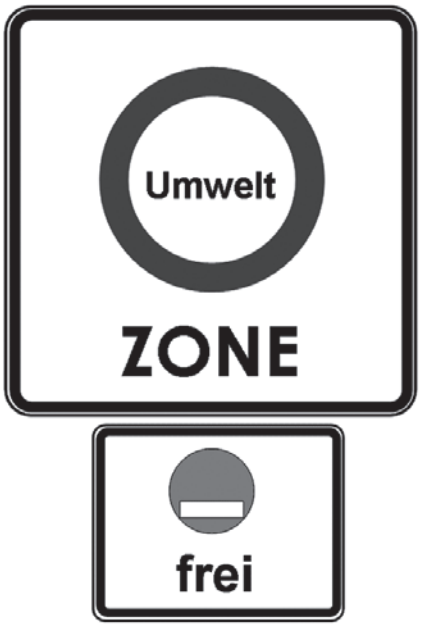
Umwelt und Entsorgung

Umwelt

Umweltzonen

BGL kritisiert bestehende Ausnahmeregelungen



Mehrere Städte haben über die bestehenden generellen Ausnahmen der „Kennzeichnungsverordnung“ hinaus weitere spezifische Ausnahmeregelungen erlassen. Dies bereitet dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. zunehmend Sorge. Die meist abweichenden Ausnahmetatbestände wurden von den Kommunen zudem inhaltlich immer wieder so verändert und eingeschränkt, dass eine zuverlässige Einsatz- und Investitionsplanung für die Transportunternehmer nicht mehr möglich ist. Die Verantwortlichen bei den Kommunen ignorieren offensichtlich, wie wichtig belastbare und verbindliche Aussagen über Umweltzonen für die Transportwirtschaft sind. Transport - logistikunternehmen haben mit ihren Kunden verbindliche Lieferverträge abgeschlossen und müssen diese erfüllen, selbst wenn diese sporadisch in Umweltzonen führen.

Immer mehr Kommunen zeigen sich unflexibel und verlängern bereits erteilte Ausnahmegenehmigungen nicht mehr. Der BGL errechnete, dass damit schon nur fünf Jahre alte Lkw aus immer mehr Städten mit Umweltzonen faktisch ausgeschlossen werden. Selbst wenn einzelne Unternehmen eine Ausnahmegenehmigung für eine Umweltzone erhalten, kann diese Ausnahmegenehmigung nicht auf andere Umweltzonen übertragen werden. Dies wirkt sich speziell auf Unternehmen im Verteilerverkehr mit Spezialfahrzeugen aus, die für jede angefahrene Gemeinde eine gesonderte Ausnahmegenehmigung benötigen. Damit werden für jedes Fahrzeug Verwaltungsgebühren zwischen 300 bis 1 000 Euro fällig.

Für deutsche Transportunternehmen stellt sich die Frage, ob mit den vorhandenen Fahrzeugen der Firmensitz eines Kunden in einer Umweltzone weiterhin beliefert werden kann, oder ob kurzfristige Änderungen dies nicht mehr zulassen. Wenn selbst die Beamten der Umweltverwaltungen der Städte nicht mehr wissen, ob und wann konkret Höherstufungen bei den Umweltzonen anstehen, ist auf der Basis dieser unvollständigen Informationen für viele Unternehmen die Grenze des Zumutbaren überschritten.

Besonders prägnant war diese Situation im Berichtszeitraum in nahezu allen Städten des Landes Nordrhein-Westfalen. Hier wurde für Ende 2010 die Schaffung einer noch größeren flächendeckenden Umweltzone geplant, die wahrscheinlich eine Höherstufung auf die Plakettenfarbe „gelb“ bedeutet hätte. Manch ein Unternehmen in Nordrhein-Westfalen richtete sich auf diese Umstände ein. Nach der Landtagswahl wurden diese Pläne wieder auf Eis gelegt: Die für 2011 vorgesehene Einführung der Stufe 2 (Mindestplakettenfarbe: gelb) wurde auf „irgendwann 2012“ verschoben. Weil wiederum keine exakten Termine definiert wurden, ist eine mittelfristige Planung über den möglichen Fahrzeugersatz wieder einmal nicht möglich.

Datensammlung DALU

Um den BGL-Landesverbänden schnell und zuverlässig belastbare Informationen über Umweltzonen an die Hand zu geben, hat der BGL die Datensammlung „DALU" („Datensammlung Auswertung der Aktionspläne, Luftreinhaltepläne und Umweltzonen") mehrfach aktualisiert.

In dieser internen Datenbank sind alle eingerichteten sowie die Entwürfe geplanter Umweltzonen für mehr als 121 deutsche Städte mit entsprechenden Karten, den jeweiligen Aktions- und Luftreinhalteplänen, Genehmigungsbehörden, notwendigen Antragsformularen und spezifischen Ausnahmetatbeständen abrufbar.

