

per E-Mail: ref-StV21@bdmv.de
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Robert-Schumann-Platz 1

53175 Bonn

Bonn/Düsseldorf/Berlin, 13. Juli 2022

Stellungnahme zum Referentenentwurf Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und Änderung weiterer Vorschriften

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten hiermit die Gelegenheit nutzen, zu dem Referentenentwurf „Neuerlass der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und Änderung weiterer Vorschriften“ Stellung zu nehmen. In diesem Zusammenhang erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass unsere Mitgliedsunternehmen von Änderungen in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung betroffen sind und bitten Sie daher, uns zukünftig im Rahmen der Verbändeanhörung entsprechend zu berücksichtigen.

I. Allgemeines

Der bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. vertritt als führender Branchenverband die Interessen von rund 1.000 überwiegend mittelständischen Entsorgungs- und Recyclingunternehmen aus Deutschland und Europa. Die qualifizierten Umweltdienstleister beschäftigen etwa 50.000 Arbeitnehmer und erwirtschaften einen jährlichen Gesamtumsatz von 10 Milliarden Euro. Im bvse sind alle Fachsparten der Recycling-, Sekundärrohstoff- und Entsorgungsbranche vertreten.

Der Verband Deutscher Metallhändler und Recycler e.V. (VDM) repräsentiert über 230 Mitglieder mit etwa 700 Niederlassungen und deckt rund 90 Prozent des Metallmarktes in Deutschland und Österreich ab. Neben Hütten- und Schmelzbetrieben zählen zu den Mitgliedern Händler, Recycler, an der Londoner Metallbörse tätige Broker und andere Spezialisten der Nichteisen-(NE)-Metallwirtschaft.

Die BDSV-Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V. ist der größte Stahlrecyclingverband Europas. Die BDSV vertritt die Interessen von mehr als 700 Mitgliedsunternehmen der Branche. Zur Hauptaufgabe der Stahlrecyclingunternehmen gehört die Produktion qualitätsgesicherter Recyclingrohstoffe für die verarbeitende Industrie (Stahlwerke und Gießereien) in Deutschland und weltweit. Die Mitglieder der Fachgruppe Autorückmontage (FAR) der BDSV stellen seit Jahren eine qualitativ hochwertige Altfahrzeugverwertung in Deutschland sicher. Diese zertifizierten Demontagebetriebe sind damit wichtige Partner der Automobilindustrie. Die Fahrzeughersteller können dadurch die ihnen vom Gesetzgeber zugewiesene Produktverantwortung erfüllen.

II. Allgemein

Wir begrüßen und unterstützen grundsätzlich das Ziel, die internetbasierte Fahrzeugzulassung (4. Stufe i-Kfz) auszubauen und die Verwaltung weiter zu digitalisieren. Es stellt sich uns jedoch die Frage, warum erneut die Chance ungenutzt bleibt, eine von uns seit langem geforderte Schnittstelle für zertifizierte und damit anerkannte Demontagebetriebe zur elektronischen Abmeldung mittels eines entsprechend konfigurierten Verwertungsnachweises zu schaffen.

Im Interesse einer funktionierenden Kreislaufwirtschaft ist es von entscheidender Bedeutung sicherzustellen, dass Altfahrzeuge, die einen gefährlichen Abfall darstellen, ordnungsgemäß entsorgt werden und einer lückenlosen Kontrolle unterliegen. Aus diesem Grunde sieht § 4 Abs.1 AltfahrzeugV auch explizit vor, dass Altfahrzeuge **ausschließlich** einer anerkannten Annahme-/Rücknahmestelle oder einem anerkannten Demontagebetrieb überlassen werden müssen.

Damit diese gesetzliche Regelung nicht, wie bisher, lediglich eine leere Worthülse bleibt und Altfahrzeuge (und somit gefährlicher Abfall) auf illegalen Wegen behandelt und entsorgt werden, bedarf es aber einer entsprechenden Stärkung des Verwertungsnachweises.

Die zwingend erforderliche Einrichtung einer Schnittstelle zur Weiterleitung des elektronischen Verwertungsnachweises im Rahmen des elektronischen Zulassungssystems, hatten wir bereits am 09.10.2019 in einem Treffen mit BMU, BMVI, BMWI und dem UBA erörtert. Wir hatten als Zwischenschritt zur Verbindung mit dem KBA die Plattform LAG GADSYS ins Gespräch gebracht. Zu diesem Vorschlag hatten sich die Länder in einer LAGA-Sitzung Anfang Januar 2021 positiv geäußert.

