

Bericht*)

des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (16. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksachen 14/8343, 14/8670 –

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

Bericht der Abgeordneten Ulrich Kelber, Dr. Paul Laufs, Michael Hustedt, Birgit Homburger und Eva Bulling-Schröter

I.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 14/8343 wurde in der 221. Sitzung des Deutschen Bundestages am 28. Februar 2002 zur federführenden Beratung dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung dem Innenausschuss, dem Rechtsausschuss, dem Finanzausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie gemäß § 96 GO-BT dem Haushaltsausschuss überwiesen.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung betreffend die Stellungnahme des Bundesrates und die Gegenäußerung der Bundesregierung – Drucksache 14/8670 – wurde mit der Überweisungsdrucksache 14/8681 Nr. 4 vom 22. März 2002 zur federführenden Beratung dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und zur Mitberatung dem Innenausschuss, dem Rechtsausschuss, dem Finanzausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie gemäß § 96 GO-BT dem Haushaltsausschuss überwiesen.

Der **Innenausschuss**, der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** und der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** haben mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthal-

tung der Fraktion der PDS empfohlen, den Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Anlage 1) anzunehmen.

Der **Rechtsausschuss** hat mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Abwesenheit der Fraktion der PDS empfohlen, dem Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Anlage 1) zuzustimmen.

Der **Finanzausschuss** hat mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS empfohlen, den Gesetzentwurf anzunehmen. Er hat seiner Stellungnahme das als Anlage 2 beigefügte Finanztableau zugrunde gelegt.

Der **Haushaltsausschuss** hat zu dem Gesetzentwurf gesondert Stellung genommen.

II.

Die Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34) hat für die Europäische Union einen einheitlichen Rechtsrahmen zur umweltgerechten Entsorgung von Altfahrzeugen unter Berücksichtigung des Prinzips der Produktverantwortung der Hersteller geschaffen. Sie soll durch den vorliegenden Gesetzentwurf in deutsches Recht umgesetzt werden. Der Gesetzentwurf beinhaltet insbesondere folgende Eckpunkte:

*) Die Beschlussempfehlung wurde als Drucksache 14/8884 verteilt.

- Hersteller und gewerbliche Importeure von Personenkraftwagen (M_1) und leichten Nutzfahrzeugen (N_1) werden verpflichtet, Altfahrzeuge ihrer Marke vom Letzthalter unentgeltlich zurückzunehmen und deren ordnungsgemäße Entsorgung sicherzustellen (ab dem 1. Juli 2002 für ab diesem Datum in Verkehr gebrachte Fahrzeuge, ab dem 1. Januar 2007 für vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebrachte Fahrzeuge) und für die Rücknahme der Altfahrzeuge ein flächendeckendes Netz anerkannter Rücknahmestellen einzurichten.
- Spätestens ab dem 1. Januar 2006 ist eine Quote der Wiederverwendung und Verwertung von mindestens 85 % und eine Quote der Wiederverwendung und stofflichen Verwertung von mindestens 80 % des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts eines Altfahrzeugs zu erreichen, spätestens ab dem 1. Januar 2015 entsprechende Mindestquoten von 95 % (Wiederverwendung und Verwertung) und 85 % (Wiederverwendung und stoffliche Verwertung).
- Nach dem 1. Juli 2003 dürfen Fahrzeuge sowie Werkstoffe und Bauteile für diese Fahrzeuge nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie kein Blei, Quecksilber, Cadmium oder sechswertiges Chrom enthalten.
- Für die Verpflichtung zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen wird die Bildung von Rückstellungen vorgeschrieben.

Darüber hinaus soll der Gesetzentwurf vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit dem Vollzug der bisher geltenden Regelungen zur umweltgerechten Verwertung und Entsorgung von Altfahrzeugen, insbesondere der Altauto-Verordnung vom 4. Juli 1997 (BGBl. I S. 1666), einem rechtlichen Änderungsbedarf Rechnung tragen, der u. a. auf eine Vereinfachung des Nachweisverfahrens bei stillgelegten Fahrzeugen sowie auf eine verbesserte Durchsetzbarkeit bestimmter Vorschriften durch Anpassung der Bestimmungen über Ordnungswidrigkeiten abzielt.

III.

Der **Bundesrat** hat in seiner 773. Sitzung am 1. März 2002 gemäß Artikel 76 Abs. 2 Grundgesetz zu dem Gesetzentwurf Stellung genommen und hierbei vorwiegend inhaltliche oder redaktionelle Klarstellungen zu einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfs gefordert.

Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates den Positionen des Bundesrates vorwiegend unverändert, zum Teil mit Maßgabe zugestimmt.

IV.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf – Drucksachen 14/8343, 14/8670 – in seiner Sitzung am 24. April 2002 beraten.

Zu dem Gesetzentwurf haben die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen Änderungsantrag mit einer Reihe von Einzeländerungen einschließlich deren Begründung vorgelegt, der dem Bericht als Anlage 1 angefügt ist (Ausschussdrucksache 14/727).

Von Seiten der **Fraktion der SPD** wurde es begrüßt, dass es nach einer längeren Diskussion über die Umsetzung der EU-Altfahrzeugrichtlinie gelungen sei, in Verbindung mit

dem Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Anlage 1) einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die ökonomischen und die ökologischen Anforderungen an die Entsorgung von Altfahrzeugen sinnvoll miteinander verbinde und im Einklang mit den Vorstellungen des Bundesrates stehe. Die ökonomischen Notwendigkeiten seien beachtet worden. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen habe alle wesentlichen Überlegungen des Bundesrates zum Gesetzentwurf der Bundesregierung aufgegriffen und zu inhaltlichen Klarstellungen sowohl hinsichtlich der Verwirklichung der angestrebten ökologischen Ziele als auch in ökonomischer Hinsicht geführt. In dem Änderungsantrag seien noch einige wenige redaktionelle Änderungen von geringer Bedeutung vorgenommen worden.

Den von Seiten der **Fraktion der CDU/CSU** geäußerten Bedenken könne nicht gefolgt werden. Die im Rahmen der Vorbereitung des Gesetzentwurfs mit der Industrie geführten Gespräche hätten ergeben, dass man auf industrieller Seite davon überzeugt sei, mit dem vorgeschlagenen System der Altfahrzeugentsorgung zurechtzukommen. Mit dem Instrument der Selbstverpflichtung sei lediglich ein kleiner Anteil der entsprechenden Unternehmen erfasst worden. Auch habe die Argumentation von Seiten der Fraktion der CDU/CSU nicht die wirklich problematischen stofflichen Umweltbelastungen durch Altfahrzeuge berücksichtigt. Was die Kostenbelastung anbelange, so habe sich gezeigt, dass die Hersteller mit wesentlich geringeren Beträgen als die von Seiten der Fraktion der CDU/CSU genannten Zahlen rechneten. In den Niederlanden bewege man sich derzeit auf einen Wert von ca. 50 Euro pro Altfahrzeug zu. Zur Frage der Rückstellungen sei anzumerken, dass die Hersteller davon ausgingen, nur einen Teil der Fahrzeuge tatsächlich zurückzuerhalten. Trotzdem hätten sie die Möglichkeit, für jedes Altfahrzeug im Rahmen der gegebenen Bedingungen Rückstellungen zu bilden.

Von Seiten der **Fraktion der CDU/CSU** wurde vorgetragen, die Zielsetzungen, europaweit einheitliche Regelungen bei der Entsorgung von Altfahrzeugen einzuführen und die Grundidee der Produktverantwortung umzusetzen, würden begrüßt. Zu dem vorliegenden Gesetzentwurf seien allerdings eine Reihe kritischer Anmerkungen zu machen. Durch den Gesetzentwurf solle ein in Deutschland sehr gut funktionierendes, effizientes und flächendeckend verfügbares System der Altautoverwertung und -entsorgung beseitigt werden, das auf der Grundlage einer freiwilligen Selbstverpflichtung aller betroffenen Wirtschaftsbranchen und der bisherigen Altauto-Verordnung aufgebaut worden sei. Es solle ersetzt werden durch ein System der Altfahrzeugentsorgung, das freiwillige Vereinbarungen ausschließe, obwohl diese auf der Grundlage der EU-Altfahrzeugrichtlinie möglich seien, das die Kosten erheblich erhöhen und die Beteiligten mit Vorschriften großer Regelungstiefe überziehe. Der bewährte Runde Tisch der Altautoentsorger erübrige sich damit. Die zusätzlichen Kosten beliefen sich Schätzungen zufolge auf 100 Euro bis 200 Euro pro Kraftfahrzeug, nach einer Einschätzung der Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen seien die Kosten für Vorbehandlung und Demontage je nach Fahrzeugtyp und Demontagetiefe zwischen 250 Euro und 350 Euro pro Kraftfahrzeug. Die Kosten habe letztlich der Kunde zu tragen; die Neuwagenpreise würden entsprechend

steigen. Im Gegensatz zu den anderen Mitgliedstaaten der EU zwingt der vorliegende Gesetzentwurf zur Umsetzung der EU-Altfahrzeugrichtlinie in Deutschland die deutschen, besonders exportorientierten Hersteller, die gesamten Kosten in den Neuwagenpreis zu integrieren, was zu einer Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit auf ausländischen Märkten führen werde. Dem Wunsch der Industrie, die Entsongungskosten getrennt ausweisen zu dürfen, sei nicht entsprochen worden.

Der vorliegende Gesetzentwurf wie auch die ihm zugrunde liegende EU-Altfahrzeugrichtlinie vom Oktober 2000 wiesen aus umweltpolitischer Sicht erhebliche Mängel auf. So konzentrierte sich die Altautoverwertung fast ausschließlich auf das stoffliche Recycling, die thermische Verwertung werde nur marginal zugelassen. Hierdurch werde die Einführung von Leichtbauweisen auf der Basis von faserverstärkten Verbundwerkstoffen blockiert. Die moderne Kunststofftechnik gelte als der erfolgversprechendste Weg, die Treibstoffverbräuche von Kraftfahrzeugen zu reduzieren. Es bestünden jedoch größte Schwierigkeiten, die entsprechenden Kunststoffe, z. B. kohlenfaserverstärkte Kunststoffe, stofflich zu verwerten, zumal in Deutschland für deren stoffliche Verwertung als Füllstoff kein Markt bestehe. Es mache daher keinen Sinn, die thermische Verwertung für diese Kunststoffe nicht zuzulassen. Die entsprechenden kontraproduktiven Vorschriften müssten so schnell wie möglich korrigiert werden. Gerade unter diesem Gesichtspunkt sei es nicht zu verstehen, dass die Revisionsklausel der EU-Altfahrzeugrichtlinie nicht in den Gesetzentwurf übernommen worden sei. Weiterhin sehe der Gesetzentwurf zusätzliche steuer- und handelsrechtliche Vorschriften für die Hersteller vor. Durch Artikel 2 des Gesetzentwurfs würden den Unternehmen steuerliche Gestaltungsspielräume für die erforderlichen Rückstellungen systemwidrig entzogen. Auch dürften die Rückstellungen erst mit dem Inkrafttreten des Altfahrzeuggesetzes und nicht bereits ab dem Jahr 2000, als die EU-Altfahrzeugrichtlinie europarechtlich verpflichtend geworden sei, geltend gemacht werden. Die EU-Altfahrzeugrichtlinie werde durch den Gesetzentwurf nicht im Verhältnis 1 : 1 umgesetzt. So müssten beispielsweise in Deutschland die Automobilzulieferer für alle in Reparaturwerkstätten anfallenden Alerteile ein Rücknahmenetz installieren, für das es noch keine, alle Zulieferer umfassende Plattform gebe; die Demontagebetriebe müssten mit einer einzigartig umfangreichen Demontagetiefe Altfahrzeuge zerlegen und Teile ausbauen, die Rücknahmestellen nicht rollfähige oder nachträglich veränderte Altfahrzeuge annehmen. Zudem werde in der EU-Altfahrzeugrichtlinie und im vorliegenden Gesetzentwurf isoliert auf das Verbot der Verwendung einzelner Stoffe in der Automobilbranche abgestellt, was wenig Sinn mache.