Bis zum Ende 2011 werden in Deutschland folgende Umweltzonen bestehen:

Stadt	Eingerichtet seit:
Augsburg	01.07.2009
Berlin	01.01.2008
Bochum	01.10.2008
Bonn	01.01.2010
Bottrop	01.10.2008
Bremen	01.01.2009
Dinslaken	01.07.2011
Dortmund	01.10.2008
Duisburg	01.10.2008
Düsseldorf	15.02.2009
Essen	01.10.2008
Frankfurt a. M.	01.10.2008
Freiburg (Br.)	01.01.2010
Gelsenkirchen	01.10.2008
Halle	01.09.2011
Hannover	01.01.2008
Heidelberg	01.01.2010
Heilbronn	01.01.2009
Herrenberg	01.01.2009
Ilsfeld	01.03.2008
Karlsruhe	01.01.2009
Krefeld	01.01.2011
Köln	01.01.2008
Leipzig	01.03.2011
Leonberg	01.03.2008
Ludwigsburg	01.03.2008
Magdeburg	01.09.2011
Mannheim	01.03.2008
Markgröningen	01.07.2011
Mühlacker	01.01.2009
Mülheim/Ruhr	01.10.2008
München	01.10.2008
Münster	01.01.2010
Neuss	15.02.2010
Neu-Ulm	01.11.2009
Oberhausen	01.10.2008
Osnabrück	04.01.2010
Pfinztal	01.01.2010
Pforzheim	01.01.2009
Pleidelsheim	01.07.2008
Recklinghausen	01.10.2008
Reutlingen	01.03.2008
Schwäb. Gmünd	01.03.2008
Stuttgart	01.03.2008
Tübingen	01.03.2008
Ulm	01.01.2009
Wuppertal	15.02.2009

Weißbuch Innenstadt

Am 20.10.2010 hat Bundesminister Dr. Peter Ramsauer einen ersten Entwurf eines „Weißbuchs Innenstadt" vorgestellt. Das Dokument wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in Zusammenarbeit mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) erarbeitet.

Hintergrund der Studie sind die rückläufigen Zahlen zur Bevölkerungsentwicklung in Deutschland, was in den kommenden Jahren noch stärker als bisher Spuren in den Innenstädten hinterlassen wird. Frühere Einkaufszentren veröden vielerorts, nachts sind viele deutsche Innenstädte fast unbelebt. Finanzielle Engpässe erschweren zudem in vielen Kommunen Investitionen in den öffentlichen Raum der Stadtzentren. Ziel des BMVBS ist es, die historisch gewachsenen Stadtkerne nicht nur vor dem fortschreitenden Verfall zu bewahren, sondern ihre Attraktivität zu erhöhen und ihre Funktionen und Nutzungsmöglichkeiten weiter zu entwickeln. Das „Weißbuch Innenstadt" will den gesellschaftlichen Diskurs zu diesem Thema fördern.

Verkehr in der Innenstadt

Mobilität und gute Erreichbarkeit sind nach Ansicht der Weißbuch-Autoren bedeutende Standortfaktoren für Unternehmen und Haushalte. Viele Innenstädte verzeichneten deshalb ein wachsendes Verkehrsaufkommen vor allem im motorisierten Individualverkehr. In deren Folge sei die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Bewohner und Innenstadtbesucher durch Lärm und Luftschadstoffe eingeschränkt. Gleichzeitig soll aber die Gewährleistung der Mobilitätsvielfalt für die Stärkung der Innenstädte erhalten bleiben. Vorrangiges Ziel ist die effiziente, sichere sowie sozial- und umweltverträgliche Mobilität von Menschen und Gütern.

Sicht des BGL

Der BGL brachte seine Anregungen, Vorschläge und Forderungen in den Diskussionsprozess ein. In einer Diskussionsrunde wurde klargestellt, dass Güterverkehr ambivalent wahrgenommen wird. So bringt er nachgefragte Güter zum Verbraucher, „stört" jedoch mitunter schon allein durch seine Präsenz. Unterschiedliche Erwartungshaltungen und Sichtweisen erschweren den Konsens der Beteiligten, denn schließlich müssen die bestellten Waren ausgeliefert werden. Die im Weißbuch geforderte Versorgungssicherheit der Bevölkerung in den Innenstädten muss zu ökonomischen tragbaren Bedingungen gewährleistet bleiben. Dies gilt ebenso für die Entsorgung.

