

Verordnung der Bundesregierung

Erste Verordnung zur Änderung der Altfahrzeug-Verordnung

A. Problem und Ziel

Im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens 2002/2280 gegen die Bundesrepublik Deutschland beanstandet die Europäische Kommission, dass die Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge mit dem Gesetz über die Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Gesetz – AltfahrzeugG) vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2199) teilweise unzureichend in nationales Recht umgesetzt worden ist. Betroffen sind ausschließlich Bestimmungen der Altfahrzeug-Verordnung (Artikel 3 AltfahrzeugG).

Ziel der Änderungsverordnung ist es, die erforderlichen Anpassungen der Altfahrzeug-Verordnung durchzuführen.

B. Lösung

Änderung der Altfahrzeug-Verordnung vom 22. Juni 2002.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Bund, Ländern und Kommunen entstehen gegenüber der geltenden Altfahrzeug-Verordnung keine zusätzlichen Kosten.

2. Vollzugsaufwand

Keine quantifizierbare Änderung des Vollzugsaufwands.

E. Sonstige Kosten und Preiswirkungen

Die Höhe der Kosten der Wirtschaft für die Untersuchung der neu in den Geltungsbereich der Altfahrzeug-Verordnung einbezogenen Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung über 3,5 t (ca. 4 500 Wohnmobile p. a.) im Hinblick auf die Einhaltung von § 8 Abs. 2 (Schwermetallverbote) können nicht abgeschätzt werden. Auch können keine Angaben zu etwaigen zusätzlichen Kosten auf Grund der Streichung von § 3 Abs. 4 Nr. 6 (Ausnahme der unentgeltlichen

Rücknahmepflicht bei nicht serienmäßig mehrstufig aufgebauten Fahrzeugen) erfolgen, da die Anzahl und der voraussichtliche Rücklauf dieser Fahrzeuge nicht bekannt ist.

Geringfügige Einzelpreisänderungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 25. Mai 2005

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Erste Verordnung zur Änderung der Altfahrzeug-Verordnung

mit Begründung und Vorblatt.

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

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Mit freundlichen Grüßen



Erste Verordnung zur Änderung der Altfahrzeug-Verordnung

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Satz 4, des § 7 Abs. 1 Nr. 4, des § 23 Nr. 1 und 2, des § 24 Abs. 1 Nr. 2, des § 24 Abs. 2 Nr. 1 und 3 und des § 57 jeweils in Verbindung mit § 59 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2705) und des Artikels 6 des Gesetztes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2199) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise unter Berücksichtigung der Rechte des Bundestages:

Artikel 1

Änderung der Altfahrzeug-Verordnung

Die Altfahrzeug-Verordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2214) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne von Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe a zweiter Anstrich der Richtlinie 70/156/EWG vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. 42 S. 1, Nr. L 225 S. 4) sind von den Anforderungen nach § 5 Abs. 1 ausgenommen. Ausgenommen von den Anforderungen nach § 8 Abs. 2 sind Ausrüstungsgegenstände, die nicht speziell für den Einsatz der in Satz 1 bezeichneten Fahrzeuge hergestellt wurden.“

2. § 2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

In Nummer 22 werden nach dem Wort „Hersteller“ die Wörter „und Vertreiber“ eingefügt.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 4 werden in den Nummern 1 und 2 jeweils die Wörter „nach den Bestimmungen des deutschen

Zulassungsverfahrens“ durch die Wörter „innerhalb der Europäischen Union“ ersetzt.

b) In Absatz 4 werden in Nummer 5 nach dem Wort „Fahrzeugbrief“ die Wörter „oder ein vergleichbares Zulassungsdokument nach der Richtlinie 1999/37/EG (ABl. EG Nr. L 138 S. 57)“ eingefügt und das Komma durch einen Punkt ersetzt.

c) In Absatz 4 wird die Nummer 6 aufgehoben.

d) Nach Absatz 6 wird ein neuer Absatz 7 angefügt:

„(7) Hersteller von nicht serienmäßig und nicht im einstufigen Verfahren hergestellten Fahrzeugen können mit demjenigen, der das Fahrzeug erstmals in Verkehr bringt, Vereinbarungen über die Aufteilung der Entsorgungskosten treffen. Dabei können die Hersteller die Entsorgungskosten auf den Teil ihrer Herstellungsstufe beschränken.“

4. § 8 Abs. 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen dürfen kein Blei, Quecksilber, Kadmium oder sechswertiges Chrom enthalten.“

5. § 9 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden die Wörter „auf Anforderung“ gestrichen.