Ein dem vorliegenden Gesetzentwurf entsprechendes Altfahrzeuggesetz sei aus ökologischer Sicht in Deutschland nicht erforderlich und ökonomisch betrachtet von Nachteil. Es reguliere übermäßig, wirke kostentreibend und enthalte schwere Mängel. Zudem werde es mittelständische Unternehmen in diesem Bereich vor schwerwiegende Probleme bei der horizontalen und vertikalen Kooperation stellen und viele kleine Unternehmen aus dem Markt verdrängen.

Von Seiten der **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wurde betont, dass der vorliegende Gesetzentwurf ein großer Schritt in Richtung Kreislaufwirtschaft und damit unter

ökologischen Gesichtspunkten ein großer Fortschritt sei. Die Produktverantwortung des Herstellers werde durch das Altfahrzeug-Gesetz gestärkt, im Ergebnis werde das Gesetz zu einer immer umweltfreundlicheren Fahrzeugbauweise führen. Bereits die Ankündigung der Umsetzung der EU-Altfahrzeugrichtlinie habe spürbare Verbesserungen in dieser Hinsicht ausgelöst. Die Gespräche mit der Industrie hätten gezeigt, dass die Fahrzeughersteller, weitgehend Großunternehmen, sich auf die EU-Altfahrzeugrichtlinie eingestellt hätten und mit den von ihr ausgehenden Belastungen leben könnten. Zu den Gewinnern zählten in Deutschland vor allem auch kleine und mittlere Unternehmen, da die Aufgaben für die Recyclingbranche, die in Deutschland in hohem Maße mittelständisch geprägt sei, stark zunehmen würden. Die Entwicklung der Auswirkungen des Altfahrzeug-Gesetzes auf die Leichtbauweise sei zu beobachten. Sollte sich im Zuge der auf EU-Ebene vorgesehenen Überprüfung der Zielvorgaben herausstellen, dass die Leichtbauweise behindert werde, müssten Konsequenzen gezogen werden. Die Problematik der Behandlung von Fahrzeugeinbauten sei durch die Berücksichtigung der entsprechenden Vorstellungen des Bundesrates gelöst worden, die Lösung der noch offenen Frage der Vollschrottautos bleibe dagegen Aufgabe für die kommende Legislaturperiode. Besonders hervorzuheben sei der inhaltliche Konsens zwischen der Bundesregierung, dem Bundesrat und den Koalitionsfraktionen, der darin zum Ausdruck komme, dass sich die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen die Überlegungen des Bundesrates zur Änderung des Gesetzentwurfs weitgehend zu eigen gemacht hätten.

Von Seiten der **Fraktion der FDP** wurde dargelegt, dass man eine EU-Altfahrzeugrichtlinie angestrebt habe, mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung der EU-Altfahrzeugrichtlinie in deutsches Recht jedoch nicht einverstanden sei. Den Ausführungen von Seiten der Fraktion der CDU/CSU könne man sich in vielen Aspekten anschließen. Zu den wesentlichen Kritikpunkten zählten die Regelungen zu den Quotenvorgaben in Artikel 3 Nr. 6 des Gesetzentwurfs. Sie behinderten die Leichtbauweise, hätten damit negative Rückwirkungen auf andere ökologische Ziele, insbesondere das Ziel, den Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen zu senken, und seien daher zu hinterfragen. Auch sei die Bestimmung in Artikel 7 der EU-Altfahrzeugrichtlinie zur Überprüfung der Quotenvorgaben nicht in den Gesetzentwurf der Bundesregierung aufgenommen worden. Damit würden die Ergebnisse einer auf der europäischen Ebene vorgenommenen Überprüfung der Quotenvorgaben nicht automatisch auch im deutschen Recht zu einer Anpassung führen. Zudem überschritten die Bestimmungen des Gesetzentwurfs an vielen Stellen die Anforderungen der EU-Altfahrzeugrichtlinie, was aufgrund der hierdurch ausgelösten finanziellen Mehrbelastungen zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Industrie führen werde. Im Hinblick auf die Informationspflichten räume die EU-Altfahrzeugrichtlinie einen gewissen Freiheitsrahmen ein, der im Gesetzentwurf der Bundesregierung nicht genutzt werde. Statt hier die Möglichkeit einzuräumen, das Instrument der Selbstverpflichtung zu nutzen, werde im Gesetzentwurf vorgeschrieben, wie man den Informationspflichten nachzukommen habe. Ein weiterer Kritikpunkt sei, dass der Gesetzentwurf die Bildung von Rückstellungen erst für das nach dem

Gesetzesbeschluss im Deutschen Bundestag endende Geschäftsjahr, nicht aber bereits für das Jahr der Verabschiedung der EU-Altfahrzeugrichtlinie zulasse. Auch sei die Regelung, für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebracht worden seien, eine Bilanzierungshilfe aktivieren zu können, sehr kompliziert und in steuerrechtlicher Hinsicht bedenklich.

Von Seiten der **Fraktion der PDS** wurde unterstrichen, dass der lange Zeitraum von zehn Jahren bis zur Fertigstellung der EU-Altfahrzeugrichtlinie ein Indiz für den großen Einfluss der Autoindustrie in der EU sei. Man begrüße die Verpflichtung der Hersteller und Importeure zur kostenlosen Rücknahme der Fahrzeuge sowie die Vorgabe hoher Quoten zur Wiederverwendung und Verwertung. Allerdings würden für die Erreichung der Quoten der Wiederverwendung und Verwertung mit dem 1. Januar 2006 bzw. dem 1. Januar 2015 zu lange Fristen eingeräumt, hier trete man für eine frühere Fristsetzung ein. Zu kritisieren sei auch, dass lediglich Altfahrzeuge, die ab dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebracht worden seien, ab diesem Zeitpunkt von den Herstellern kostenlos zurückgenommen werden müssten, für Altfahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2002 in Verkehr gebracht worden seien, dagegen erst ab dem 1. Januar 2007 die Verpflichtung zur kostenlosen Rücknahme bestehe. Nach Auffassung der Fraktion der PDS sollte statt dessen eine Verpflichtung zur kostenlosen Rücknahme aller Altfahrzeuge ab dem 1. Januar 2003 eingeführt werden. In steuerlicher Hinsicht könne die Autoindustrie zufrieden sein. In kaum einem anderen Land würden Rückstellungen so großzügig wie in Deutschland behandelt. Auch für die Verpflichtung zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen sei die

Bildung von Rückstellungen vorgesehen. Somit zahle die Allgemeinheit für die von der Autoindustrie infolge der entsprechenden Rückstellungen erzielten finanziellen Vorteile. Den öffentlichen Haushalten gingen allein im laufenden Jahr infolge von Steuerstundungen Einnahmen in Höhe von 248 Mio. Euro verloren; hiervon entfielen 77 Mio. Euro auf den Bund, 79 Mio. Euro auf die Länder und 82 Mio. Euro auf die Gemeinden. Insgesamt sei der Gesetzentwurf umweltpolitisch ein Fortschritt. Wegen der vorgetragenen Kritik werde man sich der Stimme enthalten.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS, dem Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Anlage 1) zuzustimmen.

Der Ausschuss beschloss mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, den Gesetzentwurf in der in der Beschlussempfehlung wiedergegebenen Fassung anzunehmen. Zur Begründung der gegenüber dem Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8343 vorgenommenen Änderungen verwies der Ausschuss auf die im Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Anlage 1) aufgeführten Einzelbegründungen.

Der Ausschuss beschloss einvernehmlich, dem Deutschen Bundestag Beschlussempfehlung und Bericht getrennt vorzulegen.

Berlin, den 25. April 2002

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Ulrich Kelber
Berichtersteller

Dr. Paul Laufs
Berichtersteller

Michaele Hustedt
Berichterstatte

Birgit Homburger
Berichterstatte

Eva Bulling-Schröter
Berichterstatte

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zum Gesetzentwurf der Bundesregierung

„Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz – AltfahrzeugG)“ – Drucksache 14/8343 –

1. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 5 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a werden in § 2 Abs. 1 Nr. 5 nach den Wörtern „oder eine sonstige Anlage“ die Wörter „zur weiteren Behandlung“ eingefügt.

Begründung

Klarstellung des Gewollten. Restkarossen sind gemäß § 4 Abs. 4 nur einer Schredderanlage (siehe § 2 Abs. 1 Nr. 18) oder einer sonstigen Anlage zur weiteren Behandlung (siehe § 2 Abs. 1 Nr. 19) zu überlassen. Durch die in der Nummer 5 gewählte Formulierung „sonstige Anlage“ kann der Eindruck entstehen, dass eine Behandlung auch in anderen Anlagen zulässig ist als in denen, die in den Nummern 18 und 19 genannt sind. Da dieses nicht gewollt ist, ist klarzustellen, dass Altfahrzeuge alternativ nur sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung zugeführt werden dürfen.

2. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 6 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a wird in § 2 Abs. 1 Nr. 6 das Wort „und“ durch das Wort „oder“ ersetzt.

Begründung

Klarstellung des Gewollten. Gefährliche Bauteile, wie z. B. Airbags oder Gurtstraffer, sind entweder auszubauen und einer geordneten Entsorgung zuzuführen oder im eingebauten Zustand durch Auslösung unschädlich zu machen. Nicht Gegenstand der Vorbehandlung eines Demontagebetriebes ist das Unschädlichmachen ausgebaute gefährlicher Bauteile.

3. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 10 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a wird § 2 Abs. 1 Nr. 10 wie folgt geändert:

- a) Nach den Wörtern „ursprünglichen Zweck“ wird der Klammerzusatz „(werkstoffliche Verwertung)“ gestrichen.

- b) Vor den Wörtern „rohstoffliche Verwertung“ werden die Wörter „Nutzung der stofflichen Eigenschaften,“ in die Klammer eingefügt.

Begründung

Klarstellung des Begriffes „stoffliche Verwertung“ im Hinblick darauf, dass auch die rohstoffliche Verwertung der stofflichen zuzurechnen ist. Der erklärende Klammerzusatz zum Begriff „ursprünglicher Zweck“ kann deshalb entfallen.

4. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 15 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a werden in § 2 Abs. 1 Nr. 15 nach den Wörtern „zurückgenommen werden“ die Wörter „, ohne dass dort die Altfahrzeuge behandelt werden“ eingefügt.

Begründung

Mit der Ergänzung wird klargestellt, dass der Begriff „Rücknahmestelle“ im Hinblick auf den Tätigkeitsbereich entsprechend den Vorgaben nach Anhang Nummer 2.4 zur AltfzV definiert ist. In Annahmestellen und Rücknahmestellen ist danach eine Behandlung von Altfahrzeugen unzulässig.

5. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a wird in § 2 Abs. 1 Nr. 16 das Wort „weiteren“ durch das Wort „nachfolgenden“ ersetzt.

Begründung

Klarstellung. In Demontagebetrieben finden die ersten Schritte zu einer Verwertung statt. Das Wort „weiteren“ indiziert, dass bereits eine Teilverwertung stattgefunden hat, der eine weitere Verwertung folgt.

6. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 16 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a wird dem § 2 Abs. 1 Nr. 16 nach dem Semikolon folgender Halbsatz angefügt:

„dies kann auch die Rücknahme einschließen;“

Begründung

Demontagebetriebe können auch Altfahrzeuge annehmen.

7. Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a (§ 2 Abs. 1 Nr. 23 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe a wird in § 2 Abs. 1 in Nummer 22 der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt und folgende Nummer 23 angefügt:

„23. „Fahrzeugleergewicht“ maßgebliches Leergewicht eines Kraftfahrzeuges zur Ermittlung der Verwertungsziele, das wie folgt bestimmt wird:

- für Kraftfahrzeuge der Klasse M₁, die bis zum 31. Dezember 1996 zugelassen worden sind: Leergewicht gemäß Fahrzeugbrief abzüglich Gewicht des Tankinhalts bei einer 90-prozentigen Füllung,
- für Kraftfahrzeuge der Klasse M₁, die ab dem 1. Januar 1997 zugelassen worden sind: Leergewicht gemäß Fahrzeugbrief abzüglich Gewicht des Tankinhalts bei einer 90-prozentigen Füllung und abzüglich Gewicht des Fahrers (75 kg),
- für Kraftfahrzeuge der Klasse N₁: Leergewicht gemäß Fahrzeugbrief abzüglich Gewicht des Tankinhalts bei einer 90-prozentigen Füllung und abzüglich Gewicht des Fahrers (75 kg).“

Folgeänderungen

- a) In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a wird in § 5 Abs. 1 das Wort „Fahrzeuggewicht“ durch das Wort „Fahrzeugleergewicht“ ersetzt.
- b) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb wird in Nummer 3.2.4.1 Satz 6 das Wort „Leergewichte“ durch das Wort „Fahrzeugleergewichte“ ersetzt.
- c) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc wird in Nummer 3.2.4.1 Satz 7 das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt sowie nach dem Wort „Ersatzteile“ die Wörter „und Kraftstoffe“ eingefügt.
- d) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc wird in Nummer 3.2.4.1 Satz 9 das Wort „Leergewichte“ durch das Wort „Fahrzeugleergewichte“ ersetzt.
- e) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc wird Nummer 3.2.4.1 Satz 10 gestrichen.
- f) In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe cc werden in Abschnitt 2 des Verwertungsnachweises in Zeile 2.3 die Wörter „Leergewicht lt. Fahrzeugbrief“ durch die Wörter „Fahrzeugleergewicht gemäß § 2 Nr. 23 Altfahrzeug-Verordnung“ ersetzt.

Begründung

Das Kraftfahrzeugleergewicht ist die zentrale Kenngröße für die Ermittlung der Verwertungsquoten und die Überprüfung der Einhaltung der Zielvorgaben. Da diese Größe sowohl in § 5 als auch im Anhang verwendet wird, muss sie am Anfang der Verordnung in den Begriffsbestimmungen einheitlich definiert werden.

Das im Kraftfahrzeugbrief eingetragene Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse M_1 wurde bis zum 31. Dezember 1995 nach DIN aus dem eigentlichen Gewicht des Kraftfahrzeuges zuzüglich dem Gewicht des Tankinhalts eines zu 90 % gefüllten Kraftstofftanks ermittelt.

Im Rahmen der EU-weiten Vereinheitlichung der Typgenehmigung auf der Grundlage der Richtlinie 70/156/EWG wurde ab dem 1. Januar 1998 das im Kraftfahrzeugbrief eingetragene Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse M_1 zusätzlich um das normierte Fahrergewicht (75 kg = 68 kg Fahrer zuzüglich 7 kg Gepäck) erhöht (siehe Richtlinie 70/156/EWG Anhang I Nr. 2.6 „Masse des Fahrzeugs“ in Verbindung mit der Fußnote „o“). Das heißt, das Fahrzeugleergewicht enthält nunmehr das Gewicht des Tankinhalts eines zu 90 % gefüllten Kraftstofftanks und das Fahrergewicht.

In einem Übergangszeitraum vom 1. Januar 1996 bzw. 31. Dezember 1997 konnte das Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse M_1 sowohl nach dem alten als auch nach dem neuen Verfahren bestimmt werden.

Bei dem im Kraftfahrzeugbrief eingetragenen Leergewicht eines Kraftfahrzeuges der Klasse N_1 wurde bereits immer das Gewicht des Tankinhalts eines zu 90 % gefüllten Kraftstofftanks und das Fahrergewicht (75 kg) berücksichtigt.

Würde im Falle der Entsorgung das Gewicht des Fahrers und das Gewicht des Kraftstoffes (Altfahrzeuge enthalten auf Grund der hohen Kraftstoffpreise nur noch geringe Kraftstoffmengen) nicht vom Fahrzeugleergewicht abgezogen, müssten Gewichtsanteile des Fahrzeuges einer Verwertung zugeführt werden, die dieses bei der Abgabe zur Entsorgung nicht mehr enthält. Dieses würde eine Übermaßforderung darstellen, zumal dieser Gewichtsanteil durch nichtmetallische Materialien kompensiert werden

müsste, die ohnehin erheblich schwieriger und mit deutlich höheren Kosten zu verwerten sind.

Auf Grund der unterschiedlichen Berechnungsansätze für Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1 muss bei der Berechnung des Leergewichtes zwischen diesen beiden Klassen unterschieden werden. Da sich außerdem die Berechnung bei Fahrzeugen der Klasse M_1 zwischenzeitlich geändert hat, muss diese Änderung ebenfalls berücksichtigt werden. Da in einem Übergangszeitraum vom 1. Januar 1996 bis zum 31. Dezember 1997 beide Berechnungsverfahren möglich wären, wird aus Gründen der Vollzugsvereinfachung der 31. Dezember 1996 als Stichtag für die Änderung des Berechnungsverfahrens gewählt.

Außerdem wird aus Gründen der Vollzugsvereinfachung bei der Ermittlung des Fahrzeuggewichtes nicht auf das Baujahr, sondern auf das Datum der Erstzulassung abgestellt, weil dieses im Gegensatz zum Baujahr unmittelbar aus dem Fahrzeugbrief abgelesen werden kann und nicht erst über die Fahrzeugidentifikationsnummer ermittelt werden muss. Der Fehler, der dadurch entsteht, führt zwar zu einer geringfügigen „Übererfüllung“ der Quote, kann jedoch in Anbetracht der Gesamtzahl der zu entsorgenden Altfahrzeuge vernachlässigt werden.

Da auf Grund der beantragten Korrektur der Gewichtsanteil des Kraftstoffes nun nicht mehr im Fahrzeugleergewicht (= Eingangsgewicht im Demontagebetrieb) enthalten ist, darf dieser bei der Berechnung der Verwertungsquoten nicht in Ansatz gebracht werden. Dieses wird durch eine entsprechende Ergänzung von Satz 7 der Nummer 3.2.4.1 des Anhangs berücksichtigt (Folgeränderung Buchstabe c).

Untersuchungen im Auftrag der ARGE-Altauto (siehe Monitoringbericht der ARGE-Altauto) haben gezeigt, dass das durch Wägung ermittelte Fahrzeugleergewicht sehr gut mit dem korrigierten Leergewicht gemäß Kraftfahrzeugbrief übereinstimmt. Durch die Definition des Fahrzeugleergewichtes in der oben beschriebenen Weise kann somit auf die Ausstattung der Demontagebetriebe mit einer Waage und das Wiegen eines jeden Altfahrzeuges verzichtet werden, ohne dass dieses zu Fehlern bei der Ermittlung der Zielvorgaben/(Verwertungsquoten) führt.

Die übrigen Folgeänderungen setzen die einheitliche Verwendung des Begriffes „Fahrzeugleergewicht“ um.

8. **Zu Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe c** (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 3 Buchstabe c werden in § 2 Abs. 2 Nr. 2 die Wörter „in Bezug auf die jeweiligen abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten dokumentiert ist“ durch die Wörter „geprüft und dies im Überwachungszertifikat ausgewiesen ist“ ersetzt.

Begründung

Klarstellung des Gewollten. Entsorgungsfachbetriebszertifikate sind immer konkret auf die durchzuführende abfallwirtschaftliche Tätigkeit auszustellen. Wesentlich ist auch, dass der Betrieb tatsächlich auf die Anforderungen dieser Verordnung hin überprüft wurde und dies auch im Zertifikat ausgewiesen wird.

9. **Zu Artikel 3 Nr. 4** (§ 3 Abs. 1 Satz 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 werden in § 3 Abs. 1 Satz 2 nach dem Wort „Rücknahmestelle“ die Wörter „oder einen von einem Hersteller hierzu bestimmten anerkannten Demontagebetrieb“ eingefügt.

Begründung

Altfahrzeuge wurden bisher in vielen Fällen unmittelbar bei einem Demontagebetrieb abgegeben und von diesem auch angenommen. Diese Praxis hat sich bewährt. Die Fahrzeughersteller werden auch in Zukunft Demontagebetriebe bestimmen, in denen Fahrzeuge ihrer Marke kostenlos entgegengenommen werden. Da die Definition des Begriffes „Rücknahmestelle“ ausschließt, dass eine Rücknahmestelle selbst Demontagebetrieb ist, muss der Absatz 1 entsprechend ergänzt werden.

Dass diese Möglichkeit auch von der Bundesregierung gewollt und vorgesehen ist, zeigt § 4 Abs. 1. Dieser verpflichtet denjenigen, der sich eines Fahrzeuges entledigt, entledigen will oder entledigen muss, dieses u. a. einem anerkannten Demontagebetrieb zu überlassen. Insoweit ist es auch aus diesem Grund sinnvoll, den Hersteller zu verpflichten, Altfahrzeuge seiner Marke bei einem von ihm hierzu bestimmten anerkannten Verwertungsbetrieb unentgeltlich zurückzunehmen.

10. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 2 Satz 2 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 wird dem § 3 Abs. 2 folgender Satz angefügt:

„Absatz 4 Nr. 1, 2 und 5 gilt in diesen Fällen nicht.“

Begründung

Damit die Regelung des § 3 Abs. 2 nicht ins Leere läuft, ist die Änderung erforderlich. Denn bei Kraftfahrzeugen im Sinne von § 15 Abs. 4 KrW-/AbfG, bei denen der Halter oder Eigentümer nicht festgestellt werden konnte, kann naturgemäß auch der Fahrzeugbrief (Absatz 4 Nr. 5) nicht übergeben werden. Bei solchen Kraftfahrzeugen ist auch nicht festzustellen, ob sie nach den Bestimmungen des deutschen Zulassungsverfahrens zugelassen waren oder nicht, so dass auch die Bedingungen des Absatzes 4 Nr. 1 und 2 in den seltensten Fällen durch die öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger festgestellt werden können.

11. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 3 Satz 1 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 werden in § 3 Abs. 3 Satz 1 die Wörter „anerkannte Rücknahmestellen einzurichten“ durch die Wörter „Rückgabemöglichkeiten durch anerkannte Rücknahmestellen oder von ihnen hierzu bestimmte anerkannte Demontagebetriebe zu schaffen“ ersetzt.

Begründung

Die beantragte Regelung dient der Klarstellung, dass die erforderliche Flächendeckung auch unter Einbeziehung anerkannter Demontagebetriebe erreicht werden kann.

12. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 3 Satz 3 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 wird dem § 3 Abs. 3 folgender Satz angefügt:

„Die Flächendeckung ist dann ausreichend, wenn die Entfernung zwischen Wohnsitz des Letzthalters und Rücknahmestelle oder von einem Hersteller hierzu bestimmten anerkannten Demontagebetrieb nicht mehr als 50 km beträgt.“

Begründung

Es ist zu konkretisieren, was als zumutbare Entfernung zu verstehen ist. Die Ausführungen, die in der Begründung zum Gesetzentwurf zur Flächendeckung gemacht werden, sind ungeeignet (zwei nebeneinander liegende Rücknahmestellen reichen in einem großen Landkreis aus, naheliegende Rücknahmestellen in benachbarten Landkreisen werden nicht berücksichtigt) und stellen für die Hersteller einen unverhältnismäßig hohen Aufwand

dar. Auch nach Aussagen des ADAC ist eine Entfernung der Rücknahmestellen von 50 km ausreichend.

13. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 werden in § 3 Abs. 4 Nr. 2 die Wörter „insgesamt weniger als 3 Monate“ durch die Wörter „vor der Stilllegung weniger als einen Monat“ ersetzt.

Begründung

Es besteht die begründete Sorge, dass ältere Fahrzeuge mit einem geringen positiven Restwert (z. B. auf Grund bestimmter funktionsfähiger Bauteile) von kleineren Werkstätten als Gebrauchtwagen aufgekauft werden und die noch funktionsfähigen Teile gegen defekte Altteile ausgetauscht werden. Das Fahrzeug ist dann weiterhin vollständig, aber im Wert gemindert. Nach einer eintägigen Zulassung hätte der Werkstattribetreiber als Letzthalter somit bereits den Anspruch auf eine unentgeltliche Rücknahme durch den Hersteller. Die Wertschöpfung durch den Ausbau der funktionsfähigen Teile würde in der Werkstatt stattfinden. Die Kosten würden auf den Hersteller abgewälzt.