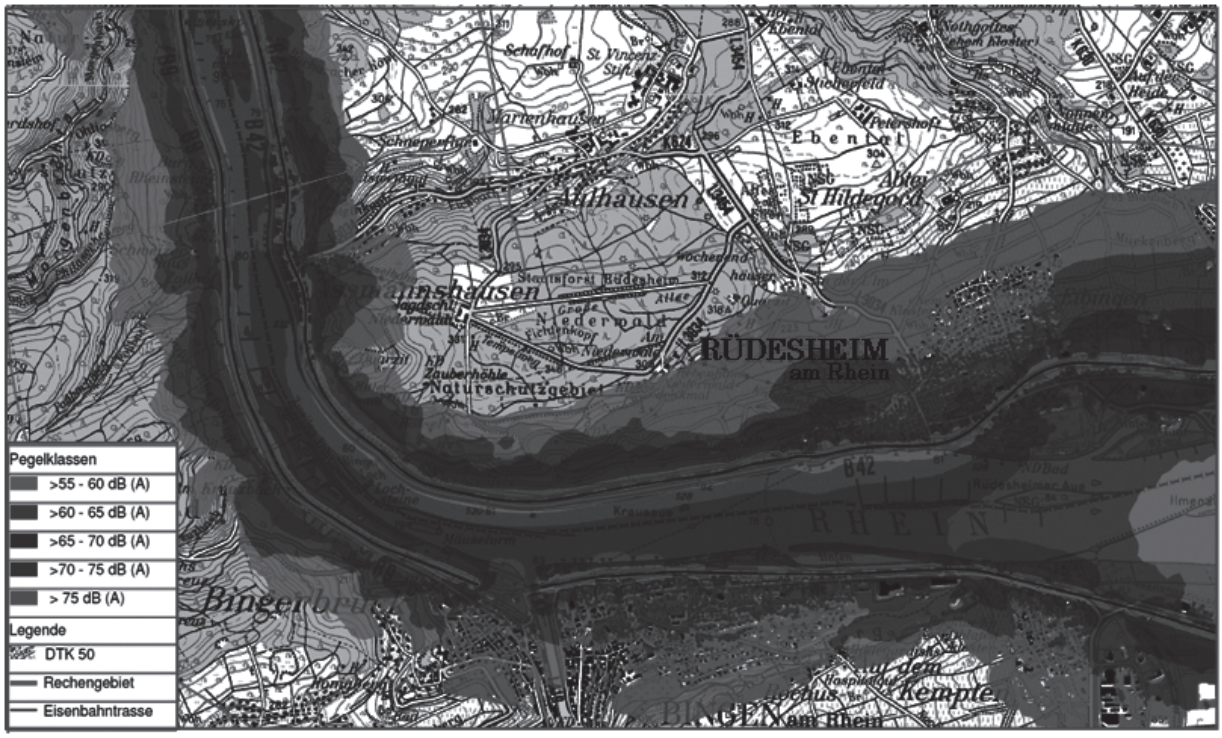
Der BGL stellte klar, dass schon heute große und schwere Fahrzeuge in aller Regel nicht in die Innenstädte einfahren, sondern ihre Ladung in Verteilzentren im Außenbereich der Städte auf kleinere Verteilerfahrzeuge umgeladen wird.

Lärmschutz im Schienen- und Straßenverkehr

Bereits in der Koalitionsvereinbarung hatten sich CDU/CSU und FDP darauf geeinigt, den Lärmschutz auszuweiten. Dazu sollte der sogenannte Schienenbonus (s.u.) schrittweise reduziert und schließlich völlig abgeschafft werden. Gleichzeitig sollte eine lärmabhängige Trassenpreisgestaltung bei der Bahn erfolgen. Bei bereits bestehenden Strecken soll das Lärmsanierungsprogramm Schiene fortgesetzt und intensiviert werden. Ebenso sollten durch Ausnutzung des technischen Fortschritts bei Fahrzeugen die Lärmsanierungsgrenzwerte für den Straßenverkehr um fünf Dezibel herabgesetzt werden.

Schienenbonus

Im deutschen Recht gilt bei der Beurteilung von Verkehrslärm an Schienenwegen der sog. Schienenbonus, ein Abschlag in Höhe von fünf dB(A). Diesen begründet die Bundesregierung damit, dass zum Zeitpunkt des Erlasses der Verkehrslärmschutzverordnung 1990 Erkenntnisse vorgelegen hätten, wonach die von Schienenwegen ausgehenden Verkehrsgeräusche als weniger lästig und störend gelten als das Geräusch des Straßenverkehrs. Offensichtlich wird diese – auch vom BGL immer wieder kritisierte – Begründung von der Bundesregierung nicht mehr vertreten. Vielmehr existieren differenzierte Befunde zum Vergleich der Auswirkungen von Schienen- und Straßenverkehrslärm. Ein Zeitplan zum Abbau des Schienenbonus' wurde allerdings nicht genannt.



Lärmabhängige Trassenpreisgestaltung bei der Bahn

Zum Thema „lärmabhängige Trassenpreisgestaltung" gab das BMVBS ein Gutachten in Auftrag. Vorsorglich wies die Bundesregierung allerdings darauf hin, dass die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems in Deutschland vor 2013 nicht umzusetzen sei. In diesem Zusammenhang machte der BGL darauf aufmerksam, dass ein großer Unterschied zwischen einer lärmabhängigen Trassenpreisgestaltung und einer Anlastung von Lärmkosten besteht: Während unter einer lärmabhängigen Trassenpreisgestaltung nur eine Differenzierung, aber keine generelle Erhöhung der Trassenpreise zu verstehen ist, führt eine Anlastung von sog. „externen Lärmkosten" zu einer generellen Verteuerung der Infrastrukturnutzung. Dabei ist auch zu beachten, dass gezahlte Trassenpreise in die Kasse der DB Netz AG, also in ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), fließen.

Lärmsanierungsprogramm Schiene

Für die Lärmsanierung der Schiene wurden von 1999 bis 2005 jährlich 50 Mio. Euro, im Jahr 2006 75 Mio. Euro, seit 2007 jährlich 100 Mio. Euro bereitgestellt. Dieses Programm soll mit jährlich 100 Mio. Euro weiterhin fortgeschrieben werden. Von 1999 bis 2010 wurden die Lärmsanierungsmaßnahmen an etwa 800 Kilometern Schienennetz abgeschlossen, weitere 2 600 Kilometer sind noch zu sanieren. „Lärmsanierung" bedeutet in diesem Zusammenhang, dass auf diesen Strecken die angestrebten Grenzwerte erreicht werden. Im Falle der vorgesehenen Beseitigung des Schienenbonus' (Absenkung um fünf dB(A)) wären nach Angaben der Bundesregierung weitere 1 200 Kilometer zu sanieren. Von den jährlich 100 Mio. Euro zur Lärmsanierung der Schiene dürfen bis zu 25 Mio. Euro für ein Pilot- und Innovationsprogramm zur lärmmindernden Umrüstung bestehender Güterwagen verwendet werden.