Artikel 2

Inkrafttreten

Artikel 1 Nr. 1 § 1 Abs. 3 tritt am ersten Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft. Im Übrigen tritt die Verordnung am ersten Tag des zweiten auf die Verkündung folgenden Monats in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Zum Inhalt

Die Altfahrzeug-Verordnung – AltfahrzeugV – vom 21. Juni 2002 wurde seitens der Europäischen Kommission in einigen Bestimmungen als nicht im Einklang mit der Richtlinie 2000/53/EG – AltfahrzeugRL – beanstandet. Infolgedessen wurde im Dezember 2002 gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren wegen nicht ordnungsgemäßer Umsetzung bestimmter Artikel der AltfahrzeugRL eröffnet. Im Rahmen dieses Verfahrens konnten verschiedene Aspekte einer einvernehmlichen Klärung zugeführt werden. Insbesondere beabsichtigt die Kommission durch eine Entscheidung den Anhang II der AltfahrzeugRL derart zu ändern, dass Ersatzteile für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht wurden, von den Stoffverboten der AltfahrzeugRL ausgenommen werden. Der Entwurf der in Rede stehenden Entscheidung ist bereits durch den TAC gebilligt worden und bedarf noch der Zustimmung des Europäischen Parlaments. Damit würde die entsprechende, zunächst in der AltfahrzeugV kritisierte Regelung auch in das europäische Recht übernommen.

Um die mit der Kommission abgeklärten Änderungen umzusetzen, einem Klageverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof vorzubeugen und den beteiligten Wirtschaftskreisen Planungssicherheit zu geben, wird hiermit eine Novelle der Altfahrzeug-Verordnung vorgelegt. Dabei geht es im Einzelnen um die folgenden Modifikationen:

- a) Begrenzung des Anwendungsbereichs der Verordnung auf Fahrzeuge mit bis zu 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht – § 1 Abs. 3 Satz 1 AltfahrzeugV

Die Begrenzung des Anwendungsbereichs der AltfahrzeugV bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 t wird seitens der Kommission nicht akzeptiert. Vielmehr belege der Wortlaut der Richtlinie eindeutig, dass sie für alle M₁-Fahrzeuge unabhängig von ihrem Gesamtgewicht gelte, auch dann, wenn es sich um Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung handelt.

Mit der Novelle wird daher die Beschränkung des Anwendungsbereichs für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung auf das zulässige Gesamtgewicht bis zu 3,5 t aufgehoben. Dies bedeutet, dass Fahrzeuge der Klasse M₁ auch dann der Verordnung unterliegen, wenn sie auf Basisfahrzeugen außerhalb der Klassen M₁ und N₁ aufgebaut sind. Damit müssen beispielsweise die Regelungen des § 8 Abs. 2 auch bei diesen Basisfahrzeugen beachtet werden. Betroffen hiervon ist insbesondere die Wohnmobilindustrie.

- b) Ausnahme von den Stoffverboten für Bauteile, Armaturen und sonstige Ausrüstungsgegenstände für die Ausrüstung von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung – § 1 Abs. 3 Satz 3 AltfahrzeugV