Umso mehr bedauern wir es, dass die wichtige Einbindung des elektronischen Verwertungsnachweises in das Zulassungssystem erneut keinen Zugang in den geplanten Gesetzesentwurf gefunden hat und somit Schäden für die Umwelt und die menschliche Gesundheit durch die illegale Entsorgung von Altfahrzeugen als gefährlichem Abfall weiterhin Vorschub geleistet wird.

Ungeachtet dieser vertanen Chance bleibt der Gesetzesentwurf im Hinblick auf den Verwertungsnachweis, aber auch in anderen Punkten hinter den Erwartungen der Verwertungsbranche und den mit ihr verbundenen Industrien weit zurück.

II. Zu dem Entwurf im Einzelnen

1. § 17 Abs.1 Verwertungsnachweis i.V.m. Anlage 9

In § 17 Abs.1 S.3 heißt es: „Die Zulassungsbehörde überprüft die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zum Fahrzeug und zum Halter im Verwertungsnachweis und gibt diesen zurück.“

Sinn dieser Regelung soll es lt. der Gesetzesbegründung sein, durch die Vorlage des Verwertungsnachweises illegale Fahrzeugverschiebungen zu verhindern.

Dieses Ziel kann aber nur erreicht werden, wenn der Verwertungsnachweis auch daraufhin geprüft wird, ob er den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Es kann daher nicht genügen, dass die Zulassungsbehörde in dem Verwertungsnachweis lediglich prüft, ob die Angaben zum Fahrzeug und zum Halter im Verwertungsnachweis angegeben wurden. Es muss auch geprüft werden, ob der Verwertungsnachweis von einem i.S.d. § 4 AltfahrzeugV anerkannten Demontagebetrieb ausgestellt wurde.

Ein Verwertungsnachweis, der nicht von einem anerkannten Demontagebetrieb ausgestellt wurde und bei dem nicht einmal geprüft wird, bei wem es sich bei dem Aussteller des Verwertungsnachweises überhaupt handelt, kommt keinerlei Nachweis- und Kontrollfunktion zu.

Es ist daher zwingend erforderlich, dass die Zulassungsbehörde bei der Prüfung des Verwertungsnachweises neben den Angaben des Fahrzeuges und dem Halter auch prüft, ob es sich bei dem Aussteller des Verwertungsnachweises um einen gem. § 4 AltfahrzeugV anerkannten Demontagebetrieb handelt, was problemlos über einen Abgleich der behördlich registrierten Betriebsnummer jederzeit möglich ist. Bei einer Meldeplattform über LAG GADSYS könnte so automatisch eine entsprechende Verknüpfung geschaffen werden, um die Gültigkeit der Betriebsnummer jederzeit zu überprüfen.

Hierauf müsste im Übrigen auch in dem Verwertungsnachweis selbst hingewiesen werden. In dem Muster (Anlage 9 zu § 17) des Verwertungsnachweises wird z. B. nicht explizit erwähnt, dass es sich bei der Annahme-/Rücknahmestelle und dem Demontagebetrieb um **anerkannte** Stellen gem. § 4 AltfahrzeugV handeln muss.

Da den Letztbesitzern (Halter und Eigentümer) nicht allgemein bekannt ist, dass nicht jeder Demontagebetrieb, sondern nur ein anerkannter Demontagebetrieb das Altfahrzeug entgegennehmen darf, führt die Formulierung „Demontagebetrieb“ dazu, dass selbst Halter, die sich redlich und gesetzestreu verhalten wollen, ihr Altfahrzeug an jeden beliebigen Betrieb, der erklärt Demontagebetrieb zu sein, abgeben werden. Es ist daher erforderlich, dass in dem Muster deutlich wird, dass es sich bei Annahme- und Rücknahmestelle und dem Demontagebetrieb nur um anerkannte Stellen und Demontagebetriebe i.S.d. § 4 AltfahrzeugV handeln darf.

Nur so können im Übrigen auch die Anforderungen an Art. 6 der Richtlinie 2000/53/EG erfüllt werden. Gem. Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie haben alle Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit alle Altfahrzeuge gem. den allgemeinen Anforderungen des Art. 4 der Richtlinie 75/442/EWG nach dem im Anhang I der vorliegenden Richtlinie aufgeführten technischen Mindestanforderung behandelt werden.

Sichergestellt werden kann das aber nur, wenn auch eine entsprechende Prüfung stattfindet.