Lärmsanierung durch Umrüstung von Güterwaggons auf „lärmarme Bremssohlen"

Im Rahmen eines Pilot- und Innovationsprogramms "Leiser Güterverkehr" sollen in Deutschland Anreize für die vollständige Umrüstung der Güterwagenflotte auf lärmarme Bremssohlen geschaffen werden. Damit wird die Umrüstung von bis zu 5 000 Waggons angestrebt, die vorrangig im Rheintal

fahren. Bis Ende 2010 waren nach Erkenntnissen der Bundesregierung EU-weit (!) erst rund 100 bis 200 Eisenbahnwaggons umgerüstet. Allerdings entstehen Lärmbelastungen nicht allein durch Bremsvorgänge, sondern vornehmlich durch Abroll- und Schlaggeräusche, die als „Rattern" von der Bevölkerung wahrgenommen werden.

Abruf der im Bundeshaushalt zur Lärmsanierung Schiene eingestellten Finanzmittel

In den Jahren 1999 bis 2002 wurde von den im Bundeshaushalt eingestellten Mitteln (204,5 Mio. Euro) nur ein Drittel von der Bahn abgerufen (68,4 Mio. Euro). In den Jahren 2003 bis 2005 hingegen wurden mehr Mittel abgerufen als eingestellt waren (eingestellt: 153,0 Mio. Euro, abgerufen 159,3 Mio. Euro). In den Jahren 2006 bis 2009 wurden die eingestellten Mittel (375,9 Mio. Euro) erneut nur zu zwei Dritteln abgerufen (246,9 Mio. Euro). Die Aussage der Bundesregierung, die eingestellten Mittel seien mit steigender Tendenz abgerufen worden, verwundert angesichts dieser Zahlen. Insgesamt liegt die Abrufquote im Schnitt nur bei rund 65 Prozent, d.h. rund ein Drittel der Finanzmittel verfallen wirkungslos. Die Bundesregierung begründete dies damit, die erforderlichen Planungsvorläufe hätten im jeweiligen Haushaltsjahr nicht abgeschlossen werden können oder das erforderliche Planungsrecht sei nicht verfügbar gewesen. Zur Lärmsanierung an den Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes wurden von 2000 bis 2005 jährlich 25 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, seit 2006 jährlich 50 Mio. Euro. Das ist exakt die Hälfte der Mittel, die Jahr für Jahr für die Schiene bereitgestellt werden. Bei der Straße fließen diese Mittel u.a. in lärmmindernde Fahrbahnbeläge.

Lärmsanierungsgrenzwerte Straße

Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen um drei dB(A) erfolgte bereits mit Inkrafttreten des Bundeshaushalts 2010. Bei Überschreiten dieser Auslösewerte ist eine Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes möglich. Die Einführung von verbind - lichen Grenzwerten als Auslöser für verkehrsbeschränkende Maßnahmen im Rahmen des § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) ist nach Aussage der Bundesregierung hingegen nicht beabsichtigt.

Entschließung des Bundesrates zur Verminderung des Bahnlärms

Der Bundesrat hat in seiner 882. Sitzung am 15.04.2011 die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II aus dem Jahre 2009 verankerte Absicht der Bundesregierung, den Schienenverkehrslärm gegenüber dem heutigen Niveau bis zum Jahr 2020 um zehn dB(A) zu senken und damit praktisch zu halbieren, ausdrücklich begrüßt. Auch der Bundesrat sieht in der Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremsen einen zentralen Beitrag zur Lärmverminderung an der Quelle. Deswegen bat er die Bundesregierung, gegenüber der europäischen Kommission darauf hinzuwirken, dass in der europäischen Regelung zum Lärm (TSI-Lärm), die bisher nur Lärmgrenzwerte für neue und umgebaute Fahrzeuge enthält, auch Grenzwerte für Bestandsfahrzeuge festgelegt werden.

Der Bundesrat forderte die Bundesregierung auf, die von ihr angekündigte Einführung lärmabhängiger Trassenpreise schnellstmöglich zu verwirklichen, um einen wirtschaftlichen Anreiz zur Umrüstung bestehender Fahrzeuge auf lärmarme Bremsen zu schaffen. Er ersuchte den Bund, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in die Lage zu versetzen, die erforderlichen technischen Prüfungen für die Umrüstung der verschiedenen Fahrzeugtypen unverzüglich durchzuführen und die Genehmigungen zu erteilen.

Streichung des Schienenbonus'

Der Bundesrat bestätigte, dass der in der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) verankerte Schienenbonus zusammen mit dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren seit Jahren in der Kritik stehe, weil dabei die tatsächliche Wirkung vor allem des nächtlichen Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit nicht realitätsnah erfasst werde. Auf Grund der Forschungsergebnisse der letzten Jahre sah der Bundesrat für den Gesetzgeber Anlass zu einer sachgerechten Anpassung der Verfahren für die Geräuschbewertung.