Ein derartiger Missbrauch kann zumindest teilweise dadurch verhindert werden, dass Aufwand und Kosten für ein solches Vorgehen deutlich erhöht werden. Dies wird dadurch erreicht, dass Letzthalter mindestens ein Monat die Kosten für Steuer und Versicherung gezahlt haben müssen.

14. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 3 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 wird in § 3 Abs. 4 Nr. 3 nach dem Wort „Bauteile“ und nach dem Wort „Fahrwerk“ jeweils das Wort „und“ durch das Wort „oder“ ersetzt.

Begründung

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die beispielhaft aufgeführten Bauteile und Komponenten nicht alle zusammen entfernt sein müssen, sondern dass es ausreicht, wenn eines der dort genannten Bauteile oder eine der Komponenten nicht mehr enthalten ist.

15. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 3 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 werden in § 3 Abs. 4 Nr. 3 nach dem Wort „Fahrwerk“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Katalysator“ die Wörter „oder elektronische Steuergeräte für Fahrzeugfunktionen,“ eingefügt.

Begründung

Auch die hochwertigen elektronischen Steuergeräte für Fahrzeugfunktionen werden als wesentliche Komponenten angesehen.

16. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 4 Nr. 6 – neu – und Nummer 7 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 wird § 3 Abs. 4 wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3 wird nach dem Wort „enthält“ ein Komma eingefügt.
- b) In Nummer 4 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- c) In Nummer 5 wird der Punkt nach dem Wort „wird“ durch ein Komma ersetzt.
- d) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 angefügt:

„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.“

Folgeänderung

In Artikel 3 Nr. 4 ist § 3 Abs. 7 zu streichen.

Begründung

Es gibt eine Vielzahl von kleineren und mittleren Unternehmen, die Spezialaufbauten für Fahrzeuge herstellen oder Fahrzeuge durch Ein-, Auf- oder Umbauten in erheblichem Umfang verändern. Die Fahrzeughersteller liefern hierfür lediglich das Basisfahrzeug bzw. -fahrwerk und besitzen keinerlei Einfluss auf die Gestaltung des Fahrzeuges (recyclinggerechte Konstruktion) oder die Auswahl der Materialien/Werkstoffe. Sie sind jedoch weiterhin als Hersteller im Fahrzeugbrief eingetragen. In Anbetracht der Vielzahl dieser Unternehmen und der Vielfalt der Fahrzeuge ist es nicht praktikabel, wenn in jedem Einzelfall eine Vereinbarung über die Kostentragung zwischen diesem Unternehmen und dem Hersteller geschlossen wird. Außerdem werden die Kaufverträge in vielen Fällen zwischen den Vertragshändlern und den Ausbauunternehmen geschlossen, so dass die Hersteller von den Veränderungen überhaupt nichts erfahren und es daher nicht oder nur mit erheblichem Aufwand möglich wäre, Vereinbarungen über das Tragen der Kosten zur unentgeltlichen Rücknahme abzuschließen.

17. Zu Artikel 3 Nr. 4 (§ 3 Abs. 6 Satz 1 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 4 werden in § 3 Abs. 6 Satz 1 nach dem Wort „Kfz-Werkstätten“ die Wörter „oder in vergleichbaren gewerblichen Einrichtungen“ eingefügt.

Begründung

In § 3 Abs. 6 soll die Verpflichtung zur Rücknahme von Altteilen, die bei Reparaturen von Personenkraftwagen anfallen, geregelt werden. Reparaturen von Personenkraftwagen finden nicht nur in Kfz-Werkstätten, sondern auch in anderen vergleichbaren gewerblichen Einrichtungen, wie z. B. Tankstellen, statt. Auch aus Wettbewerbsgründen sollte sich die aufzubauende Entsorgungsinfrastruktur nicht nur auf die klassischen Kfz-Werkstätten beschränken, sondern muss alle gewerblichen Einrichtungen einschließen, in denen Reparaturen von Personenkraftwagen stattfinden.

18. Zu Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe e – neu – (§ 4 Abs. 5 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 5 wird nach Buchstabe d folgender Buchstabe e angefügt:

„e) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Auf die Überlassung nach den Absätzen 1 bis 3 finden die Bestimmungen der Nachweisverordnung mit Ausnahme des § 26 keine Anwendung.“

Folgeänderung

In Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe c werden in § 4 Abs. 3 nach dem Wort „ersetzt“ ein Punkt gesetzt und die anschließenden Wörter gestrichen.

Begründung

Die Altfahrzeug-Verordnung normiert im Rahmen der Überlassung von Altautos (Altfahrzeugen) spezielle Nachweise, die sicherstellen, dass Altautos (Altfahrzeuge) nur einem ordnungsgemäß arbeitenden Verwertungsbetrieb (Demontagebetrieb) überlassen werden. Als Rechtsfolge der Neueinstufung von Altautos als besonders überwachungsbedürftiger Abfall ergeben sich neben den Nachweispflichten der Altfahrzeug-Verordnung zu-

sätzliche Nachweispflichten nach § 46 KrW-/AbfG i. V. m. der Nachweisverordnung (s. auch die geplante Übergangsregelung in § 34 Abs. 4 – neu – der Nachweisverordnung, Bundesratsdrucksache 843/01 – Beschluss –).

Eine Doppelung der Nachweispflichten ist in der Altfahrzeug-Verordnung auszuschließen. Der Verwertungsnachweis nach der Altfahrzeug-Verordnung ist als spezieller Entsorgungsnachweis ausreichend. Für die weitere Entsorgung der nach der Demontage der Altautos anfallenden Abfallfraktionen gelten die Nachweisregelungen der Nachweisverordnung.

19. Zu Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe d (§ 4 Abs. 4 Satz 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 5 Buchstabe d werden in § 4 Abs. 4 Satz 2 die Wörter „oder in einer entsprechenden eigenen Anlage behandelt“ gestrichen.

Begründung

Auf Grund der Stellungnahmen der Länder zum Entwurf eines Gesetzes über die Entsorgung von Altfahrzeugen vom 7. August 2001 wurde in Satz 1 der Halbsatz „sofern Restkarossen nicht in einer eigenen anerkannten Schredderanlage behandelt werden“ gestrichen, weil dieser im Vollzug eher zur Verwirrung führt als dass er zur Klarstellung beiträgt. Konsequenterweise muss dann auch der entsprechende Zusatz für die sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung gestrichen werden. Dieses wurde bei der Überarbeitung übersehen.

20. Zu Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a (§ 5 Abs. 3 Satz 3 und 4 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a wird § 5 Abs. 3 wie folgt geändert:

- a) In Satz 3 wird nach dem Wort „gilt“ das Wort „längstens“ eingefügt.
- b) In Satz 4 werden das Wort „unverzüglich“ gestrichen und werden die Wörter „nicht oder nicht mehr erfüllt“ durch die Wörter „auch nach einer vom ihm gesetzten, drei Monate nicht überschreitenden Frist nicht erfüllt werden“ ersetzt.

Begründung

Die Änderung dient der Vollziehbarkeit der Verordnung sowie einer Harmonisierung mit den Anforderungen der Entsorgungsfachbetriebs-Verordnung (EfbV). Die Änderung ist erforderlich, um eine Nachbesserung bzw. Fehlerbehebung zu ermöglichen, ohne gleich die Bescheinigung entziehen zu müssen. Es würde ansonsten zu einem erheblichen Aufwand bei der Listung der anerkannten Verwertungsbetriebe, Annahmestellen usw. führen, wenn einem Betrieb die Bescheinigung entzogen würde, dieser aus der Liste zu streichen wäre, aber nach kurzer Zeit, wenn die Mängel beseitigt wären, die Bescheinigung wieder zu erteilen wäre und eine erneute Aufnahme in die Liste erfolgen müsste.

21. Zu Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a (§ 5 Abs. 3 Satz 5 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a wird in § 5 Abs. 3 Satz 5 die Angabe „Satz 1, 2 und 4“ durch die Angabe „Die Sätze 2 und 4“ ersetzt.

Begründung

Es ist erforderlich, dass auch die Einhaltung der Anforderungen nach Anhang Nummer 3.2.4.1 Abs. 3 und Nummer 4.1.2 („Verwertungsquoten“) durch einen Sachverständigen überprüft und bescheinigt wird. Der Entwurf der Bundesregierung führt jedoch dadurch, dass Satz 1 hinsichtlich der Erfüllung der Verwertungsquoten nicht gelten soll, dazu, dass eine solche Überprüfung nicht stattfinden muss. Dieses ist nicht gewollt. Daher ist die Änderung erforderlich (Streichung der Angabe „Satz 1“ in Satz 5).

Die Vorgabe, dass die Einhaltung der Verwertungsquoten nicht Voraussetzung für die Erteilung der Bescheinigung bzw. die Nichteinhaltung ein Grund für deren Aberkennung ist, wird hierdurch nicht verändert, sondern bleibt weiterhin bestehen.

22. Zu Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a (§ 5 Abs. 3 Satz 9 Nr. 3 – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 6 Buchstabe a wird § 5 Abs. 3 Satz 9 wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
- b) In Nummer 2 werden die Wörter „vorgenommen wurden.“ durch das Wort „oder“ ersetzt.
- c) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 angefügt:
 - „3. durch Sachverständige im Rahmen der Überprüfung von Anlagen nach § 19i Abs. 2 Satz 3 des Wasserhaushaltsgesetzes und der in seinem Rahmen erlassenen Vorschriften der Länder vorgenommen wurden.“

B e g r ü n d u n g

Demontagebetriebe können nach Wasserrecht prüfpflichtig sein. Die Anforderungen des Anhangs sind nur dann erfüllt, wenn auch die wasserrechtlichen Anforderungen eingehalten werden. Daher ist es zur Vermeidung von Doppelprüfungen sinnvoll, auch die Ergebnisse der Prüfung durch Sachverständige nach § 19i WHG in die Liste der zu berücksichtigenden Prüfergebnisse einzubeziehen.

23. Zu Artikel 3 Nr. 7 (§ 6 Nr. 3 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 7 wird § 6 wie folgt geändert:

- a) In Nummer 2 wird das Wort „oder“ durch einen Punkt ersetzt.
- b) Nummer 3 wird gestrichen.

B e g r ü n d u n g

Die Erfahrungen mit der AltautoV haben gezeigt, dass die Zulassungsverfahren für Sachverständige auf öffentlich bestellte Sachverständige und auf Umweltgutachter und Umweltgutachterorganisationen mit bestimmten Qualifikationen beschränkt werden sollten. Bei der Trägergemeinschaft für eine Akkreditierung GmbH handelt es sich – wie beim „DAR-System“ – um kein öffentlich-rechtliches Gutachtersystem mit externer Kontrolle.

24. Zu Artikel 3 Nr. 8 (§ 7 Abs. 2a – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 8 wird in § 7 nach Absatz 2 folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Sachverständigen nach § 6 haben einer von den Ländern einzurichtenden gemeinsamen Stelle für die von ihnen anerkannten Demontagebetriebe, Schredderanlagen und sonstigen Anlagen zur weiteren Behandlung unverzüglich eine Durchschrift der von ihnen erteilten Bescheinigung oder des Entzugs der von ihnen erteilten Bescheinigung zu übermitteln. Diese muss mindestens folgende Angaben enthalten:

1. Name und Anschrift der Firma,
2. Anschrift des anerkannten Betriebs oder Betriebsteils,
3. Betriebsnummer nach § 27 Abs. 3 der Nachweisverordnung für die in Nummer 2 bezeichneten Betriebe oder Betriebsteile,
4. Kommunikationseinrichtungen,
5. Ansprechpartner,

6. zuständige Genehmigungsbehörde,
7. Datum der Ausstellung und des Ablaufs der Bescheinigung.

