

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 aus Sicht der Kommission zur ausreichenden Umsetzung der Altfahrzeugrichtlinie 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 Vollzugaufwand

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

2. Vollzugaufwand

Möglicherweise geringfügige Erhöhung des Vollzugaufwands bei den Ländern.

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 abge-

schätzt 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
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, den 20. Dezember 2005

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
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 (Anlage 1).

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 184. Sitzung am 30. Juni 2005 der
Verordnung zugestimmt.

Der Bundesrat hat der Verordnung in seiner 816. Sitzung am 4. November 2005 mit
Änderungsmaßnahmen zugestimmt (Anlage 2).

Die Bundesregierung hat beschlossen, die Änderungsmaßnahmen des Bundesrates
unverändert zu übernehmen.

Ich bitte, die erneute Zustimmung des Deutschen Bundestages zu der entsprechend
neugefassten Verordnung aufgrund des § 59 des Kreislaufwirtschafts- und
Abfallgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Erste Verordnung zur Änderung der Altfahrzeug-Verordnung¹⁾

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 Gesetzes 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:

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

4. In § 5 Abs. 3 Satz 4 werden vor dem Wort „Prüfung“ die Wörter „die mindestens jährlich durchzuführende“ eingefügt.

5. § 8 Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

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

6. § 9 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

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

7. Der Anhang wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3.2.3.3 wird Satz 2 gestrichen.
- b) Nummer 3.2.4.1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 8 werden die Wörter „Altreifen und“ gestrichen.
 - bb) Nach Satz 8 wird folgender Satz eingefügt:

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

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.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

¹⁾ Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 269 S. 34). Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. EG L 204 S. 37), geändert durch die Richtlinie 98/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juli 1998 (ABl. EG Nr. L 217 S. 18) sind beachtet worden.

Begründung

I. Allgemeines

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 durchgeführt 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 Ausrüstungsgegenstände für die Ausrüstung von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung wird seitens der Kommission als nicht mit dem Wortlaut der AltfahrzeugRL vereinbar an-

gesehen. 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 Richtlinie 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 Ausnahmenvorschrift 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.

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 Aufbauherstellern 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

Bei den Ländern kann eine nicht quantifizierbare Erhöhung des Vollzugsaufwandes eintreten. Den Kommunen entstehen keine neuen Vollzugsaufgaben, die mit zusätzlichen Kosten verbunden sind.

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 Vertreiber 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 der 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 klar gestellt, dass entsprechend dem Verursacherprinzip jeder Hersteller die von ihm verursachten Umweltbelastungen finanzieren muss. Die Hersteller der Basisfahrzeuge müssen zwar auch Fahrzeuge mit Aufbauten zurücknehmen und entsorgen. Sie sind aber nicht zum Tragen der Kosten verpflichtet, sondern können diese bei den Aufbauherstellern einfordern. Satz 2 verpflichtet die Aufbauhersteller, den Herstellern der Basisfahrzeuge vor dem Inverkehrbringen mitzuteilen, welches Fahrzeug als Chassis dient.

Zu Nummer 4 (§ 5 Abs. 3 Satz 4 AltfahrzeugV)

Mit der Ergänzung wird der Prüfturnus für Betriebe und Anlagen nach § 5 Abs. 2 Satz 1 AltfahrzeugV dem jährlichen Prüfturnus nach der Entsorgungsfachbetriebe-Verordnung (EfbV – § 14 Abs. 1) angeglichen.

Zu Nummer 5 (§ 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 6 (§ 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 Nummer 7 (Anhang Nr. 3.2.3.3 Satz 2 und Nr. 3.2.4.1 Satz 8 und 9 – neu –)

Zu Nummer 3.2.3.3

Folgeänderung aufgrund der Änderung bei Nummer 3.2.4.1 (Hinfälligkeit der Vorgabe „Demontierte Reifen, die verwertet werden sollen ...“).

