächtigungsgrundlage ist § 7 Abs. 3 KrW-/AbfG.

Zu § 6

§ 6 legt die mit Bußgeld bewehrten Ordnungswidrigkeiten im erforderlichen Umfang fest. Ordnungswidrigkeiten nach den Nummern 1 bis 6 können nach § 61 Abs. 3 KrW-/AbfG mit einer Geldbuße bis zu 100 000 DM geahndet werden.

Zu Artikel 2

In Artikel 2 werden die notwendigen Änderungen der StVZO normiert, um die Pflicht zur Vorlage des Verwertungsnachweises oder der alternativen Erklärung über den Verbleib des Fahrzeugs in die einschlägigen Vorschriften einzufügen.

Zu Nummer 1

Nach Buchstabe a ist grundsätzlich der Verwertungsnachweis bei endgültiger Stilllegung des Fahrzeugs nach dem angegebenen Muster 12 vorzulegen. Eine endgültige Stilllegung ist auch dann möglich, wenn der Verwertungsnachweis nicht vorgelegt wird. In diesen Fällen ist eine schriftliche Erklärung über den Verbleib des Fahrzeuges nach Muster 13 (Verbleibserklärung) abzugeben. Die Verbleibserklärung des Fahrzeugs erfaßt die Veräußerung oder die Lagerung des abgemeldeten Fahrzeugs oder den sonstigen Verbleib. Die Sätze 7 und 8 von Absatz 5 stellen sicher, daß die Zulassungsstelle die Ordnungsbehörde unterrichtet. Die zuständige Ordnungsbehörde erlangt in diesen Fällen Gelegenheit zur Überwachung und zwar, wenn eine Verbleibserklärung abgegeben wird oder ein Verwertungsnachweis oder eine Verbleibserklärung nicht oder nicht vorschriftsmäßig vorgelegt oder abgegeben wird.

Mit der vorgenannten Änderung der StVZO wird der notwendige Bezug zu den abfallrechtlichen Pflichten des Altauto-Besitzers sowie des Altauto-Verwertungsbetriebes nach Artikel 1 § 3 hergestellt. Eine endgültige Stilllegung ohne Vorlage des Verwertungsnachweises bzw. der Verbleibserklärung des Fahrzeugs ist zwar möglich, wird jedoch regelmäßig mit der Einleitung eines Bußgeldverfahrens zu verbinden sein, um der Vorschrift die notwendige Wirksamkeit zu verleihen. Die alternative Abgabe einer Verbleibserklärung ist für den Halter zumutbar und steht nicht außer Verhältnis zu ihrer Zweckbestimmung.

Die Änderungsvorschrift nach Buchstabe b fügt einen entsprechenden neuen Absatz 6a ein, um eine gleichwertige Regelung im Falle der vorübergehenden Stilllegung wie bei der endgültigen Stilllegung zu normieren. Die in Satz 1 getroffene Ausnahme für Fahrzeuge, die nicht älter als acht Jahre sind, berücksichtigt zum einen, daß diese Fahrzeuge in der Regel nicht als Abfall entsorgt werden und insofern während der Zeit der vorübergehenden Stilllegung eine besondere Überwachung nicht geboten erscheint, und zum anderen, daß die jeweils mit der Überwachung der in Rede stehenden Vorschriften betrauten Behörden nicht mehr als unbedingt notwendig belastet werden.

Dies gilt in gleicher Weise für Fahrzeuge, die älter als 25 Jahre sind, in bezug auf die Pflicht zur Vorlage einer Verbleibserklärung. Soweit diese Fahrzeuge als sog. Oldtimer vorübergehend stillgelegt werden, ist nicht zu besorgen, daß diese endgültig aus dem Verkehr zurückgezogen werden sollen und damit eine Überwachungslücke in nennenswertem Ausmaß entsteht. Im übrigen ist der Anteil an abgemeldeten Fahrzeugen, die älter als 25 Jahre sind, gemessen an der Gesamtzahl der abgemeldeten Fahrzeuge erfahrungsgemäß gering.

Ermächtigungsgrundlage für die Änderungsvorschrift nach Nummer 1 ist § 6 Abs. 1 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG).

Zu Nummer 2

Es erfolgt eine Anpassung der Ordnungswidrigkeitenvorschriften an die neuen Regelungen: Erfasst werden die bereits bestehenden, aber neugefaßten Anzeige- und Vorlagepflichten sowie die sachlich neuen Regelungen der Pflicht zur Vorlage eines Verwertungsnachweises und zur Abgabe einer Verbleibserklärung.

Ermächtigungsgrundlage für die Änderungsvorschrift nach Nummer 2 ist § 6 Abs. 1 und 3 StVG.

Zu Nummer 3

Die Änderungsvorschrift in Nummer 3 führt die neuen Muster 12 (Verwertungsnachweis) und 13 (Verbleibserklärung) als maschinenlesbare Formblätter ein.

Die anzugebenden Daten sind für den Vollzug der jeweils geltenden Bestimmungen erforderlich und auf ein Mindestmaß beschränkt.

Zu Artikel 3

Artikel 3 ändert die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr durch Einfügen von drei neuen Gebührennummern in der Weise, daß in den Fällen der vorübergehenden oder der endgültigen Stilllegung ohne Vorlage des Verwertungsnachweises eine zusätzliche Gebühr von 10 bzw. 20 DM erhoben wird. Diese Gebühren berücksichtigen den in diesen Fällen erhöhten Verwaltungsaufwand der Zulassungsbehörden zwecks Prüfung der Verbleibserklärung und Unterrichtung der zuständigen Ordnungsbehörden.

Die im Vergleich zu den beiden anderen neu eingefügten Gebührennummern höhere Gebühr von 20 DM bei vorübergehender Stilllegung ohne gleichzeitige Abgabe der Verbleibserklärung resultiert daraus, daß in diesen Fällen die Zulassungsstelle zusätzlich mit der Fristüberwachung belastet ist.

Ermächtigungsgrundlage ist § 6a Abs. 2 des StVG.

Zu Artikel 4

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Die Frist bis zum Inkrafttreten räumt sowohl den zuständigen Vollzugsbehörden als auch den Normadressaten einen ausreichend bemessenen Zeitraum nach Verkündung ein, um den Bestimmungen der Verordnung entsprechen zu können.

Die Verordnung ist im Hinblick auf die Artikel 1 und 2 zustimmungsbedürftig durch den Bundesrat.