Da ein besserer Gesundheitsschutz beim Güterverkehrslärm vor allem in der Nacht vordringlich sei, sei es geboten, den Schienenbonus zu streichen und zu prüfen, ob zusätzlich zum Dauerschallpegel Grenzwerte für Spitzenschallpegel für die Nacht eingeführt werden können. Damit könnten Umrüstentscheidungen seitens der Wagenhalter gefördert werden. Die Absenkung um mindestens zehn dB(A) bis zum Jahr 2020 könne nur erreicht werden, wenn die Güterwagen praktisch vollständig umgerüstet werden. Soweit dies trotz der Anreize durch lärmabhängige Trassenpreise nicht gelinge, seien ordnungsrechtliche Maßnahmen bis hin zu nächtlichen Einschränkungen bzw. ein Malussystem für laute Fahrzeuge erforderlich.

Abschließend bat der Bundesrat die Bundesregierung, eine Befugnis für das Eisenbahn-Bundesamt zu schaffen, um Anordnungen zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen zu treffen.

Position des BGL

Der BGL begrüßte den Beschluss des Bundesrates als richtigen Schritt in die richtige Richtung. Es wurde unterstrichen, dass im Jahr 2010 bereits die Lärmsanierungsgrenzwerte für Straßenverkehrslärm in einem ersten Schritt abgesenkt worden seien. Ein entsprechender Schritt, die Lärmsanierungsgrenzwerte an Schienenwegen abzusenken, sei folgerichtig. Ebenso unterstützt der BGL die Forderung nach ordnungsrechtlichen Maßnahmen, damit der Einsatz nicht umgerüsteter, lauter Schienenfahrzeuge unterbunden werden kann.

Bemerkenswert fand der BGL außerdem die Aussage der Bundesregierung über die voraussichtlichen Kosten zur vollständigen Umsetzung der Vorgabe aus dem Koalitionsvertrag, die Auslösewerte für die Lärmsanierung an allen Bundesfernstraßen um drei Dezibel abzusenken. Die voraussichtlichen Kosten zur Abarbeitung aller noch zu sanierenden Fälle bewegen sich bei etwa 1,3 Mrd. Euro. Behält die Bundesregierung das gegenwärtige Tempo und die jährlich dafür zur Verfügung stehenden Finanzmittel (50 Mio. Euro/Jahr) konstant, hätte man diese Altlast im Jahr 2036 abgearbeitet – unter der Voraussetzung der Preisstabilität und dass keine „neuen zu sanierenden Fälle" hinzukommen.

Entsorgung

Elektronisches Abfallnachweisverfahren (eANV)

Seit dem 01.04.2010 muss das Abfallnachweisverfahren bei gefährlichen Abfällen in elektronischer Form durchgeführt werden. Die in der Nachweisverordnung speziell geregelten Ausnahmen für Abfallbeförderer liefen zum Ende Januar 2011 aus. Für die Abfallwirtschaftsbeteiligten verlagerten sich damit die Wege der Nachweisführung vom Papier auf den Computer. Es muss nicht mehr mit dem Kugelschreiber unterschrieben, sondern mit einer Signaturkarte signiert werden. Nachweisdokumente werden nicht mehr in einem Aktenordner abgelegt, sondern in einem Ordner auf einer Festplatte. Ebenso werden Dokumente nicht mehr per Post verschickt, sondern über das Internet. Das neue System sollte den Entsorgungsbetrieben im Umgang mit den vorgeschriebenen Dokumenten und Registern administrative Vereinfachungen verschaffen.

Grundsätzlich wird folgende technische Ausrüstung benötigt:

- PC mit Betriebssystem,
- Internet-Zugang, aktueller Internet-Browser und aktuelle Java-Version,
- Signaturkarte für eine qualifizierte elektronische Signatur (qeS),
- Chipkartenlesegerät der Klasse 2 oder höher,
- eventuell ein Scanner zum Einscannen von Dokumenten, die als Anhang mitgeschickt werden können.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. war sich sehr wohl bewusst, dass der Start der Nutzung des elektronischen Abfallnachweisverfahrens über die Plattform der Zentralen Koordinierungsstelle der Länder (ZKS-Abfall) zum 01.04.2010 nicht ohne Anlaufschwierigkeiten von statten gehen würde.

Tatsächlich mehrte sich schnell die Kritik der Abfallbeförderer an den zahlreichen eANV-Anbietern (Provider). Die Beanstandungen reichten von Proble-

men durch langsame Abläufe, verlorengegangene Dokumente, nicht erreichbare virtuelle Postfächer bis hin zum gänzlichen Verlust bereits eingegebener Entsorgungsdaten. Mitunter „verschwanden" ganze Begleitscheine aus dem System der ZKS. Datensätze waren ganz oder teilweise nicht lesbar oder Entsorgungsnachweise anderer Unternehmen (auch von Wettbewerbern) tauchten im eigenen elektronischen Postfach auf.

Ebenso zeigte sich, dass das von den Systemanbietern zu nutzende System der ZKS-Abfall immer wieder angepasst werden musste. Hieraus resultierten bei nahezu allen Anbietern teilweise erhebliche Funktionsstörungen. Auf Grund der Komplexität des Gesamtsystems zogen sich die Korrekturarbeiten bis in den Herbst 2010 hin.

Auch die von den Abfallwirtschaftsbeteiligten genutzten elektronischen Systeme wiesen Probleme auf. Sie zeigten z.B. trotz definierter Schnittstellen Schwächen beim Lesen von mit Konkurrenzprodukten erstellten Datensätzen. Gegenseitige Schuldzuweisungen der Systemhäuser erschwerten die Problemlösung.