Wir schlagen daher folgenden Gesetzestextes vor:

§ 17 Abs.1:

Die Zulassungsbehörde überprüft die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben zum Fahrzeug und zum Halter im Verwertungsnachweis **und ob es sich bei dem Aussteller des Verwertungsnachweises um eine anerkannte Annahme-/Rücknahmestelle oder anerkannten Demontagebetrieb i.S.d. § 4 AltfahrzeugV handelt** und gibt diesen dann zurück.“

Bei dem Muster in Anlage 9 müsste bei Verwertungsnachweis unter „Ausfüllen vom Demontagebetrieb“ stehen: **Ausfüllen von einem anerkannten Demontagebetrieb i.S.d § 4 AltfahrzeugV.**

Die Überprüfung durch die Zulassungsbehörde wäre im Übrigen auch kein Problem, wenn die Zulassungsbehörde ein entsprechendes Portal einrichten würde, indem sich alle anerkannten Demontagebetriebe und Annahme-/Rücknahmestelle registrieren lassen müssen. In diesem Falle würde durch die Eingabe des im Verwertungsnachweis angegebenen Betriebes in das System sofort feststehen, ob der Demontagebetrieb gem. § 4 Altfahrzeug-Verordnung berechtigt war, einen Verwertungsnachweis auszustellen.

2. § 17 Abs. 3:

Gem. § 17 Abs. 3 soll eine automatische Entziehung der Zulassung des Fahrzeuges erfolgen, wenn der Halter oder Eigentümer seiner Verpflichtung nach § 17 Abs. 1 und Abs. 2 nicht nachkommt.

Dies bedeutet in der praktischen Konsequenz, dass gem. § 17 Abs. 3 binnen 4 Wochen eine Abmeldung des Fahrzeuges auch ohne Verwertungsnachweis erfolgen kann und damit die Notwendigkeit eines Verwertungsnachweises umgangen wird.

Dies widerspricht dem erklärten Ziel des Gesetzes, illegale Fahrzeugverschiebungen zu verhindern und verstößt auch gegen die Richtlinie des Art. 6 der Richtlinie 2000/53/EG, wonach die erforderlichen Maßnahmen für eine ordnungsgemäße Behandlung von Altfahrzeugen zu treffen ist.

§ 17 Abs. 3 sollte daher gestrichen werden.

3. § 17 Abs. 4

Auch § 17 Abs. 4 stellt eine Umgehung des Verwertungsnachweises dar. Nach dem Wortlaut des § 17 Abs. 4 würde es genügen, wenn Halter oder Eigentümer **erklären würden**, das Fahrzeug sei zur Entsorgung in einem Drittland verblieben. Ob das Fahrzeug tatsächlich in einem Drittland entsorgt wird, wird nicht geprüft. Die reine Behauptung, das Fahrzeug befinde sich zur Entsorgung im Drittland genügt bereits, sich der Verpflichtung der Vorlage eines Verwertungsnachweises zu entziehen.

Insofern schlagen wird folgenden Gesetzestext vor:

„Verbleibt ein Fahrzeug der Klasse M1, N1 oder L5e“ zur Entsorgung in einem Drittland, so hat der Halter oder Eigentümer **nachzuweisen, dass die Entsorgung des Fahrzeuges in dem Drittland entsprechend Art. 6 der Richtlinie 2000/53/EG (Anhang 1) erfolgt ist** und das Fahrzeug außer Betrieb setzen zu lassen.

4. § 17 Abs. 5:

Erfreulich ist, dass die beabsichtigte Änderung vorsieht, dass bei einer endgültigen Abmeldung nach 7 Jahren der Verwertungsnachweis vorgelegt werden muss. Dies begrüßen wir ausdrücklich.

Leider ergibt sich im Umkehrschluss aus § 17 Abs. 5, dass nach Ablauf von 7 Jahren kein Verwertungsnachweis mehr vorgelegt werden muss.

Ein Grund hierfür ist nicht erkennbar. Insbesondere bei einem Fahrzeug, das 7 Jahre stillgelegt worden ist, muss sichergestellt sein, dass die Verwertung dieses Altfahrzeugs als gefährlicher Abfall ordnungsgemäß durch einen anerkannten Demontagebetrieb erfolgt.

Insofern müsste in § 17 Abs. 5 **„innerhalb von 7 Jahren“** gestrichen werden, um sicherzustellen, dass für alle Fahrzeuge stets der Verwertungsnachweis, der ausdrücklich einen anerkannten Demontagebetrieb ausweist, vorzulegen ist.

5. § 17 Abs. 6:

In § 17 Abs. 6 müsste der Passus: „wenn die Zulassungsbehörde Kenntnis davon hat“ - gestrichen werden.

Die Kenntnis muss die Zulassungsbehörde sich verschaffen. Alle anerkannten Stellen i.S.d. § 4 AltfahrzeugV dokumentieren die von ihnen verwerteten Fahrzeuge. Hierzu bedarf es lediglich einer entsprechenden Nachfrage.