Zu Nummer 3.2.4.1

Die Berücksichtigung von Altreifen bei der Berechnung der stofflichen Verwertungsquote wird nicht mehr davon abhängig gemacht, dass der Verwerter den Status eines Entsorgungsfachbetriebes besitzt. Entsorgungsfachbetriebe sind zumeist nicht für eine Verwertung von Altreifen zertifiziert. Die Zertifizierung beschränkt sich überwiegend auf das Einsammeln und Lagern von Altreifen. Klassische Verwerter von Altreifen sind Zementwerke und Anlagen zur Herstellung von Gummigranulat und Gummimehl. Mit rd. 260 000 t/a stellt die energetische Verwertung von Altreifen in Zementwerken den Hauptanteil, gefolgt von der stofflichen Verwertung mit rd. 100 000 t/a. Die Anlagen zur Verwertung von Altreifen sind i. d. R. jedoch nicht als Entsorgungsfachbetriebe zertifiziert. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich diese Betriebe als Entsorgungsfachbetriebe zertifizieren lassen. Für den ordnungsgemäß arbeitenden Demontagebetrieb bedeutet dies, dass Altreifen, die zur stofflichen Verwertung in bekannte Verwertungsverfahren

und -anlagen verbraucht werden, nicht bei der Berechnung der jeweiligen Verwertungsquote berücksichtigt werden können. Dies war vom Verordnungsgeber nicht gewollt.

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

Zu Artikel 2

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Wegen der Einbeziehung der M₁-Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung größer als 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.

Anlage 2

Beschluss des Bundesrates

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

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

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

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

Begründung

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

„Absatz 1 Satz 2 gilt nicht, wenn

...

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

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

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

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

Die von der Bundesregierung in § 3 Abs. 7 der Novelle angebotene Lösung beseitigt das Problem insofern nicht,

als dort lediglich klargestellt wird, dass die Chassishersteller mit den Herstellern von Aufbauten Verträge schließen dürfen. Verträge darf man wegen des in Deutschland geltenden Prinzips der Privatautonomie aber stets schließen. Diese Klarstellung ist überflüssig.

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

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

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

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

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

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

Begründung

Demontagebetriebe und Betreiber von Schredderanlagen werden im Rahmen ihrer abfallwirtschaftlichen Betätigung als Entsorgungsfachbetrieb überwiegend auch nach der Altfahrzeug-Verordnung tätig. Entsorgungsfachbetriebe unterliegen zum einen den Regelungen der Entsorgungsfachbetriebs-Verordnung und, soweit sie im Bereich Altfahrzeuge tätig sind, zum anderen auch der Altfahrzeug-Verordnung. Beide Verordnungen sehen die regel-

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

3. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 8 Abs. 2)

Artikel 1 Nr. 4 ist wie folgt zu fassen:

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

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

Begründung

Klarstellung des Gewollten.

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

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

4. Zu Artikel 1 Nr. 6 – neu – (Anhang Nr. 3.2.3.3 Satz 2, Nr. 3.2.4.1 Satz 8 und 9 – neu –)

Dem Artikel 1 ist folgende Nummer 6 anzufügen:

„6. Der Anhang wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3.2.3.3 wird Satz 2 gestrichen.
- b) Nummer 3.2.4.1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 8 werden die Wörter „Altreifen und“ gestrichen.
 - bb) Nach Satz 8 wird folgender Satz eingefügt:

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

Begründung

Zu Nummer 3.2.3.3

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

Zu Nummer 3.2.4.1

Die Berücksichtigung von Altreifen bei der Berechnung der stofflichen Verwertungsquote wird nicht mehr davon abhängig gemacht, dass der Verwerter den Status eines Entsorgungsfachbetriebes besitzt. Entsorgungsfachbetriebe sind zumeist nicht für eine Verwertung von Altreifen zertifiziert. Die Zertifizierung beschränkt sich überwiegend auf das Einsammeln und Lagern von Altreifen. Klassische Verwerter von Altreifen sind Zementwerke und Anlagen zur Herstellung von Gummi-Granulat und Gummimehl. Mit rd. 260 000 t/a stellt die energetische Verwertung von Altreifen in Zementwerken den Hauptanteil gefolgt von der stofflichen Verwertung mit rd. 100 000 t/a. Die Anlagen zur Verwertung von Altreifen sind i. d. R. jedoch nicht als Entsorgungsfachbetriebe zertifiziert. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich diese Betriebe als Entsorgungsfachbetriebe zertifizieren lassen. Für den ordnungsgemäß arbeitenden Demontagebetrieb bedeutet dies, dass Altreifen, die zur stofflichen Verwertung in bekannte Verwertungsverfahren und -anlagen verbracht werden, nicht bei der Berechnung der jeweiligen Verwertungsquote berücksichtigt werden können. Dies war vom Verordnungsgeber nicht gewollt.

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