Der BGL intervenierte daher beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) sowie der ZKS-Abfall und drängte auf Abhilfe. Wegen der Vielzahl der auftretenden Schwierigkeiten erörterten Vertreter von Bund und Ländern den Umsetzungsstand mehrfach und vereinbarten mit der Wirtschaft verschiedene Maßnahmen, um Störungen und Ausfälle der Kommunikationssysteme auszuschließen, deren Auswirkungen zumindest abzumildern und die bestehenden Probleme beim Vollzug des eANV abzustellen.

Fehlende Dokumente zur Fakturierung

Betroffene Transportunternehmen berichten, dass das elektronische Abfallnachweisverfahren Widersprüche zu bestehenden Regelungen im Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) und im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) enthalte. In beiden Gesetzen wird davon ausgegangen, dass eine Transportleistung mit einer Unterschrift bei Annahme der Ware bestätigt wird. Diese Quittierung erfolgte vor Einführung des eANV in der Regel durch Abzeichnung einer Ausfertigung des Übernahmescheins durch den Empfänger. Der Übernahmeschein diente ferner üblicherweise als Transportbegleitpapier gemäß GüKG. Im Rahmen der papierlosen Abwicklung des eANV ist jedoch der Übernahmeschein entfallen.

Damit fehlt dem Transportunternehmen sowohl das bisherige Begleitpapier nach GüKG als auch ein Dokument, mit dem die Übergabe des Abfalls an den Empfänger quittiert wird und das insofern Grundlage für die Fakturierung sein kann.

Auch aus handelsrechtlicher Sicht kann sich das Entfallen des Übernahmescheins als problematisch erweisen. Nach § 413 Absatz 1 Handelsgesetzbuch (HGB) hat der Absender dem Frachtführer Urkunden zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen, die für eine amtliche Behandlung, insbesondere eine Zollabfertigung, vor der Ablieferung des Gutes erforderlich sind. Dieser rechtlichen Verpflichtung kam der Auftraggeber vor Einführung des eANV durch Übergabe eines Übernahmescheines nach. Jetzt ist offen, in welcher Form die Vorschriften des § 413 Abs. 1 HGB zu erfüllen sind.

Bis zur Einführung des eANV konnte der Übernahmeschein als Frachtbrief im Sinne des HGB betrachtet werden. Mit der Abschaffung des Übergabescheins gehen damit auch die Beweisfunk - tionen, die das Frachtrecht dem Frachtbrief zuweist, verloren.
Der BGL kritisierte, dass gerade bei der aktuellen wirtschaftlich stark angespannten Situation des Transportlogistikgewerbes diese vermeidbaren Einfüh - rungsprobleme die Lage der Betroffenen verschärfen.

Falsche Beförderernummer

Teilweise stellte es sich als äußerst schwierig dar, abgeschlossene Entsorgungsvorgänge nachzuweisen. Wurde der Transport von einem anderen als dem ursprünglich vorgesehenen Beförderer durchgeführt, kam es zu erheblichen Problemen, weil die Beförderernummer im Vorgang oft nicht geändert werden konnte.

Nach Angaben einiger Transporteure benötigen die Mitarbeiter teilweise bis zu einer Stunde, um einen solchen Transportvorgang aufzuarbeiten und gegenüber dem Kunden nachzuweisen.

Unbekanntes Entsorgungsdatum der Abfälle

In der Papierversion des Begleitscheins bestätigte der Entsorger mit seiner Unterschrift die Übernahme des Abfalls „als Versicherung der Annahme zur ordnungsgemäßen Entsorgung". In der seit 01.02.2011 zwingend anzuwendenden elektronischen Version wird der Übernahmevorgang nicht mehr direkt bestätigt. Der Entsorger bestätigt die Übernahme erst nach einigen Tagen bzw. Wochen. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt der Abfall in der Verantwortung des „Beförderers", zumindest im EDV-System. Dieser hat aber faktisch keine Kontrolle über den Verbleib des Abfalls. Wird dieser im System nicht als „entsorgt" gekennzeichnet, fehlt dem Beförderer die Grundlage für die Rechnungsstellung.

Die meisten Systeme ordnen Entsorgungsvorgänge nicht nach dem Annahmedatum, sondern lediglich nach dem Entsorgungsdatum der Abfälle. Dieser Zeitpunkt kann oftmals Wochen nach der Anlieferung der Abfälle liegen. Der Beförderer kann aber unmöglich wissen, wann die von ihm angelieferten Abfälle vom Zwischenlager tatsächlich entsorgt wurden.

Dieses Suchkriterium ist aber zwingend notwendig, um den Entsorgungsvorgang nachzuweisen. Auch dadurch kam es zu einem unnötigen zeitlichen und organisatorischen Mehraufwand zu Lasten der Transportunternehmen.

Reaktion des BMU

Die Behördenvertreter des BMU zeigten sich für die von Verbandsseite vorgebrachte Kritik sehr aufgeschlossen, da es dem BGL möglich war, die bestehenden Probleme nachvollziehbar darzustellen und sie nach ihrer Bedeutung zu gewichten.

Der BGL erarbeitete gemeinsam mit dem BMU einen detaillierten Fragebogen, um zunächst belastbare Informationen über die wichtigsten Probleme, die bei den Unternehmen vorliegen, zu erhalten. Nach Auswertung der so gewonnenen Erkenntnisse wird das BMU in Absprache mit dem BGL entsprechende qualifizierte Maßnahmen einleiten.