Bei Demontagebetrieben, die von einem oder mehreren Herstellern für die unentgeltliche Rücknahme von Altfahrzeugen bestimmt worden sind, sind zusätzlich die Hersteller anzugeben, die den Demontagebetrieb hierzu bestimmt haben. Die Anforderungen nach den Sätzen 1 bis 3 gelten auch für Sachverständige, technische Überwachungsorganisationen oder Entsorgungsgemeinschaften, die die in Satz 1 genannten Betriebe als Entsorgungsfachbetriebe anerkennen. Die in Satz 1 genannte Stelle erstellt nach den Angaben aus Satz 2 Nr. 1 bis 5 und Satz 3 regelmäßig zu aktualisierende Listen und gibt diese in geeigneter Weise öffentlich bekannt.“

B e g r ü n d u n g

Die Erfahrungen beim Vollzug der Altauto-Verordnung haben gezeigt, dass ein großer Bedarf an einer bundeseinheitlichen Liste besteht, in der die Betriebe aufgelistet sind, in denen Altfahrzeuge und Restkarossen entsorgt werden. Landesspezifische Listen verursachen im Vergleich zu einer bundeseinheitlichen Lösung einen deutlichen höheren Arbeits- und Pflegeaufwand und damit höhere Kosten. Daher ist es naheliegend, die Sachverständigen nach § 6 zu verpflichten, Durchschriften der von ihnen ausgestellten Bescheinigungen bzw. der von ihnen entzogenen Bescheinigungen einer zentralen Stelle zuzuleiten. Diese kann dann diese Angaben – ähnlich wie die ARGE-Altauto mit der von ihr veröffentlichten Internetliste – an zentraler Stelle, z. B. ebenfalls im Internet, veröffentlichen.

Um den Arbeitsaufwand und damit auch die Kosten für die Erstellung der Listen zu minimieren, wird deren Erstellung lediglich für Demontage- und Schredderbetriebe sowie für sonstige Anlagen zur weiteren Behandlung vorgeschrieben. Zentrale Listen von Annahme- und Rücknahmestellen können von den Kfz-Innungen auf freiwilliger Basis oder von den Herstellern im Rahmen ihrer Informationspflichten erstellt werden.

25. **Zu Artikel 3 Nr. 9** (§ 8 Abs. 2 Satz 2 AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 9 wird in § 8 Abs. 2 Satz 2 nach der Angabe „Anhang II“ die Angabe „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“ eingefügt.

Folgeänderungen

- a) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb wird im vierten Spiegelstrich nach der Angabe „Anhang II“ die Angabe „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“ eingefügt.
- b) Artikel 3 Nr. 15 wird gestrichen. Die nachfolgenden Nummern verschieben sich entsprechend. Die Differenzierung zwischen Anhang I und Anhang II entfällt.

B e g r ü n d u n g

Die EU-Richtlinie über Altfahrzeuge gilt nicht unmittelbar und muss daher in nationales Recht umgesetzt werden. Dieses ist immer dann richtig und sinnvoll, wenn ein Ermessen und damit eine entsprechende Gestaltungsmöglichkeit im Rahmen der nationalen Umsetzung vorhanden ist. Beim Anhang II handelt es sich jedoch um eindeutige und nicht auslegbare fachliche Vorgaben, die unverändert in das nationale Recht zu übernehmen sind. Aus Gründen der Rechtssicherheit für die Hersteller, die ihre Fahr-

zeuge in allen Mitgliedstaaten verkaufen, und der Reduzierung des Arbeitsaufwandes bei der nationalen Umsetzung von europäischem Recht ist es sinnvoll, wenn die Änderungen des Anhangs II unmittelbar am Tag ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft treten.

26. Zu Artikel 3 Nr. 12 (§ 11 Nr. 7a – neu – AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 12 wird in § 11 nach Nummer 7 folgende Nummer 7a eingefügt:

„7a. entgegen § 4 Abs. 2 Satz 5 ein Altfahrzeug einer anderen als der dort genannten Verwertung zuführt,“

B e g r ü n d u n g

Die Praxis des Vollzugs der Altauto-Verordnung hat gezeigt, dass zur Verwertung angenommene Fahrzeuge des Öfteren weiterverkauft wurden. Um diese Verfahrensweise sanktionieren zu können, ist ein entsprechender Ordnungswidrigkeitstatbestand aufzunehmen.

27. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe d (Nummer 2.2.1 Satz 2 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe d werden in Nummer 2.2.1 Satz 2 das Wort „mineralölundurchlässig“ durch das Wort „stoffundurchlässig“, die Wörter „der Wasserwirtschaft“ durch die Wörter „nach Wasserrecht“ und die Angabe „nach DIN 19993“ durch die Angabe „(z. B. nach DIN 19993)“ ersetzt.

B e g r ü n d u n g

In der Muster-Anlagenverordnung (Muster-VAwS) vom 8./9. November 1990 in der Fassung vom 22./23. März 2001 der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) wird in der Anlage 1 „Besondere Anforderungen an oberirdische Anlagen zum Umgang mit flüssigen wassergefährdenden Stoffen“ im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Befestigung und Abdichtung von Bodenflächen (Nummer 1.1 des Anhangs) der Begriff „stoffundurchlässige Fläche“ definiert und im Weiteren verwendet. Der Begriff ist daher im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Vollzuges an die wasserrechtlichen Vorschriften anzupassen.

Entsprechendes gilt für die Änderung „Wasserwirtschaft“ in „Wasserrecht“.

28. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe e (Nummer 2.3 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 wird Buchstabe e wie folgt gefasst:

„e) Nummer 2.3 wird wie folgt gefasst:

„2.3 In einem Betriebstagebuch sind sämtliche Zu- und Abgänge von Altfahrzeugen schriftlich festzuhalten. Darüber hinaus sind festzuhalten:

- Durchschriften der Verwertungsnachweise für alle entgegengenommenen Altfahrzeuge,
- 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. Außerdem ist die Zusammenarbeit mit den Demontagebetrieben durch Verträge zu dokumentieren.“ ‘

Begründung

In dem Betriebstagebuch sind nur die „täglichen“ Vorgänge zu dokumentieren, nicht jedoch Verträge mit Demontagebetrieben.

29. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe h (Nummer 3.1.2.1, 3.1.2.2, 3.1.2.3, 3.1.2.4 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe h wird Nummer 3.1.2 wie folgt geändert:

a) In Nummer 3.1.2.1 sind die Wörter „für die Wasserwirtschaft“ durch die Wörter „nach Wasserrecht“ zu ersetzen.

b) In Nummer 3.1.2.2 ist Satz 2 durch folgende Sätze zu ersetzen:

„Flächen der in Satz 1 bezeichneten Bereiche müssen stoffundurchlässig gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik nach Wasserrecht befestigt sein. Sind die Flächen nicht überdacht, müssen diese mindestens über einen Leichtflüssigkeitsabscheider (z. B. nach DIN 1999³) entwässert werden.“

c) Nummer 3.1.2.3 wird wie folgt gefasst:

„3.1.2.3 Die Lagerung von vorbehandelten Altfahrzeugen und Restkarossen hat so zu erfolgen, dass eine Verunreinigung des Bodens und der Gewässer nicht zu besorgen ist.“

d) Nummer 3.1.2.4 wird wie folgt gefasst:

„3.1.2.4 Batterien sind gesondert in säurebeständigen Behältern oder auf einer abflusslosen und säurebeständigen Fläche zu lagern.“

Begründung**Zu a)**

Der Begriff ist im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Vollzuges an die wasserrechtlichen Vorschriften anzupassen.

Zu b)

Der Begriff „mineralölundurchlässig“ ist im Hinblick auf eine Vereinheitlichung des Vollzuges an die wasserrechtlichen Vorschriften anzupassen und durch den Begriff „stoffundurchlässig“ zu ersetzen. Dieser Begriff wird in der Muster-Anlagenverordnung (Muster-VAwS) vom 8./9. November 1990 in der Fassung vom 22./23. März 2001 der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) in der Anlage 1 „Besondere Anforderungen an oberirdische Anlagen zum Umgang mit flüssigen wassergefährdenden Stoffen“ im Zusammenhang mit den Anforderungen an die Befestigung und Abdichtung von Bodenflächen (Nummer 1.1 des Anhangs) der Begriff „stoffundurchlässige Fläche“ definiert und im Weiteren verwendet.

Die inhaltliche Änderung ist erforderlich, weil aus dem letzten Satz der Nummer 3.1.2.2 der vorgelegten Fassung im Umkehrschluss abgeleitet werden könnte, dass überdachte Flächen nicht mineralölundurchlässig (stoffundurchlässig) ausgeführt werden müssen. Dieses steht im krassen Widerspruch zur VAwS und damit zu den wasserrechtlichen Anforderungen. Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, müssen immer die Anforderungen der VAwS erfüllen unabhängig davon ob sie überdacht sind oder nicht.

Zu c)

Klarstellung des Gewollten. „Trockengelegte“ Restkarossen müssen nach den Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) immer so gelagert werden, dass eine Ver-

unreinigung sowohl des Bodens als auch der Gewässer (Grundwasser und Oberflächengewässer) nicht zu besorgen ist (Besorgnisgrundsatz).

Zu d)

Klarstellung des Gewollten. Es ist unklar, wie Batterien „abflusslos“ gelagert werden sollen. Gemeint ist sicherlich, dass die Fläche, auf der die Batterien gelagert werden, abflusslos und säurebeständig sein muss.

30. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa (Nummer 3.2.2.1 Satz 1 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa wird in Nummer 3.2.2.1 Satz 1 der zweite Spiegelstrich wie folgt gefasst:

„– den Flüssiggastank nach den Vorgaben des Herstellers sachgerecht behandeln,“

Folgeänderungen

a) In Artikel 3 Nr. 12 werden in § 11 Nr. 9 die Wörter „oder einen Latentwärmespeicher“ und die Wörter „oder nicht oder nicht rechtzeitig demontiert“ gestrichen.

b) In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb wird vor dem ersten Spiegelstrich folgender Spiegelstrich eingefügt:

„– den Latentwärmespeicher nach Vorgabe des Herstellers,“

Begründung

Der Flüssiggastank besteht aus Stahl. Er enthält mit Ausnahme der Gasfüllung keine Stoffe, die die Aufbereitung und die Verwertung beeinträchtigen. Ein Ausbau des entleerten Flüssiggastanks ist daher nicht zwingend erforderlich. Vielmehr ist es im Rahmen der Vorbehandlung ausreichend, den Tank nach den Vorgaben des Herstellers zu entleeren bzw. sicherzustellen, dass dieser entleert worden ist. Der Tank selbst kann dann in der Restkarosse verbleiben und über den Schredderprozess dem Stahlrecycling zugeführt werden. Auf diese Weise werden der Demontageaufwand und damit auch die Demontagekosten reduziert.

31. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa (Nummer 3.2.2.1 Satz 2 erster Spiegelstrich des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe aa wird in Nummer 3.2.2.1 Satz 2 der erste Spiegelstrich wie folgt gefasst:

„– Kraftstoff (dazu zählt auch Flüssiggas für den Fahrzeugantrieb),“

Begründung

Flüssiggas für den Fahrzeugantrieb ist wie Kraftstoff zu behandeln.

32. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k Doppelbuchstabe cc und dd – neu – (Nummer 3.2.2.1 Satz 4, 5 – neu – des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe k werden nach Doppelbuchstabe bb folgende Doppelbuchstaben cc und dd angefügt:

,cc) In Satz 4 wird das Wort „Stoffe“ durch das Wort „Materialien“ ersetzt.

dd) Nach Satz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Stoffe, die nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Wasserhaushaltsgesetz über die Einstufung wassergefährdender Stoffe in Wassergefährdungsklassen (VwVwS, BAnz. 98a vom 29. Mai 1999)

als wassergefährdend eingestuft werden oder einzustufen sind, sind in dafür zugelassenen Behältern unter Beachtung der erlassenen Verordnungen der Länder zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (AnlagenV – VAwS) abzufüllen und zu lagern.“

Begründung

Klarstellung des Gewollten. Die Anforderungen an die Lagerung von Bauteilen und Materialien unterscheiden sich von denen an wassergefährdende Stoffe. Während bei Bauteilen und Materialien in geeigneter Weise befestigte und überdachte Flächen ausreichen, müssen wassergefährdende Stoffe, z. B. Betriebsflüssigkeiten, in dafür zugelassenen Behältern gelagert werden. Einzelheiten hierzu regeln die Anlagenverordnungen der Länder (VAwS).

33. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe l (Nummer 3.2.2.2 Abs. 1 Satz 4 – neu – des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe l wird der Nummer 3.2.2.2 Abs. 1 folgender Satz angefügt:

„Von Satz 3 kann abgewichen werden, wenn die Restkarossen auf einer stoffundurchlässigen Fläche gelagert werden, die den allgemein anerkannten Regeln nach Wasserrecht entspricht.“

Begründung

Verschiedene Demontagebetriebe lagern ihre Restkarossen auf Flächen, die den allgemein anerkannten Regeln nach Wasserrecht entsprechen. Diese Flächen gewährleisten den Schutz von Boden und Gewässern nach Nummer 3.1.2.3 des Anhangs I. In diesen Fällen ist es aus fachlicher Sicht nicht erforderlich, alle Öffnungen zu verschließen, zumal dieses in einigen Fällen mit einem erheblichen Aufwand verbunden sein kann.

34. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb (Nummer 3.2.3.2 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe n Doppelbuchstabe bb werden in Nummer 3.2.3.2 im vierten Spiegelstrich nach dem Wort „Werkstoffe,“ die Wörter „die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht wurden,“ angefügt.

Begründung

Die Stoffbeschränkungen und Kennzeichnungspflichten gemäß § 8 Abs. 2 gelten nur für Fahrzeuge sowie Werkstoffe und Bauteile für diese Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht werden.

35. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o (Nummer 3.2.3.3. Satz 1 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o werden in Anhang Nummer 3.2.3.3. Satz 1 die Wörter „ab- oder ausbauen“ durch das Wort „entfernen“ ersetzt.

Begründung

Mit dem Wort „entfernen“ wird der Text der EU-Richtlinie exakt umgesetzt. Dies ist geboten, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden. Der Ausbau bestimmter Bauteile stellt nämlich einen unverhältnismäßigen Aufwand dar, der über die Forderung der EU-Richtlinie nach Entfernung bestimmter Bauteile hinausgeht. Bei Glasdächern und Scheiben etwa genügt es, wenn diese zertrümmert werden. Glas würde nach dem Ausbau in aller Regel ohnehin zertrümmert und zwecks Wiederverwertung eingeschmolzen.

36. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o (Nummer 3.2.3.3 Satz 1 und 2 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o wird Nummer 3.2.3.3 wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem vierten Spiegelstrich wird folgender Spiegelstrich eingefügt:

„– Reifen,“

bb) Der vorletzte Spiegelstrich wird wie folgt gefasst:

„– große Kunststoffbauteile wie z. B. Stoßfänger, Radkappen und Kühlergrille, wenn die entsprechenden Materialien beim oder nach dem Schreddern nicht in einer Weise getrennt werden, die eine stoffliche Verwertung ermöglicht,“

cc) Im letzten Spiegelstrich werden vor dem Wort „Schreddern“ die Wörter „oder nach dem“ eingefügt.

b) In Satz 2 werden nach dem Wort „Reifen“ die Wörter „, die verwertet werden sollen,“ eingefügt.

B e g r ü n d u n g

Zu a)

Zu aa)

Die Demontage von Reifen vor dem Schreddern entspricht dem Stand der Technik. Auf diese Weise werden große Mengen an sortenreinen Elastomeren gewonnen, die unmittelbar einer Verwertung zugeführt werden können. Daher ist das Zerkleinern von Reifen im Schredder und die nachträgliche Abtrennung der zerkleinerten Reifen aus den Schredderrückständen abzulehnen. Hinzu kommt, dass Reifen in der Regel ohnehin für die Entfernung der Bremsflüssigkeit abgenommen werden und dadurch außerdem das Entfernen der Auswuchtgewichte erleichtert wird.

Zu bb)

Zur Klarstellung des Gewollten wird die Formulierung dieses Spiegelstriches an die des Anhangs I (Nummer 4, 3. Spiegelstrich) der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge angepasst. Ergänzend dazu wird klargestellt, dass die Abtrennung nicht nur beim, sondern auch nach dem Schreddern zulässig ist, was nach den derzeit vorliegenden Erkenntnissen den Regelfall darstellen wird. Die Streichung der Reifen in diesem Spiegelstrich ist eine Folgeänderung der Nummer 1.

Zu cc)

Durch die Ergänzung wird klargestellt, dass die Abtrennung der Metalle nicht nur beim, sondern auch nach dem Schreddern zulässig ist, was nach den derzeit vorliegenden Erkenntnissen sowohl bei der Aufbereitung der Schredderleichtfraktion als auch bei der Aufbereitung der Schredderschwerfraktion den Regelfall darstellen wird.

Zu b)

Die demontierten Reifen weisen in vielen Fällen eine so gute Qualität auf, dass sie wiederverwendet werden können (ein Fahrzeug wird in der Regel nicht entsorgt, weil die Reifen abgefahren sind). Daher sind nur die Reifen, die nicht wiederverwendet werden können und daher verwertet werden sollen, einem Entsorgungsbetrieb für Altreifen zu überlassen. Die Altreifen, die wiederverwendet werden, können unmittelbar vom Demontagebetrieb verkauft werden und tragen damit zur Wertschöpfung bei.

37. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb
(Nummer 3.2.4.1 Satz 6 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe bb werden in Nummer 3.2.4.1 Satz 6 nach dem Wort „zuführen“ die Wörter „und belegen, dass der entsprechende Anteil stofflich verwertet wurde“ eingefügt.

Begründung

Klarstellung des Gewollten. Ziel der Regelung ist es sicherzustellen, dass die ausgebauten oder entfernten Bauteile, Materialien oder Betriebsflüssigkeiten auch tatsächlich in dem vorgegebenen Umfang verwertet werden. Durch die in dem Entwurf gewählte Formulierung kann der Eindruck entstehen, dass es bereits ausreicht, wenn die vorgegebene Abfallmenge einer Verwertung(-sanlage) zugeführt wird, unabhängig davon, welcher Anteil davon am Ende tatsächlich verwertet wird.

38. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc
(Nummer 3.2.4.1 Satz 8 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc wird die Nummer 3.2.4.1 Satz 8 wie folgt gefasst:

„Altreifen und Batterien dürfen bei der Berechnung nach Satz 6 in Ansatz gebracht werden, wenn sie einem für die Verwertung dieser Abfälle zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb überlassen wurden.“

Folgeänderung

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe o werden in Nummer 3.2.3.3 Satz 3 die Wörter „Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb“ durch die Wörter „für die Verwertung dieser Abfälle zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben“ ersetzt.

Begründung

Klarstellung des Gewollten.

Aus der Begründung der Bundesregierung geht hervor, dass diejenigen ausgebauten metallhaltigen Bauteile auf die Demontagequote von 10 % anrechenbar sein sollen, die einer ordnungsgemäßen nachweisbaren Verwertung zugeführt werden und nicht bereits durch die pauschal angesetzte Verwertungsquote von 70 % für metallische Materialien und Bauteile nach Satz 7 erfasst sind. Dies trifft auch für Batterien zu, so dass die Nachweiserleichterung, die für Altreifen vorgesehen ist, auch für Batterien eingreifen sollte. Batterien enthalten zwar im Wesentlichen Blei, sind aber als Verbundbauteil zu betrachten, das nicht bei der reinen Metallfraktion (70 %) berücksichtigt wurde.

Der von der Bundesregierung verwendete Begriff „Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb“ passt infolge der Einbeziehung der Batterien nicht mehr. Er ist aber auch im Hinblick auf die Verwertung der Altreifen zu unspezifisch, da die Zertifizierung eines Entsorgungsfachbetriebs an sechs abfallwirtschaftlichen Tätigkeiten anknüpfen kann (einsammeln, befördern, lagern, behandeln, verwerten, beseitigen). Als „Altreifen-Entsorgungsfachbetrieb“ könnte also auch ein Betrieb verstanden werden, der die Altreifen nur transportiert oder lagert. Der Antrag dient somit der Klarstellung des Gewollten.

39. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc
(Nummer 3.2.4.1 Satz 10 – neu – des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe cc wird in Nummer 3.2.4.1 nach Satz 9 folgender Satz eingefügt:

„In diesem Fall ist der Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Satz 6 von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen und durch einen Sachverständigen nach § 6 zu überprüfen.“

Begründung

Das Grundkonzept, das der Altfahrzeug-Verordnung für den Nachweis der Verwertungsquoten zu Grunde liegt, stellt darauf ab, dass jeder einzelne Betrieb den Nachweis für sich allein erbringt. Es ist zu begrüßen, dass in dem Anhang nunmehr die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Verwertungsquoten auch in der „Verwertungskette“ im Rahmen einer horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit erreicht und nachgewiesen werden kann. Hierzu ist es jedoch aus Sicht des Vollzuges im Hinblick auf eine einfache und effektive Kontrolle erforderlich, dass dieser Nachweis insgesamt erbracht und überprüft wird. Hierzu dient die Ergänzung.

Anderenfalls bestünde die Gefahr, dass Demontagebetriebe, die die Verwertungsziele nicht oder nicht vollständig erreicht haben, auf andere Betriebe verweisen, die den fehlenden Anteil für sie erbracht haben, ohne dass dieses in nachvollziehbarer Form belegt werden kann. Dieses Problem lässt sich durch einen gemeinsamen Nachweis für die Verwertungskette vermeiden, der ganzheitlich von einem einzigen Sachverständigen überprüft und testiert wird.

40. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe dd

(Nummer 3.2.4.1 Abs. 5 Satz 2 – neu – des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe p Doppelbuchstabe dd wird der Nummer 3.2.4.1 Abs. 5 folgender Satz angefügt:

„In diesem Fall ist der Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Satz 6 von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen und durch einen Sachverständigen nach § 6 zu überprüfen.“

Begründung

Das Grundkonzept, das der Altfahrzeug-Verordnung für den Nachweis der Verwertungsquoten zu Grunde liegt, stellt darauf ab, dass jeder einzelne Betrieb den Nachweis für sich allein erbringt. Es ist zu begrüßen, dass in dem Anhang nunmehr die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Verwertungsquoten auch in der „Verwertungskette“ im Rahmen einer horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit erreicht und nachgewiesen werden kann. Hierzu ist es jedoch aus Sicht des Vollzuges im Hinblick auf eine einfache und effektive Kontrolle erforderlich, dass dieser Nachweis insgesamt erbracht und überprüft wird. Hierzu dient die Ergänzung.

Anderenfalls bestünde die Gefahr, dass Demontagebetriebe, die die Verwertungsziele nicht oder nicht vollständig erreicht haben, auf andere Betriebe verweisen, die den fehlenden Anteil für sie erbracht haben, ohne dass dieses in nachvollziehbarer Form belegt werden kann. Dieses Problem lässt sich durch einen gemeinsamen Nachweis für die Verwertungskette vermeiden, der ganzheitlich von einem einzigen Sachverständigen überprüft und testiert wird.

41. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe q (Nummer 3.3.1 Satz 2 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe q wird Nummer 3.3.1 Satz 2 gestrichen.

Begründung

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum im Betriebstagebuch die Angaben nur mindestens monatlich zu dokumentieren sind.

42. Zu Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe v (Nummer 4.1.2 des Anhangs zur AltfahrzeugV)

In Artikel 3 Nr. 14 Buchstabe v wird Nummer 4.1.2 wie folgt gefasst:

„Betreiber von Schredderanlagen müssen, bezogen auf die Summe des Fahrzeugleergewichtes, vom nichtmetallischen Anteil der Schredderrückstände im Jahresmittel

- a) ab dem 1. Januar 2006 fünf Gewichtsprozent einer Verwertung und
- b) ab dem 1. Januar 2015 fünf Gewichtsprozent einer stofflichen Verwertung und weitere zehn Gewichtsprozent einer Verwertung zuführen und belegen, dass der entsprechende Anteil verwertet wurde. Die Summe des Fahrzeugleergewichtes wird ermittelt aus der Summe der Fahrzeugleergewichte, die in den Verwertungsnachweisen der einzelnen Restkarossen ausgewiesen sind, die in dem Bezugsjahr von einer Schredderanlage angenommen worden sind.