Die generelle Ausnahme von den Stoffverboten für Bauteile, Armaturen und sonstige Ausrüstungsgegen-

stände für die Ausrüstung von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung wird seitens der Kommission als nicht mit dem Wortlaut der AltfahrzeugRL vereinbar angesehen. Im Dialog mit der Kommission hat die Bundesregierung dafür geworben, nach Sinn und Zweck der Richtlinie zwischen kfz-typischen und kfz-fremden Gegenständen zu unterscheiden. Insofern sollen lediglich die speziell für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung hergestellten Ausrüstungsgegenstände der AltfahrzeugV und mithin den Stoffverboten unterliegen. Kfz-untypische Ausrüstungsgegenstände, z. B. Badezimmer- oder Küchenarmaturen sollten hingegen nicht in den Anwendungsbereich der AltfahrzeugRL fallen. Anderenfalls könnten die in Rede stehenden Fahrzeuge nicht länger mit solchen handelsüblichen Ausrüstungsgegenständen ausgestattet werden. Die Kommission hat diesen Vorschlag konstruktiv aufgegriffen und in einem Schreiben aus Dezember 2004 an den europäischen Wohnmobilverband eine solche Differenzierung akzeptiert.

Mit der Novelle wird nun daher hinsichtlich der Einbeziehung von Ausrüstungsgegenständen bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung diese differenzierende Regelung in die AltfahrzeugV eingeführt.

- c) Definition „Vertreiber“ in § 2 Abs. 1 Nr. 22 AltfahrzeugV

Die AltfahrzeugRL sieht in Artikel 2 Nr. 10 bei der Definition „Wirtschaftsbeteiligte“ den Begriff des „Vertreibers“ vor. Deshalb soll nach Auffassung der Kommission dieser Begriff auch in die Definition „Wirtschaftsbeteiligte“ der AltfahrzeugV übernommen werden. Mit der Novelle wird dies realisiert.

- d) Ausnahmen vom Prinzip der unentgeltlichen Rücknahme nach § 3 Abs. 4 Nr. 1, 2, 5 und 6 AltfahrzeugV

- aa) § 3 Abs. 4 Nr. 1 und 2 AltfahrzeugV – nationale Zulassung

Die Beschränkung der kostenlosen Rückgabemöglichkeit auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge wird von der Kommission ebenfalls als nicht vereinbar mit der AltfahrzeugRL angesehen. Nach dem Dialog mit der Kommission erachtet es die Bundesregierung als sachgerecht, diese Regelung zu modifizieren und anstelle der nationalen Zulassung auf die Zulassung innerhalb der EU abzustellen. Dem wird mit der Novelle entsprochen.

- bb) § 3 Abs. 4 Nr. 5 AltfahrzeugV – Übergabe des Fahrzeugbriefs

Entsprechend der zu § 3 Abs. 4 Nr. 1 und 2 AltfahrzeugV vorgesehenen Änderungen ist konsequenterweise in § 3 Abs. 4 Nr. 5 neben dem nationalen Verfügungsnachweis (Fahrzeugbrief oder Zulassungsbescheinigung Teil II) auch die Möglichkeit des Nachweises durch ein vergleichbares in einem anderen Mitgliedstaat ausgestelltes Dokument einzuräumen. Dies soll durch die Berücksichtigung eines vergleichbaren Dokuments nach der Richt-

linie 1999/37/EG geschehen. Mit der Novelle wird diese Änderung herbeigeführt.

- cc) § 3 Abs. 4 Nr. 6 AltfahrzeugV – nicht serienmäßig hergestellte, mehrstufige Fahrzeuge der Klasse M₁ oder N₁

Die Ausnahmevorschrift nach § 3 Abs. 4 Nr. 6 nimmt bestimmte mehrstufig hergestellte Fahrzeuge von der Pflicht zur unentgeltlichen Rücknahme durch die Hersteller aus. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass auch diese Ausnahme keine Rechtsgrundlage in der AltfahrzeugRL habe. 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 in § 3 Abs. 7 der Novelle erfolgen.