Erweiterung des Länder-eANV

Über das kostenlose Portal „Länder-eANV" können alle für die Nachweisführung benötigten Dokumente erstellt, verschickt, empfangen und signiert werden. Diese Plattform ist auf Unternehmen mit einem geringen Begleitscheinaufkommen von bis 100 Begleitscheinen pro Jahr ausgerichtet und bietet lediglich die grundlegenden Funktionen zur Teilnahme am eANV.

Anders als bei kommerziellen Lösungen, die dem Nutzer eine komfortable Bedienung und eine automatische Registerführung bieten, ist eine solche Funktion beim „Länder-eANV" nicht vorhanden. Das Register muss vielmehr vom Anwender selbst angelegt, geführt, gespeichert und gepflegt werden. Hierbei kommt es regelmäßig zu Fehlanwendungen der Nutzer mit der Folge, dass die elektronischen Dokumente nicht oder nicht korrekt abgespeichert werden und nicht im verpflichtend zu führenden Abfallregister abgelegt werden können. Damit sind die betroffenen Entsorgungsvorgänge physisch verloren, was zu umfassenden Diskussionen mit den Genehmigungsbehörden führt.

Der BGL hat beim BMU angeregt, das bestehende kostenfreie Länderportal (ZKS-Abfall) um ein einfaches Registrierungsverwaltungsprogramm zu erweitern.

Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)

Das BMU legte im August 2010 einen Referentenentwurf zum Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) vor, welches das bestehende Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (KrW-/AbfG) ersetzen soll.

Obwohl das KrWG wegen der EU-Abfallrahmenrichtlinie bis spätestens 15.12.2010 hätte umgesetzt sein müssen, handelte es sich noch nicht um einen Gesetzesentwurf. Der immer noch nicht mit dem Kabinett abgestimmte Referentenentwurf enthält nur wenige Detailänderungen zu einem Arbeitsentwurf aus dem März 2010.

Grundsätzlich wurden die schon aus dem Arbeitsentwurf bekannten Vorschläge übernommen: Für das Transportlogistikgewerbe beinhaltet dies die Einführung einer Erlaubnispflicht für den Transport

gefährlicher Abfälle sowie die Schaffung einer Registrierungspflicht für den Transport ungefährlicher Abfälle. Die Forderung zum Anbringen von A-Schildern bei allen Abfalltransporten wird auch im Referentenentwurf beibehalten.

Wer das Geschäft mit dem Müll machen darf – private Entsorger oder die Kommunen – ist nach wie vor offen.

Die Kommunen argumentieren, Erlöse aus der Wertstoffwirtschaft müssten den Bürgern zugute kommen. Dies sei bei einer Abwicklung durch private Entsorger nicht gewährleistet. Die Kommunen versuchen daher teilweise – gestützt durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Sommer 2010 – Fakten zu schaffen und private Entsorger vom Markt zu verdrängen. Das Bundeskartellamt warnte dagegen bereits, eine Übermacht öffentlicher Entsorger am Markt berge die Gefahr steigender Müllgebühren.

Der Referentenentwurf zum KrWG enthält folgende Änderungen gegenüber der jetzigen Situation:

Transportgenehmigungen

Bestehende abfallrechtliche Transportgenehmigungen für Abfallsammler und -beförderer (§ 49 KrW-/AbfG) bleiben gültig. Ursprünglich sollten die Genehmigungen spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des KrWG auslaufen. Dies hätte zur Folge gehabt, dass sämtliche Transportgenehmigungen ungültig geworden wären und das vollständige Antragsverfahren zur Erlangung einer – inhaltsgleichen – Transporterlaubnis mit Kosten von bis zu 5 000 Euro notwendig geworden wäre. Durch Intervention des BGL beim BMU konnte erreicht werden, dass alle unbefristet erteilten Transportgenehmigungen gültig bleiben und bis zum Ende ihrer Befristung als Erlaubnis fortgelten.

Abfallmakler und Händler

Abfallmakler und Händler, die mit gefährlichen Abfällen umgehen, bedürfen künftig der Erlaubnis durch die zuständige Behörde. Der Antragsteller und die für die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes verantwortlichen Personen müssen zuverlässig sein und sollen eine für den Betrieb notwendige Sach- und Fachkunde nachweisen.

Bisher waren Makler und Händler nach § 50 KrW-/AbfG lediglich verpflichtet, ihre Tätigkeit von der zuständigen Behörde genehmigen zu lassen. Sach- und Fachkundenachweise mussten von diesem Personenkreis nicht erbracht werden.

Übergangsfristen

Der Gesetzesentwurf sieht eine Übergangsfrist von zwei Jahren für die Erlaubnispflicht vor. Diese Regelung gilt allerdings nicht für Händler und Makler. Für sie gilt bereits nach bisherigem Recht eine Genehmigungspflicht, so dass es keinen Bedarf für eine längere Umstellungsphase gibt.

Anzeigepflicht

Abfallbeförderer, -sammler, -makler und -händler, die mit ungefährlichen Abfällen umgehen, bedürfen zwar keiner Erlaubnis durch die zuständige Behörde, müssen ihre Tätigkeit allerdings anzeigen. Auch hier müssen der Antragsteller und die für die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes verantwortlichen Personen zuverlässig sein und eine für den Betrieb notwendige Sach- und Fachkunde nachweisen. Bisher war hierfür keine Registrierung erforderlich. Wie sie jetzt aussehen soll, ist nach wie vor noch völlig offen.

