

21.10.05

**Empfehlungen
der Ausschüsse**

U - Vk - Wi

zu **Punkt** der 816. Sitzung des Bundesrates am 4. November 2005

Erste Verordnung zur Änderung der Altfahrzeug-Verordnung

A

**Der federführende Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit (U) und
der Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat,

der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

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

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 2

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 zur Tragung 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 auf den Kosten sitzen.

U 2. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe d (§ 3 Abs. 7)

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

In Artikel 1 Nr. 3 ist Buchstabe d zu streichen.

Begründung:

Der Bundesrat unterstützt den Willen der Bundesregierung, den von den Regelungen der Altfahrzeug-Verordnung Betroffenen Hilfestellungen für die Praxis zu geben. Die von der Verordnung vorgesehene Regelung ist entbehrlich und sollte deshalb gestrichen werden. Dies dient auch der Deregulierung, weil die Verordnung von nicht regelungsbedürftigen Sachverhalten entschlackt wird.

Vorgesehen ist eine Kann-Regelung, die lediglich Hinweischarakter an die Wirtschaftsbeteiligten entwickeln würde. Eine Verpflichtung oder gar eine Sanktion für den Fall, dass keine Vereinbarung zustande kommt, war ohnehin nicht angedacht. Im Übrigen wären solche Vereinbarungen auf der Basis des Privatrechts zu treffen, was ein weiteres Argument gegen eine Regelung in einer öffentlich-rechtlichen Verordnung darstellt. Zu Recht weist die Begründung zur Verordnungsänderung auf Seite 11 der Grunddrucksache (oberster Absatz, letzter Satz) auf die Praxis bei serienmäßig hergestellten Fahrzeugen hin. Diese Praxis hat sich ohne ausdrückliche Regelung in der Verordnung entwickelt. Es ist nicht notwendig, für die zahlenmäßig kleine Menge nicht serienmäßig hergestellter Fahrzeuge eine ausdrückliche, öffentlich-rechtliche Regelung zu treffen. Entsprechende Hinweise müssten ggf. in anderer Art und Weise erfolgen. Dazu könnte zum Beispiel auf den ursprünglichen Verordnungstext von § 3 Abs. 7 und die dazu vorgesehene amtliche Begründung (Seite 10, 11 der Grunddrucksache), insbesondere auf die Vergleichbarkeit zur Praxis bei serienmäßig hergestellten Fahrzeugen dieser Art, zurückgegriffen werden.

U 3. 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 gewerberechtlicher Zulassungen führen könnte.

U 4. Zu Artikel 1 Nr. 3b - neu - (§ 7 Abs. 2a Satz 1)

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

'3b. In § 7 Abs. 2a Satz 1 werden nach den Wörtern "Die Sachverständigen nach § 6" die Wörter "und die nach § 5 Abs. 3 Satz 7 zuständigen Kraftfahrzeug-Innungen" sowie nach den Wörtern "für die von ihnen anerkannten" die Wörter "Annahmestellen, Rücknahmestellen," eingefügt.'

Begründung:

Die Erfahrungen mit dem Vollzug der Altfahrzeug-Verordnung zeigten, dass insbesondere die Letzthalter von Altfahrzeugen ein vorrangiges Interesse an Informationen über Betriebe haben, denen sie das Altfahrzeug zur ordnungsgemäßen Entsorgung überlassen dürfen, um so ihrer Überlassungsverpflichtung nach § 4 Abs. 1 nachkommen zu können. Für den Kfz-Letzthalter ist es dabei unerheblich, ob der zertifizierte Betrieb lediglich Altfahrzeuge annehmen und zur Behandlung in entsprechenden Betrieben bereitstellen darf oder ob der Betrieb die Berechtigung zur Demontage der Fahrzeuge besitzt. Diesem Interesse sollte mit der Regelung des § 7 Abs. 2a und der von den Ländern autorisierten bundesweiten Zusammenstellung der zertifizierten Betriebe entsprochen werden. Mit der derzeitigen Regelung werden aber nur Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung erfasst. Die Annahmestellen/Rücknahmestellen, die für den Kfz-Letzthalter von großer Bedeutung sind, werden nicht erfasst. Dagegen werden zwar die für Wirtschaft und Verwaltung interessanten Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung erfasst, die aber für den Kfz-Letzthalter bedeutungslos sind, da er in der Regel diesen Betrieben sein Kfz nicht selbst überlassen kann. Da die Anerkennung von Kfz-Werkstätten als Annahmestelle bzw. Rücknahmestelle den jeweils zuständigen Kraftfahrzeug-Innungen obliegt (§ 5 Abs. 3 Satz 7), sind sie auch in den Kreis der Verpflichteten aufzunehmen, die entsprechende Informationen der Gemeinsamen Stelle mitzuteilen haben.

