

Beschluss
des Bundesrates**Erste Verordnung zur Änderung der Altfahrzeug-Verordnung**

Der Bundesrat hat in seiner 816. Sitzung am 4. November 2005 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d (§ 3 Abs. 7)

In Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d ist § 3 Abs. 7 wie folgt zu fassen:

"(7) Hersteller von Fahrzeugen der Klassen M1 oder N1, die nicht im einstufigen Verfahren hergestellt und genehmigt wurden, können die Entsorgungskosten auf den Teil ihrer Herstellungsstufe begrenzen und die übrigen Entsorgungskosten den Herstellern weiterer Stufen in Rechnung stellen. Diejenigen, die Fahrzeugteile zu Aufbauten zusammenfügen und diese in Verbindung mit einem Basisfahrzeug in Verkehr bringen, müssen sich vor dem Inverkehrbringen im Rahmen ihrer Produktverantwortung mit den Herstellern von Basis- oder Chassisfahrzeugen in Verbindung setzen."

Begründung:

Nach geltendem Recht (§ 3 Abs. 1 Satz 1) sind die Hersteller von Chassisfahrzeugen zwar verpflichtet, auch Fahrzeuge zurückzunehmen, die von anderen mit Aufbauten (Wohnmobile, Krankenwagen, Betonmischer, Straßenreinigungsfahrzeuge, Kräne etc. pp.) versehen wurden. Sie trifft aber nicht die Pflicht des § 3 Abs. 2 Satz 2, die Kosten hierfür zu übernehmen, weil es im geltenden Recht den § 3 Abs. 4 Nr. 6 gibt, der wie folgt lautet:

"Absatz 1 Satz 2 gilt nicht, wenn

...

6. es sich bei dem Altfahrzeug um ein Fahrzeug der Klasse M1 oder N1 handelt, das nicht serienmäßig und nicht im einstufigen Verfahren hergestellt und genehmigt wurde."

Dieser § 3 Abs. 4 Nr. 6 soll durch die Erste Verordnung zur Änderung der AltfahrzeugV aufgehoben werden (Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe c der Vorlage). Dies ist nach Aussage der Bundesregierung europarechtlich geboten (Begründung, S. 10 der Vorlage).

Europarechtlich ausdrücklich nicht geboten ist die mit der Novelle verbundene Folge, dass nunmehr nicht die Hersteller der Aufbauten, sondern die Hersteller der Chassisfahrzeuge auch die Kosten für die Entsorgung der Aufbauten nach der gesetzlichen Regelung tragen. In der Begründung der Bundesregierung heißt es zutreffend:

"Die Kommission hält allerdings eine Regelung für denkbar, die den Chassis-Hersteller in den von der Ausnahme betroffenen Fällen nur mit einem 'wesentlichen Teil' der Kosten belastet. Eine entsprechende Klarstellung soll durch die neue Regelung des § 3 Abs. 7 der Novelle erfolgen."

Die von der Bundesregierung in § 3 Abs. 7 der Novelle angebotene Lösung beseitigt das Problem insofern nicht, als dort lediglich klargestellt wird, dass die Chassishersteller mit den Herstellern von Aufbauten Verträge schließen dürfen. Verträge darf man wegen des in Deutschland geltenden Prinzips der Privatautonomie aber stets schließen. Diese Klarstellung ist überflüssig.

Daraus folgt, dass das durch die Streichung des § 3 Abs. 4 Nr. 6 entstehende Problem, dass die Hersteller von Chassisfahrzeugen auf den Kosten für die Entsorgung der Aufbauten sitzen bleiben, wenn die Hersteller der Aufbauten sich weigern, diese freiwillig (z. B. durch Vertrag) zu übernehmen, ungelöst bliebe. Im Regelfall kann der Chassishersteller bei der Lieferung des Chassis darauf bestehen, dass der Hersteller der Aufbauten diese Kosten vertraglich übernimmt. Das Problem sind die Ausnahmefälle, bei denen z. B. Aufbauten nachträglich auf gebrauchte Chassis montiert werden.

Die vorgeschlagene Änderung des § 3 Abs. 7 Satz 1 stellt entsprechend dem im Umweltrecht geltenden Verursacherprinzip klar, dass jeder Hersteller die von ihm verursachten Umweltbelastungen finanzieren muss. Die Hersteller der Chassisfahrzeuge müssen zwar – wie im geltenden Recht – auch Fahrzeuge mit Aufbauten zurücknehmen und entsorgen. Sie sind aber – wie nach geltendem Recht – nicht zum Tragen der Kosten verpflichtet, sondern können diese bei den Herstellern von Aufbauten einfordern.

Die vorgeschlagene Änderung des § 3 Abs. 7 Satz 2 soll dafür sorgen, dass Aufbauhersteller Chassisherstellern vor dem Inverkehrbringen mitteilen, welches Fahrzeug als Chassis dient. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Hersteller von Aufbauten es sonst nie tut. Dann würde das "Altfahrzeugproblem" im Falle der Verwertung beim Hersteller des Basisfahrzeugs liegen. Dieser müsste dann versuchen festzustellen, wer den Aufbau angebracht hat, um ihn an den Verwertungskosten zu beteiligen. Im Zweifel bliebe der Chassishersteller mit den Kosten belastet.

2. Zu Artikel 1 Nr. 3a - neu - (§ 5 Abs. 3 Satz 4)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 3a einzufügen:

'3a. In § 5 Abs. 3 Satz 4 werden vor dem Wort "Prüfung" die Wörter "die mindestens jährlich durchzuführende" eingefügt.'