Wird die Schredderleichtfraktion einer qualifizierten Aufbereitung zugeführt, kann der Gewichtsanteil der dabei abgetrennten Metalle bei der Berechnung nach Satz 1 in Ansatz gebracht werden, wenn diese Metalle einer stofflichen Verwertung zugeführt werden.

Die Anforderungen nach dieser Nummer können auch durch mehrere Schredderanlagen gemeinsam erfüllt werden. In diesem Fall ist der Nachweis der Erfüllung der Pflichten nach Satz 1 von allen beteiligten Betrieben gemeinsam zu erbringen und durch einen Sachverständigen nach § 6 zu überprüfen.“

Folgeänderungen

- a) In Artikel 3 Nr. 12 werden in § 11 Nr. 15 nach dem Wort „Verwertung“ die Worte „oder der stofflichen Verwertung“ eingefügt und nach dem Wort „zugeführt“ die Worte „oder nicht belegt, dass der entsprechende Anteil verwertet wurde“ angefügt.
- b) Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe b wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1.1 Satz 1 werden die Wörter „drei Ausfertigungen“ durch die Wörter „vier Ausfertigungen“ ersetzt.
 - bb) Der letzte Satz wird gestrichen und durch folgende Sätze ersetzt:

„Diese Ausfertigung (blau) ist für die Schredderanlage bestimmt.

Blatt 4 enthält entsprechend folgende Bezeichnung:

Diese Ausfertigung (weiß) ist für die Annahmestelle/Rücknahmestelle bestimmt.“
- c) In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe d werden in der Zeile „Blatt 3“ die Wörter „Annahme-/Rücknahmestelle“ durch „Schredderanlage“ zu ersetzen. Nach dieser Zeile ist eine neue Zeile mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„Blatt 4 (Ausfertigung für die Annahme-/Rücknahmestelle) weiß“

Begründung

Das Grundkonzept der Altfahrzeug-Verordnung geht bei der Erfüllung und dem Nachweis der Zielvorgaben davon aus, dass ab dem 1. Januar 2006

- der Anteil für die Wiederverwendung und die stoffliche Verwertung von 80 Gewichtsprozent im Grundsatz durch eine auf das Fahrzeugleergewicht bezogene Wiederverwendung und Verwertung
 - von 70 Gewichtsprozent der metallischen Bauteile und Materialien (= Output von Demontagebetrieb und Schredderanlage) und
 - von 10 Gewichtsprozent der nichtmetallischen Bauteile, Materialien und Betriebsflüssigkeiten (= Output von Demontagebetrieb)
- und der Anteil für die Wiederverwendung und Verwertung von 85 Gewichtsprozent durch die auf das Fahrzeugleergewicht bezogene Wiederverwendung und Verwertung (= 80 Gewichtsprozent, siehe oben) sowie die zusätzliche Verwertung 25 Gewichtsprozent der insgesamt anfallenden Schredderrückstände

erreicht werden soll.

Die erhöhten Quoten ab dem 1. Januar 2015 (85 %/95 %) sollen dadurch erreicht werden, dass ab diesem Zeitpunkt anstelle von 25 Gewichtsprozent nunmehr 75 Gewichtsprozent der insgesamt anfallenden Schredderrückstände einer Verwertung zugeführt werden.

Dieses Konzept ist in sich nicht schlüssig, weil die Verwertungsquote des Demontagebetriebes auf das Fahrzeugleergewicht bezogen wird, während die Verwertungsquote der Schredderanlage auf den Gesamtanfall der Schredderrückstände bezogen wird. Ein korrektes und nachvollziehbares Ergebnis ergibt sich nur dann, wenn die gesamte Verwertungsquote und auch die Verwertungsquote der Schredderanlage auf das Fahrzeugleergewicht der in diesen Anlagen entsorgten Altfahrzeuge bezogen wird. Maßgebend ist dabei das Leergewicht des Altfahrzeuges, das in den Verwertungsnachweis eingetragen wird, und nicht das Leergewicht der Restkarosse, weil auch die Verwertungsquote des Demontagebetriebes auf dieses Leergewicht bezogen wird. Das Leergewicht der Restkarossen (Anlageninput), das im Betriebstagebuch erfasst wird, kann allerdings für Plausibilitätsprüfungen herangezogen werden.

Im Hinblick auf ein in sich widerspruchsfreies, gerechtes und vollziehbares Konzept sind außerdem die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Das in dem Entwurf vorgeschlagene Konzept bezieht die Verwertungsquote auf den Anlagenoutput. Dabei bleibt völlig unberücksichtigt, wie viele Altfahrzeuge/Restkarossen tatsächlich in einer Schredderanlage entsorgt worden sind. Das heißt, eine Schredderanlage in der wenige Restkarossen entsorgt worden sind, wird genauso behandelt wie eine Schredderanlage, in der ausschließlich Restkarossen behandelt worden sind. Das Konzept führt damit zwangsläufig zu einer Übererfüllung der Zielvorgaben und geht damit deutlich über die ohnehin anspruchsvollen Vorgaben und Ziele der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge hinaus.
- Die Einbeziehung von Misch- und Sammelschrott sowie anderen metallischen Abfällen, die in Schredderanlagen behandelt werden, in die Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge führt zu einer Wettbewerbsverzerrung für die deutschen Schredderanlagen gegenüber Schredderanlagen in Mitgliedstaaten, in denen ausschließlich die Entsorgung von Altfahrzeugen der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge unterworfen wird. Sie ist aus Sicht des Umweltschutzes nicht erforderlich, weil durch die Vorgaben der Abfallablagereverordnung, die vor der nationalen

Umsetzung der EU-Richtlinie über Altfahrzeuge wirksam wird, sichergestellt ist, dass nach dem 31. Mai 2005 unbehandelte Schredderrückstände nicht mehr deponiert werden dürfen.

- Die Vorgabe, dass bei der Bestimmung der (auf den Anlagenoutput bezogenen) Verwertungsquoten zurückgewonnene und verwertete Metalle nicht in Ansatz gebracht werden dürfen, ist zwar in der Sache korrekt, führt jedoch zu sehr komplexen Bilanzräumen und Berechnungen, weil sowohl der Zähler (Anteil der verwerteten Schredderrückstände) als auch der Nenner (Gesamtmenge der Schredderrückstände) entsprechend bereinigt werden müssen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits heute die Schredderschwerfraktion in eigenständigen NE-Metallseparationsanlagen aufbereitet wird, die sich auch im benachbarten Ausland befinden.
- Das Vorgehen bei der Ermittlung der Verwertungsquoten nach dem Änderungsvorschlag ist im Vergleich hierzu deutlich einfacher, korrekter und gerechter.

Die Zielvorgaben von 85 Gewichtsprozent für die Wiederverwendung und die stoffliche Verwertung, die ab dem Jahr 2015 erfüllt werden müssen, können mit dem vorgelegten Entwurf nicht erreicht werden. Da der entsprechende Anteil nur bei 80 Gewichtsprozent (= 70 % Metall + 10 % nichtmetallische Bauteile/Materialien aus den Demontagebetrieben) liegt, müssen zusätzlich mindestens 5 Gewichtsprozent des nichtmetallischen Anteils der Schredderrückstände, bezogen auf das Fahrzeugleergewicht, einer stofflichen Verwertung zugeführt werden. Der Änderungsvorschlag berücksichtigt diesen Zusammenhang.

In der Begründung wird von einem Metallanteil des Kraftfahrzeuges von 75 Gewichtsprozent und einer stofflichen Verwertung der Metalle von 97 Prozent ausgegangen. Die Verluste entstehen nach Erkenntnissen des Arbeitskreises 16 „Kfz-Recycling“ der Kommission „Umweltmanagement und Kreislaufwirtschaft“ der Niedersächsischen Landesregierung dadurch, dass in der Schredderleicht- und in der Schredderschwerfraktion (nach der NE-Metallseparation) noch gewisse Restmengen an Metallen enthalten sind. Der Metallanteil beträgt nach Einschätzung des Arbeitskreises 10 bis 15 Gewichtsprozent der Schredderrückstände. Das heißt, bezogen auf das Fahrzeugleergewicht wird im Mittel ein Metallanteil von 3 Gewichtsprozent nicht verwertet, sondern mit den Schredderrückständen beseitigt. Dieses Ergebnis entspricht in etwa den Verlusten, die in der Begründung zum Altfahrzeug-Gesetz angegeben werden.

Wird nun insbesondere die Schredderleichtfraktion einer qualifizierten Aufbereitung in technischen Anlagen zugeführt, wie sie zurzeit entwickelt werden, und werden dabei die Metalle in einer solchen Qualität abgetrennt, dass sie einer stofflichen Verwertung zugeführt werden, wird dadurch der bei der Ermittlung der Verwertungsziele berücksichtigte Metallverlust reduziert. Der entsprechende Gewichtsanteil ist daher bei der Ermittlung der Quote für die stoffliche Verwertung zu berücksichtigen.

Für die Ermittlung der Verwertungsquote für die Schredderrückstände ist es erforderlich, dass eine Durchschrift des Verwertungsnachweises vom Demontagebetrieb zusammen mit der Restkarosse an die Schredderanlage weitergeleitet wird. Dieses wird durch die Folgeänderungen (Änderungen in Artikel 4) berücksichtigt.

43. **Zu Artikel 3a – neu** – (§ 1 Abs. 2 Satz 3 TgV)

Nach Artikel 3 wird folgender Artikel 3a eingefügt:

**„Artikel 3a
Änderung der Transportgenehmigungsverordnung**

Die Transportgenehmigungsverordnung vom 10. September 1996 (BGBl. I S. 1411, 1997 I S. 2861), zuletzt geändert durch Artikel 4b der Verordnung vom (Einfügen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Nachweisbestimmungen) (BGBl. I S. (Einfügen: Fundstelle dieser Verordnung) ...), wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Vorschriften dieser Verordnung gelten nicht für die Einsammlung und Beförderung von Altfahrzeugen im Rahmen der Überlassung von Altfahrzeugen gemäß § 4 Abs. 1 bis 3 der Altfahrzeug-Verordnung vom ... (BGBl. I S. ...).“

Begründung

Anpassung der TgV an die AltfahrzeugV.

44. Zu Artikel 3b – neu – (Spalte 1 Nr. 1 der Anlage 2 zu § 10 AbfKoBiV)

Nach Artikel 3a wird folgender Artikel 3b eingefügt:

**„Artikel 3b
Änderung der Abfallwirtschaftskonzept- und Bilanzverordnung**

Die Abfallwirtschaftskonzept- und Bilanzverordnung vom 13. September 1996 (BGBl. I S. 1447, 1997 I S. 2862), zuletzt geändert durch Artikel 4c der Verordnung vom ... (Einfügen: Datum des Inkrafttretens der Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Nachweisbestimmungen) (BGBl. I S. ... (Einfügen: Fundstelle der Verordnung)), wird wie folgt geändert:

In Anlage 2 (zu § 10) wird in Spalte 1 die Nummer 1 wie folgt gefasst:

Spalte 1	Spalte 2
1. Altfahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Altfahrzeug-Verordnung (Abfallschlüssel 16 01 04)	

Begründung

Anpassung der AbfKoBiV an die AltfahrzeugV.

45. Zu Artikel 4 Nr. 1 (§ 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 StVZO)

In Artikel 4 Nr. 1 wird § 27a Abs. 1 wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 Nr. 2 werden die Wörter „unter Angabe der Gründe zu erklären, damit die Zulassungsbehörde das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr ziehen kann“ durch die Wörter „zu erklären und das Fahrzeug endgültig aus dem Verkehr ziehen zu lassen“ ersetzt.
- b) In Satz 2 werden die Wörter „oder wenn das Fahrzeug nach vorübergehender Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr gezogen gilt“ gestrichen.