Dieser Empfehlung **widerspricht** der Wirtschaftsausschuss mit folgender

Begründung:

Die Empfehlung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit läuft allen Bemühungen zuwider, zu deregulieren, die Berichtspflichten der Wirtschaft abzubauen und die Verwaltung zu vereinfachen. Hinzu kommt, dass die finanziellen Auswirkungen und deren Vertretbarkeit bzw. alternative kostengünstigere Lösungsmöglichkeiten nicht geprüft worden sind.

Derzeit sieht § 7 Abs. 2a Berichtspflichten von Sachverständigen über die anerkannten Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung von Altfahrzeugen sowie deren zentrale Erfassung und Veröffentlichung vor. Die Zahl dieser Betriebe beläuft sich in Deutschland auf etwa 1.000. Nach der Empfehlung des Umweltausschusses sollen auch die anerkannten Annahme- und Rücknahmestellen für Altfahrzeuge in § 7 Abs. 2a einbezogen werden. Die Zahl dieser Betriebe wird in Deutschland auf über 10.000 geschätzt, d. h. sie ist damit über 10-mal so groß wie die Zahl der derzeit erfassten Betriebe.

Bereits die derzeitige Regelung, die nur Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen einbezieht, verursacht einen hohen Aufwand bei Wirtschaft und Verwaltung. Die zentrale Erfassung wird von der "Gemeinsamen Stelle Altfahrzeuge (GESA)" im Auftrag der Länder durchgeführt und verursacht einen hohen Verwaltungsaufwand und entsprechend hohe Kosten, die von den Ländern zu tragen sind. Obwohl es sich derzeit nur um circa 1.000 Betriebe handelt, sind der Verwaltungsaufwand für die Aktualisierung der Listen und damit die jährlichen Aufwendungen der Länder erheblich.

Bei einer Einbeziehung der anerkannten Annahme- und Rücknahmestellen entsprechend der Empfehlung des Umweltausschusses würde sich der Verwaltungsaufwand und die Kostenbelastungen für die Wirtschaft und die Länder erheblich erhöhen, da statt etwa 1.000 über 11.000 Betriebe zu erfassen und die entsprechenden Daten zu aktualisieren wären. Vor einer so weit reichenden Entscheidung sollten daher die finanziellen Auswirkungen und deren Vertretbarkeit geprüft werden.

Die vom Umweltausschuss empfohlene Einbeziehung der Annahme- und Rücknahmestellen in § 7 Abs. 2a Satz 1 ist für die Behörden, die für den Vollzug des AltfahrzeugG verantwortlich sind, von untergeordneter Bedeutung. Für die Vollzugsbehörden sind im Wesentlichen nur die Informationen zu den anerkannten Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen von Interesse. Dies gilt auch für die betroffenen Wirtschaftskreise.

Die vom Unterausschuss empfohlene Einbeziehung der Annahme- und Rücknahmestellen in § 7 Abs. 2a Satz 1 ist allenfalls für die Kfz-Letzthalter von Interesse. Da das Internet Kfz-Letzthaltern bereits umfangreiche Möglichkeiten bietet, anerkannte Rücknahme- und Annahmestellen zu erkunden (z. B. Internetangebote der Automobilhersteller), sollte unter Kostengesichtspunkten geprüft werden, ob es nicht ausreicht, in das Internetangebot der "Gemeinsamen Stelle Altfahrzeuge (GESA)" Links zu den bestehenden Internetangeboten mit Zusammenstellungen von Annahme- und Rücknahmestellen aufzunehmen.

Wi 5. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 8 Abs. 2)

Bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 6

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.

U 6. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 8 Abs. 2 Satz 1)

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 5

In Artikel 1 Nr. 4 ist § 8 Abs. 2 Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht werden, dürfen kein Blei, Quecksilber, Kadmium oder sechswertiges Chrom enthalten."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten.

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

U 7. 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.

B

8. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.