- e) Stoffverbote nach § 8 Abs. 2 AltfahrzeugV

Der Dialog mit der Kommission erstreckte sich auch auf die Umsetzung des Schwermetallverbots in Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe a AltfahrzeugRL durch § 8 Abs. 2 AltfahrzeugV. Die Kommission vertrat dabei die Auffassung, dass sich dieses Stoffverbot nur auf Werkstoffe und Bauteile von Fahrzeugen, nicht aber auf Fahrzeuge selbst beziehe. Deshalb seien alle Werkstoffe und Bauteile – und hierzu würden auch Ersatzteile zählen –, die nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebracht werden, von dem Stoffverbot erfasst. Auf Initiative Deutschlands hat die Kommission den Mitgliedstaaten eine Änderung des Anhangs II der AltfahrzeugRL vorgeschlagen, wonach Ersatzteile für Fahrzeuge, die vor dem 1. Juli 2003 in den Verkehr gebracht wurden, von den Stoffverboten ausgenommen werden. Die Mitgliedstaaten haben sich zu diesem Änderungsvorschlag positiv geäußert. Am 24. Januar 2005 hat die Kommission diese Änderung des Anhangs II beschlossen; sie ist am 28. Januar 2005 im Amtsblatt der Europäischen Union (L 25/73) verkündet worden. In ihrer am 22. April 2005 eingereichten Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland hat die Kommission allerdings zum Ausdruck gebracht, dass für die drei im Anhang der Richtlinie explizit befristeten Ausnahmen (Auswuchtgewichte, Kohlebürsten für Elektromotoren, Kupfer in Bremsbelägen mit einem Bleianteil von mehr als 0,5 Gewichtsprozent) auch mit dem Novellierungsentwurf noch eine Regelungslücke besteht. Um die AltfahrzeugV der Richtlinie 2000/53/EG anzupassen, ist eine entsprechende Änderung des § 8 Abs. 2 AltfahrzeugV erforderlich.

- f) Bereitstellung von Demontageinformationen – § 9 Abs. 2 AltfahrzeugV

Nach § 9 Abs. 2 AltfahrzeugV sind die Hersteller verpflichtet, den Demontagebetrieben auf Anforderung Demontageinformationen bereitzustellen. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass es nicht mit der AltfahrzeugRL vereinbar sei, dass diese Informationen lediglich auf Anforderung bereitzustellen seien. Daher sollen mit der Novelle in § 9 Abs. 2 die Wörter „auf Anforderung“ gestrichen werden.

Mit den dargelegten Veränderungen der AltfahrzeugV soll die AltfahrzeugV den notwendigen Anpassungen an die AltfahrzeugRL unterzogen werden.

2. Kostenwirkungen

- a) Wirtschaftsbeteiligte

Durch Einbeziehung der Fahrzeuge besonderer Zweckbestimmung mit mehr als 3,5 t in den Geltungsbereich der Verordnung ergeben sich erstmals für die Basisfahrzeuge außerhalb der Klassen M₁ und N₁ Untersuchungen darüber, ob diese die Anforderungen der Verordnung einhalten. Dies betrifft vor allem die Stoffverbote nach § 8 Abs. 2 AltfahrzeugV (Schwermetallverbote). Betroffen wären etwa 4 500 Wohnmobile p. a., die auf unterschiedlichen Basisfahrzeugtypen aufgebaut werden. Über die dabei anfallenden Kosten kann zz. keine verlässliche Aussage getroffen werden.

Durch Streichung von § 3 Abs. 4 Nr. 6 (Ausnahme der unentgeltlichen Rücknahmepflicht) bei nicht serienmäßig mehrstufig aufgebauten Fahrzeugen werden die Hersteller mit Entsorgungskosten für diese Fahrzeuge belastet. Diese Kosten können gemäß § 3 Abs. 7 – neu – zwischen den Herstellern der Basisfahrzeuge und den Aufbauperstellern aufgeteilt werden. Über die zusätzlichen Kosten können gegenwärtig keine verlässlichen Angaben getroffen werden, da die Anzahl und der voraussichtliche Rücklauf dieser Fahrzeuge nicht bekannt ist.

Die übrigen Bestimmungen sind nicht mit ins Gewicht fallenden zusätzlichen Kosten verbunden.

- b) Bund

Dem Bund entstehen keine zusätzlichen Kosten.

- c) Länder und Kommunen

Den Ländern und Kommunen entstehen keine neuen Vollzugsaufgaben, die mit zusätzlichen Kosten verbunden sind.