Begründung:

Demontagebetriebe und Betreiber von Schredderanlagen werden im Rahmen ihrer abfallwirtschaftlichen Betätigung als Entsorgungsfachbetrieb überwiegend auch nach der Altfahrzeug-Verordnung tätig. Entsorgungsfachbetriebe unterliegen zum einen den Regelungen der Entsorgungsfachbetriebs-Verordnung und, soweit sie im Bereich Altfahrzeuge tätig sind, zum anderen auch der Altfahrzeug-Verordnung. Beide Verordnungen sehen die regelmäßige Kontrolle und Ausstellung von Zertifikaten (§ 14 Abs. 1 EfbV) bzw. Bescheinigungen (§ 5 Abs. 3 AltfahrzeugV) vor. Die Kontrollen und die Erteilung von Zertifikaten bzw. Bescheinigungen liegen in der Zuständigkeit von Sachverständigen. Während die Gültigkeitsdauer für Zertifikate (§ 14 Abs. 2 EfbV) bzw. Bescheinigungen (§ 5 Abs. 3 AltfahrzeugV) mit längstens 18 Monaten in beiden relevanten Verordnungen identisch geregelt ist, ist der vorgeschriebene Prüfturnus unterschiedlich ausgestaltet. Nach der Entsorgungsfachbetriebs-Verordnung ist jährlich zu überprüfen. Die Altfahrzeug-Verordnung sieht bislang keine ausdrücklich genannte Frist vor. Da ca. 80 % aller Demontagebetriebe und Betreiber von Schredderanlagen auch der Entsorgungsfachbetriebs-Verordnung unterliegen, ist die Angleichung des Prüfturnus auf ein Jahr sinnvoll. Die Angleichung der Prüftermine unterstützt auch den Wettbewerb, da künftig für die Überprüfung eine einheitliche Kostenstruktur zu erwarten ist. Die über den Prüfturnus von einem Jahr hinausreichende Gültigkeitsdauer von Zertifikaten bzw. Bescheinigungen soll beibehalten werden. Das eröffnet den Betrieben die Möglichkeit, eventuelle Auflagen fristgerecht zu erfüllen, ohne das Risiko einzugehen, dass sie zeitweilig ohne Zertifikat oder Bescheinigung agieren, was ggf. auch zum Entzug gewerberechtl. Zulassungen führen könnte.

3. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 8 Abs. 2)

Artikel 1 Nr. 4 ist wie folgt zu fassen:

'4. § 8 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht werden, dürfen kein Blei, Quecksilber, Kadmium oder sechswertiges Chrom enthalten. Satz 1 gilt nicht in den in Anhang II der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) in der jeweils geltenden Fassung genannten Fällen unter den dort genannten Bedingungen, wobei die Entscheidung 2005/438/EG der Kommission in der jeweils geltenden Fassung zu beachten ist." '

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

Durch den fehlenden Hinweis auf das Inverkehrbringen käme die Änderung einem Verwendungsverbot für bereits produzierte Teile gleich. Dies war nicht beabsichtigt.

Der Hinweis auf die Entscheidung 2005/438/ EG wird als notwendig erachtet, da mit ihm der Anhang II geändert wird.

4. Zu Artikel 1 Nr. 6 - neu - (Anhang Nr. 3.2.3.3 Satz 2,

Nr. 3.2.4.1 Satz 8 und 9 - neu -)

Dem Artikel 1 ist folgende Nummer 6 anzufügen:

'6. Der Anhang wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3.2.3.3 wird Satz 2 gestrichen.
- b) Nummer 3.2.4.1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 8 werden die Wörter "Altreifen und" gestrichen.

bb) Nach Satz 8 wird folgender Satz eingefügt:

"Altreifen dürfen bei der Berechnung nach Satz 6 in Ansatz gebracht werden, wenn die stoffliche Verwertung in nachvollziehbarer Weise dokumentiert ist." '

Begründung:

Zu Nummer 3.2.3.3:

Die Vorgabe "Demontierte Reifen, die verwertet werden sollen ..." ist nach der Änderung bei Nummer 3.2.4.1 hinfällig. Insoweit liegt eine Folgeänderung zur Änderung in Nummer 3.2.4.1 vor.

Zu Nummer 3.2.4.1:

Die Berücksichtigung von Altreifen bei der Berechnung der stofflichen Verwertungsquote wird nicht mehr davon abhängig gemacht, dass der Verwerter den Status eines Entsorgungsfachbetriebes besitzt. Entsorgungsfachbetriebe sind zumeist nicht für eine Verwertung von Altreifen zertifiziert. Die Zertifizierung beschränkt sich überwiegend auf das Einsammeln und Lagern von Altreifen. Klassische Verwerter von Altreifen sind Zementwerke und Anlagen zur Herstellung von Gummigranulat und Gummimehl. Mit rd. 260.000 t/a stellt die energetische Verwertung von Altreifen in Zementwerken den Hauptanteil gefolgt von der stofflichen Verwertung mit rd. 100.000 t/a. Die Anlagen zur Verwertung von Altreifen sind i.d.R. jedoch nicht als Entsorgungsfachbetriebe zertifiziert. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich diese Betriebe als Entsorgungsfachbetriebe zertifizieren lassen. Für den ordnungsgemäß arbeitenden Demontagebetrieb bedeutet dies, dass Altreifen, die zur stofflichen Verwertung in bekannte Verwertungsverfahren und -anlagen verbracht werden, nicht bei der Berechnung der jeweiligen Verwertungsquote berücksichtigt werden können. Dies war vom Verordnungsgeber nicht gewollt.

Durch die Verpflichtung zur Dokumentation der stofflichen Verwertung soll sichergestellt werden, dass ohne weitere Kontrollmaßnahmen eine Anrechnung auf die Verwertungsquote erfolgen kann und diffuse Verwertungswege ausgeschlossen werden.