Die Behandlung des Altfahrzeuges in einem Drittland (sofern nach der Abfallverbringungsverordnung überhaupt zulässig) erfordert als gefährlicher Abfall ebenfalls einer entsprechenden Dokumentation durch die Behörden.

Die Zulassungsbehörde darf sich daher nicht lediglich auf zufällige Informationen Dritter verlassen, sondern es muss aktiv prüfen, ob die Voraussetzungen des § 17 Abs. 6 gegeben sind.

6. § 24 Abs. 3

Gem. § 24 Abs. 3 soll der Verwertungsnachweis ersetzt werden können durch die Angabe über Datum der Ausstellung des Verwertungsnachweises und der Betriebsnummer des inländischen Demontagebetriebs.

Ohne Überprüfung, ob es sich bei dem inländischen Demontagebetrieb auch tatsächlich um einen anerkannten Demontagebetrieb gem. § 4 AltfahrzeugV handelt, wäre der illegalen Entsorgung Tür und Tor geöffnet.

Ein solcher Missbrauch kann nur verhindert werden, wenn die Zulassungsbehörden über ein entsprechendes Portal mit der Angabe aller Demontagebetriebe (inklusive der Betriebsnummer) verfügen, die entsprechend verknüpft wären. In diesem Falle würde bei der Angabe einer Betriebsnummer, die zu einem nicht gem. § 4 Altfahrzeug-Verordnung anerkannten Demontagebetrieb gehört, die Angaben zum Verwertungsnachweis erst gar nicht akzeptiert werden.

7. § 29 Abs. 1

Gem. § 29 Abs. 1 darf ein Fahrzeug, das für 7 Jahre außer Betrieb gesetzt worden ist, nicht wieder zugelassen werden.

Hier stellt sich die Frage, was ist mit den Fahrzeugen, die länger als 7 Jahre außer Betrieb gesetzt worden sind und für die kein Verwertungsnachweis vorliegt?

Diese Fahrzeuge sind mit großer Wahrscheinlichkeit entweder ins Ausland verschoben und/oder illegal entsorgt worden. Um herauszufinden, was mit solchen Fahrzeugen geschehen ist, ist es erforderlich, dass die Halter und Eigentümer des Fahrzeuges nach Ablauf von 7 Jahren verpflichtet sind, mitzuteilen, ob sich das Fahrzeug noch in ihrem Besitz/Eigentum befindet.

Es wird daher vorgeschlagen, § 29 Abs. 6 wie folgt einzufügen:

Nach Ablauf von 7 Jahren nach der vorübergehenden Stilllegung des Fahrzeuges sind Halter und Eigentümer verpflichtet, unaufgefordert der Zulassungsbehörde Auskunft darüber zu erteilen, ob sich das Fahrzeug noch in ihrem Besitz/Eigentum befindet und, falls dies nicht der Fall ist, besteht die Nachweispflicht, was mit dem Fahrzeug geschehen ist und im Falle der Verwertung einen Verwertungsnachweis vorzulegen.

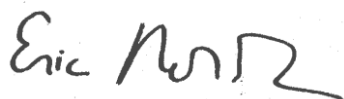
Ein Verstoß hiergegen sollte dann mit einem Bußgeld geahndet werden.

Wir halten die vorgenannten Änderungen für zwingend erforderlich, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge nicht als illegale Abfälle entsorgt werden. Nach unserer Auffassung würde ansonsten ein Verstoß gegen Altfahrzeugverordnung sowie Art. 6 der Richtlinie 2000/53/EG (Anhang 1) vorliegen.

Die vorgenannten Änderungen würden für die Zulassungsbehörde auch keinen zusätzlichen Aufwand bedeuten, wenn die anerkannten Demontagebetriebe in das System des Kraftfahrzeugbundesamtes über die Plattform LAG GADSYS integriert werden würden, auf die das Kraftfahrzeugbundesamt direkten Zugriff hat.

Für weitere Gespräche stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



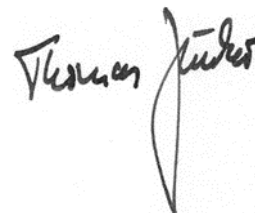
Eric Rehbock
Hauptgeschäftsführer

bvse e.V.
Fränkische Straße 2
53229 Bonn



Kilian Schwaiger
Geschäftsführer

VDM e.V.
Wallstraße 58
10179 Berlin



Thomas Junker
Hauptgeschäftsführer

BDSV e.V.
Berliner Allee 57
40212 Düsseldorf