3. Preiswirkungen

Die durch Streichung von Ausnahmen vom Geltungsbereich der Verordnung entstehenden zusätzlichen Kosten können Auswirkungen durch Umwälzen auf die Produktpreise haben. Das Ausmaß ist gegenwärtig wegen nicht hinreichend bekannter Kosten nicht näher bestimmbar. Mögliche Preiserhöhungen werden jedoch angesichts der relativ begrenzten Produktanzahl keine Auswirkungen auf das Preisniveau in Deutschland insgesamt zur Folge haben.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 1 Abs. 3 AltfahrzeugV)

Satz 1 entspricht dem bisherigen Satz 2. Durch Streichung des bisherigen begrenzten Geltungsbereichs in Bezug auf Fahrzeuge mit bis zu 3,5 t wird der Auffassung der Kommission entsprochen, wonach alle Fahrzeuge besonderer Zweckbestimmung unabhängig von ihrem zulässigen Gesamtgewicht dem Anwendungsbereich der AltfahrzeugRL

unterliegen. Damit fallen Fahrzeuge der Klasse M₁ auch dann in den Anwendungsbereich der Verordnung, wenn diese auf Basisfahrzeugen außerhalb der Klassen M₁ und N₁ aufgebaut sind. Betroffen sind etwa 4 500 Fahrzeuge p. a. Dies sind etwa 25 Prozent bezogen auf alle Wohnmobile. Künftig werden deshalb z. B. die Anforderungen des § 8 Abs. 2 (Stoffverbote) auch bei diesen Fahrzeugen zu beachten sein.

Satz 2 beschränkt den Anwendungsbereich von § 8 Abs. 2 AltfahrzeugV bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung auf solche Ausrüstungsgegenstände, die speziell für diese hergestellt werden. Damit sind kfz-untypische Ausrüstungsgegenstände wie z. B. Badezimmer- und Küchenarmaturen (Wasserhähne, Toiletten oder Spiegel) von den Stoffverboten nach § 8 Abs. 2 AltfahrzeugV nicht erfasst. Dies steht im Einklang mit dem Geltungsbereich der AltfahrzeugRL, wonach lediglich fahrzeugtypische Bauteile der RL unterliegen. Diese Ausnahme entspricht der Auffassung der Kommission wie sie gegenüber dem europäischen Wohnmobilverband in einem Schreiben vom 16. Dezember 2004 geäußert wurde. Für kfz-fremde Elektrogeräte wie z. B. Kühlschränke und Mikrowellen gelten im Übrigen die Bestimmungen des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes – ElektroG – vom 16. März 2005, mit dem u. a. die europaweit geltenden Stoffverbote für Elektrogeräte in nationales Recht umgesetzt wurden.

Zu Nummer 2 (§ 2 Abs. 1 AltfahrzeugV)

Entsprechend der Auffassung der Kommission wird der Begriff des Vertreibers in die Definition des Begriffs „Wirtschaftsbeteiligte“ aufgenommen. Damit werden auch die Vertreter in den Kreis der Verpflichteten nach § 5 Abs. 1 AltfahrzeugV aufgenommen.

Zu Nummer 3 (§ 3 AltfahrzeugV)

Zu Buchstabe a (Absatz 4 Nr. 1 und 2)

Durch Ersetzen der nationalen Zulassungsvoraussetzung durch eine europäische wird der Auffassung der Kommission Rechnung getragen, wonach die unentgeltliche Rücknahmepflicht der Hersteller nicht national beschränkt werden dürfe. Künftig sind demnach alle Altfahrzeuge mit europäischer Zulassung grundsätzlich unentgeltlich in Deutschland zurückzunehmen. Dies betrifft vor allem diejenigen Fahrzeuge, die in Deutschland auf dem Transitwege verunfallen und als Altfahrzeuge zu entsorgen sind. Da die Anzahl dieser Fahrzeuge vergleichsweise gering ist, werden die Hersteller nicht mit unverhältnismäßig hohen Kosten belastet, zumal die betreffenden Fahrzeuge meist noch einen positiven Restwert besitzen.