Folgeänderungen

- a) In Artikel 3 Nr. 4 werden in § 3 Abs. 4 Nr. 5 die Wörter „– gegebenenfalls nach endgültiger Zurückziehung aus dem Verkehr –“ gestrichen.
- b) In Artikel 4 Nr. 2 werden in § 69a Abs. 2 Nr. 12a die Wörter „oder die Erklärung, dass das Fahrzeug nicht als Abfall entsorgt wird oder zum Zweck der Entsorgung im Ausland verbleibt,“ gestrichen.

Begründung

Nach § 27 Abs. 6 Satz 2 StVZO gelten Fahrzeuge nach Ablauf von 18 Monaten seit der Stilllegung als endgültig aus dem Verkehr zurückgezogen. Mit Eintritt dieser Fiktion hat der Halter keine Pflichten mehr und das Fahrzeug wird in den Dateien gelöscht. Es ist dem Zulassungsrecht fremd, eine Erklärungspflicht an den Eintritt dieser gesetzlichen Fiktion zu knüpfen.

Die Zulassungsbehörden sind nicht in der Lage zu beurteilen, ob die angegebenen Gründe die Annahme rechtfertigen, dass das Fahrzeug nicht als Abfall zu entsorgen ist. Ferner soll in der Verordnung bewusst auf die Überprüfung der Erklärung verzichtet werden, indem im neuen Absatz 2 des § 27a nur die Überprüfung des Verwendungsnachweises vorgeschrieben ist. Schließlich ist auch nicht beabsichtigt, die vom Halter genannten Gründe zu dokumentieren, weil die hierfür erforderliche Änderung der Fahrzeugregisterverordnung nicht vorgesehen ist. Bei Beibehaltung der Wörter „unter Angabe der Gründe“ würde der unzutreffende Eindruck erweckt, dass die Zulassungsbehörden für die Überprüfung der ordnungs- und wahrheitsgemäßen Erklärung zuständig sind.

Es bedarf eines Antrags eines Verfügungsberechtigten, um ein Fahrzeug vor dem Ablauf von 18 Monaten vorübergehender Stilllegung endgültig aus dem Verkehr zu ziehen, daher ist der Wortlaut des § 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 zu belassen.

46. Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe b, d und f Doppelbuchstabe bb, cc, ff – neu –, gg – neu – und hh – neu – (Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

Artikel 4 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Buchstabe b Nr. 1.1 wird das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt.
- b) In Buchstabe d wird in Blatt 2 das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“ ersetzt.
- c) Buchstabe f wird wie folgt geändert:
 - aa) In Doppelbuchstabe bb wird nach Satz 1 folgender Satz angefügt:

„Nach Zeile 1.3 wird eine neue Zeile 1.4 angefügt mit dem Wortlaut:
„Angaben zum Fahrzeughalter/-eigentümer ganz oder teilweise nicht verfügbar – 1 Leerfeld.““
 - bb) Doppelbuchstabe cc wird wie folgt gefasst:

„cc) Die bisherige Zeile 2.1 wird durch ein 5-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugklasse“, ein 18-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugmarke“ und ein 8-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugmodell“ ersetzt. Nach Zeile 2.2 wird eine Zeile 2.3 eingefügt. Diese enthält ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Tag der ersten Zulassung“, ein 4-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Fahrzeugleergewicht gemäß § 2 Nr. 23 Altfahrzeug-Verordnung“ sowie ein 3-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Nationalitätskennzeichen“. Nach Zeile 2.3 wird eine Zeile 2.4 angefügt mit dem Wortlaut:
„Angaben zum Fahrzeug ganz oder teilweise nicht verfügbar – 1 Leerfeld.““
 - cc) Nach Doppelbuchstabe ee sind folgende Doppelbuchstaben ff bis hh anzufügen:
 - ff) In den Abschnitten 1 bis 5 werden jeweils das Wort „Verwertungsbetrieb“ durch das Wort „Demontagebetrieb“, in den Ab-

schnitten 1, 2, 3 und 5 jeweils das Wort „Annahmestelle“ durch die Angabe „Annahme-/Rücknahmestelle“ und in den Abschnitten 3, 4 und 5 jeweils das Wort „Zulassungsstelle“ durch das Wort „Zulassungsbehörde“ ersetzt.

gg) Nach Zeile 4.9 werden eine Zeile 4.10 mit der Bezeichnung „Für den Demontagebetrieb zuständige Genehmigungsbehörde“, eine Zeile 4.11 mit den Feldbezeichnungen „Straße“ und „Hausnr.“ sowie eine Zeile 4.12 mit den Feldbezeichnungen „PLZ“ und „Ort“ eingefügt.

hh) Zeile 4.10 wird Zeile 4.13.⁶

Begründung

Redaktionelle Anpassung an die Begriffsdefinitionen der Altfahrzeug-Verordnung und den Sprachgebrauch nach dem Straßenverkehrsrecht. Die zusätzlichen Angaben in den Zeilen 1.4 und 2.4 sowie zur Genehmigungsbehörde in den Zeilen 4.10 bis 4.12 entsprechen der Entscheidung gemäß Artikel 11 Abs. 4 Buchstabe a Altfahrzeug-Richtlinie im Hinblick auf die Mindestanforderungen an den Verwertungsnachweis.

47. **Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa** (Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe aa wird nach Satz 2 folgender Satz angefügt:

„Im Kopfbereich der Seiten 1 **und 2** wird ein 10-stelliges Feld mit der Bezeichnung „Kfz-Kennzeichen“ eingefügt.“

Begründung

Es ist unbedingt erforderlich, dass auf allen Seiten des Verwertungsnachweises das Kfz-Kennzeichen des Fahrzeugs eingetragen wird. Nur so ist die Zuordnung einzelner Seiten möglich und die ordnungsgemäße Gesamtheit des Nachweises festzustellen.

48. **Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe bb** (Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

In Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe bb wird nach Satz 1 folgender Satz angefügt:

„In der Klammer wird nach dem Wort „Vorname“ ein Komma und das Wort „Geburtsdatum“ eingefügt.“

Begründung

Es ist unbedingt erforderlich, das Geburtsdatum des Letzthalters zu ergänzen, weil ohne diese Angabe Ermittlungen z. B. nach der aktuellen Wohnanschrift über das Einwohnermeldeamt nicht möglich sind.

49. **Zu Artikel 4 Nr. 3 Buchstabe f Doppelbuchstabe ii – neu –**
(Muster 12 des Anhangs zu § 27a StVZO)

In Artikel 4 Nr. 3 wird dem Buchstaben f nach Doppelbuchstabe ee folgender Doppelbuchstabe ff angefügt:

.ii) Es wird ein neuer Abschnitt 5 mit einem Unterschriftsfeld einschließlich Datums- und Ortsangabe für den Letzthalter und dem Satz eingefügt:

„Ich bestätige, das Kraftfahrzeug dem o. a. Betrieb nach § 4 Abs. 1 Altfahrzeug-Verordnung überlassen zu haben.“⁶

Folgeänderung

Der bisherige Abschnitt 5 wird Abschnitt 6.

B e g r ü n d u n g

Es ist unbedingt erforderlich, den Verwertungsnachweis mit der Unterschrift des Letzthalters zu ergänzen, um zu vermeiden, dass der Nachweis ohne Wissen des behördlich bekannten Letzthalters von einer anderen Person abgegeben wird.

50. **Zu Artikel 5** (Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr)

Artikel 5 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 5

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Anlage (zu § 1) der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 865, 1298), die zuletzt durch die Verordnung vom 11. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3617) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In Abschnitt 2 werden in der Gebührennummer 224.3 und 224.4 jeweils die Wörter „einer Verbleibserklärung oder“ gestrichen.“

B e g r ü n d u n g

Die GebOSt wurde zuletzt durch die 34. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3617) geändert.

Den Zulassungsbehörden entsteht durch die Entgegennahme des Verwertungsnachweises, seine Überprüfung und Anbringung des Bestätigungsvermerks ein Aufwand, der nach den Grundsätzen des Kostenrechts vom Verursacher zu tragen ist. Die Entgegennahme der Begründung nach § 27a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 StVZO verursacht ebenfalls Aufwand bei den Zulassungsbehörden. Die im Entwurf vorgesehene Streichung der Gebühren, also die Einführung einer Gebührenfreiheit, kann nicht akzeptiert werden, da die entstehenden Kosten dann von der Allgemeinheit getragen werden müssten.

BMF - I A 5

Anlage 2

Stand: 23.04.2002

**Finanzielle Auswirkungen des Gesetzes über die Entsorgung von
Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz - AltfahrzeugG)**

- Steuermindereinnahmen (-) in Mio. € -

lfd. Nr.	Maßnahme	Steuer- art / Gebiets- körperschaft	Entste- hungs- jahr	Rechnungsjahr					
				2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	Zuführungen zu Rückstellungen für Fahrzeuge, die ab dem 01.07.2002 in Verkehr gebracht werden (Alt-Neufahrzeuge).	Insg.	- 109	- 109	- 119	- 129	- 134	- 149	- 156
		GewSt	- 46	- 46	- 51	- 55	- 58	- 65	- 67
		KSt	- 58	- 58	- 63	- 69	- 71	- 79	- 84
		SolZ	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5
		Bund	- 36	- 36	- 39	- 43	- 44	- 48	- 50
		GewSt	- 2	- 2	- 2	- 3	- 3	- 3	- 3
		KSt	- 29	- 29	- 32	- 35	- 36	- 40	- 42
		SolZ	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5
		Länder	- 36	- 36	- 39	- 42	- 44	- 49	- 52
		GewSt	- 7	- 7	- 8	- 8	- 9	- 10	- 10
		KSt	- 29	- 29	- 31	- 34	- 35	- 39	- 42
		Gem.	- 37	- 37	- 41	- 44	- 46	- 52	- 54
GewSt	- 37	- 37	- 41	- 44	- 46	- 52	- 54		
2	Zuführungen zu Rückstellungen für Fahrzeuge, die vor dem 01.07.2002 in Verkehr gebracht werden und nach dem 31.12.2006 zurück gegeben werden (Alt-Altfahrzeuge): Entsorgungskosten werden bis zum Beginn der Erfüllung ratierlich angesammelt.	Insg.	- 161	- 161	- 161	- 161	- 161	- 161	- 129
		GewSt	- 69	- 69	- 69	- 69	- 69	- 69	- 55
		KSt	- 87	- 87	- 87	- 87	- 87	- 87	- 69
		SolZ	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5
		Bund	- 52	- 52	- 52	- 52	- 52	- 52	- 43
		GewSt	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3	- 3
		KSt	- 44	- 44	- 44	- 44	- 44	- 44	- 35
		SolZ	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5	- 5
		Länder	- 54	- 54	- 54	- 54	- 54	- 54	- 42
		GewSt	- 11	- 11	- 11	- 11	- 11	- 11	- 8
		KSt	- 43	- 43	- 43	- 43	- 43	- 43	- 34
		Gem.	- 55	- 55	- 55	- 55	- 55	- 55	- 44
GewSt	- 55	- 55	- 55	- 55	- 55	- 55	- 44		
Summe	Insg.	- 270	- 270	- 280	- 290	- 295	- 310	- 285	
	Bund	- 88	- 88	- 91	- 95	- 96	- 100	- 93	
	Länder	- 90	- 90	- 93	- 96	- 98	- 103	- 94	
	Gem.	- 92	- 92	- 96	- 99	- 101	- 107	- 98	

Anmerkung:

Die Schätzung der finanziellen Auswirkungen geht davon aus, dass durch Verwaltungsregelung sichergestellt wird, dass der Erlös aus der Veräußerung von Karosserieteilen und eine geschätzte Rückläuferquote gemäß Fachgutachten des BMF zur EU-Altautorichtlinie bei der Rückstellungsbewertung berücksichtigt wird. Eine Doppelberücksichtigung von Rückstellungen bei reimportierten Fahrzeugen muss verhindert werden.