Die Gefahr, dass Altfahrzeuge zielgerichtet aus der Europäischen Union nach Deutschland verbracht werden, um sie hier unentgeltlich zurückgeben zu können, wird als gering erachtet. Ein entsprechendes wirtschaftliches Interesse wäre nur dann gegeben, wenn im Ausland die Möglichkeit der unentgeltlichen Rücknahme nicht bestehen würde. Aufgrund der Erweiterung der Europäischen Union und der Geltung der AltfahrzeugRL auch in angrenzenden Staaten sind aus solchen Sachverhalten resultierende relevante Wettbewerbsverzerrungen nicht zu erwarten.

Zu Buchstabe b (Absatz 4 Nr. 5)

Im Einklang mit der Änderung zu Buchstabe a muss auch ein vergleichbares Dokument zum Nachweis der legalen Zulassung innerhalb der Europäischen Union neben dem deutschen Fahrzeugbrief oder Zulassungsbescheinigung Teil II anerkannt werden. Damit wird zugleich der Auffassung der Kommission entsprochen, wonach die bestehende Ausnahme bei der unentgeltlichen Rücknahme nicht länger auf ein nationales Zulassungsdokument abgestellt werden darf.

Zu Buchstabe c (Absatz 4 Nr. 6)

Entsprechend der Auffassung der Kommission, dass auch mehrstufig hergestellte Fahrzeuge von der Pflicht zur unentgeltlichen Rücknahme durch die Hersteller erfasst sind, wird Nummer 6 gestrichen.

Zu Buchstabe d (Absatz 7 – neu –)

Durch den neuen Absatz 7 wird klargestellt, dass die Hersteller der Basisfahrzeuge mit den Aufbauherstellern von nicht serienmäßig hergestellten Mehrstufenfahrzeugen Vereinbarungen über die Aufteilung der Entsorgungskosten treffen können. Hierbei soll es zulässig sein, dass die Hersteller (der Basisfahrzeuge) den Kostenanteil anteilmäßig in Bezug auf das Basisfahrzeug beschränken. Damit wird eine Möglichkeit geschaffen, die Übernahme der Entsorgungskosten im angemessenen Umfang zu begrenzen. Diese Regelung entspricht im Übrigen der Praxis bei serienmäßig hergestellten Mehrstufenfahrzeugen.

Zu Nummer 4 (§ 8 Abs. 2 Satz 1 AltfahrzeugV)

In ihrer am 22. April 2005 eingereichten Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland hat die Kommission zum Ausdruck gebracht, dass für die drei im Anhang der Richtlinie explizit befristeten Ausnahmen (Auswuchtgewichte, Kohlebürsten für Elektromotoren, Kupfer in Bremsbelägen mit einem Bleianteil von mehr als 0,5 Gewichtsprozent) auch mit dem Novellierungsentwurf noch eine Regelungslücke besteht. Zwar werden mit der Entscheidung der Kommission 2005/63/EG vom 24. Januar 2005 nach dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebrachte Ersatzteile, die für vor dem 1. Juli 2003 in Verkehr gebrachte Fahrzeuge verwendet werden, von den Stoffverboten nach Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe a der AltfahrzeugRL ausgenommen; dies gilt jedoch nicht für die o. a. drei Ersatzteile (Einträge 7, 10 und 12 im Anhang II der Richtlinie 2000/53/EG). Um die AltfahrzeugV der Richtlinie 2000/53/EG anzupassen, ist eine entsprechende Änderung des § 8 Abs. 2 AltfahrzeugV erforderlich.

Zu Nummer 5 (§ 9 Abs. 2 AltfahrzeugV)

Durch Streichung der Wörter „auf Anforderung“ wird der Auffassung der Kommission entsprochen, wonach die Hersteller auch ohne dass sie hierzu im Einzelfall aufgefordert werden die Demontageinformationen bereitzustellen haben.

Zu Artikel 2

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Wegen der Einbeziehung der M₁-Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung größer 3,5 t in den Geltungsbereich der Verordnung wird ein Übergangszeitraum von sechs Monaten bis zum Inkrafttreten des § 1 Abs. 3 gewählt. Für die übrigen Bestimmungen ist ein Zeitraum von zwei Monaten ab Verkündung ausreichend bemessen.