Hierzu hat der BGL einen Vorschlag für einen speziellen Schulungskatalog erarbeitet, da die Anforderungen beim Transport ungefährlicher Abfälle niedriger sein können als bei der Beförderung gefährlicher Abfälle.

Die Einführung der Anzeige- und Erlaubnispflicht führt zu folgender Situation:

	Beförderer				Sammler				Händler				Makler			
	Erlaubnis	Anzeige	Zuverlässigkeitsnachweis	Sach- und Fachkunde	Erlaubnis	Anzeige	Zuverlässigkeitsnachweis	Sach- und Fachkunde	Erlaubnis	Anzeige	Zuverlässigkeitsnachweis	Sach- und Fachkunde	Erlaubnis	Anzeige	Zuverlässigkeitsnachweis	Sach- und Fachkunde
Gefährliche Abfälle	x		x	x	x		x	x	x		x	x	x		x	x
Nichtgefährliche Abfälle		x	x	x		x	x	x		x	x	x		x	x	x

„A"-Schild

Es ist künftig vorgesehen, dass bei allen Abfalltransporten ein „A"-Schild angebracht werden muss. Hierzu hatte der BGL gegenüber dem BMU als federführendem Ministerium seine Bedenken geäußert. Der Verband stellte dar, dass das „A"-Schild zu keiner Zeit ein Warnschild wie etwa die Gefahrgutwarntafel war. Vielmehr stammt diese Kennzeichnung noch aus Konzessionszeiten, damit Abfalltransporte mit einer Nahverkehrkonzession durchgeführt werden konnten, auch wenn die Abladestelle mehr als 50 Kilometer vom Betriebssitz entfernt war. Des Weiteren verwies der Verband auf ausländische Regelungen, die beim Transport gefährlicher Abfälle die Kennzeichnung nach Gefahrgutrecht (ADR) als ausreichend ansehen.

Abfalltransporte in Italien

Deutsche Abfallbeförderer bekamen an Weihnachten 2010 ein „Präsent" aus Italien: Dort wurde am 22.12.2010 eine neue Verordnung beschlossen, die bereits am 25.12.2010 in Kraft trat. Nach dieser Verordnung Nr. 152/2006 mussten Unternehmen, die grenzüberschreitende Abfalltransporte auf italienischem Staatsgebiet durchführen, vor Transportbeginn in das nationale Verzeichnis der Umweltfachbetriebe („Albo gestori ambientali") eingetragen sein. War dies nicht der Fall, so durfte der Lkw nicht be- oder entladen werden. Die Einführung entsprechender Regelungen in Italien wurde nicht rechtzeitig vor Inkrafttreten bekanntgegeben, Übergangsvorschriften bestanden nicht. Für nichtitalienische Transportunternehmen war es somit unmöglich, sich vor Transportbeginn rechtzeitig registrieren zu lassen. Deswegen wurden schon am 27.12.2010 die ersten deutschen Lkw in Italien nicht beladen. Außerdem bestand die Gefahr, dass Fahrzeuge, mit denen nichtregistrierte Abfalltransporte durchgeführt wurden, von den Exekutivbehörden beschlagnahmt und gegebenenfalls versteigert werden konnten.

Ausgangssituation

Bei den von der Regelung betroffenen ungefährlichen Abfällen handelt es sich um einen sehr weit gefassten Begriff. Als ungefährliche Abfälle eingestuft sind Abfälle der sog. „Grünen Liste" der EU-Verordnung 1013/2006. Die Liste umfasst in erster Linie Altpapier, Altglas, Altmetalle, Altholz sowie Altkunststoffe. Besondere Vorsicht war somit geboten bei Waren, die als Reststoffe, Wertstoffe oder Sekundärrohstoffe vor allem in Frachtenbörsen angeboten wurden. Oftmals handelte es sich dabei um Abfälle - und nicht immer hatte dies der Auftraggeber mitgeteilt.

1. Pflicht zur Gründung einer Niederlassung in Italien

Die neue italienische Verordnung sah vor, dass Unternehmen mit Rechtssitz im Ausland ohne Zweitsitz auf italienischem Staatsgebiet innerhalb von 120 Tagen ab Antragstellung eine Niederlassung in Italien nachweisen müssen.

2. Bestellung eines Technischen Verantwortlichen

Um nach den neuen italienischen Regelungen registriert zu werden, mussten deutsche Transportunternehmen nachweisen, dass in ihrem Betrieb eine Person mit Oberschulabschluss, Universitätsabschluss, einschlägiger Berufserfahrung sowie besonderer Fachkunde angestellt ist. Hierzu war der Nachweis zu erbringen, dass ein bestimmter Ausbildungskurs in Italien besucht wurde.

Der BGL zeigte auf, dass nichtitalienische Unternehmen durch diese Regelung gleich mehrfach in ihrer Berufsausübung gehindert wurden: Zum einen verfügt nicht jeder Betrieb über einen Mitarbeiter mit Abitur bzw. Universitätsdiplom. Des Weiteren unterblieb jede Berücksichtigung bereits bestehender ausländischer einschlägiger Genehmigungen, wie sie beispielsweise in Deutschland in Form von Transportgenehmigung, Entsorgungsfachbetriebszertifikaten sowie entsprechenden Schulungsnachweisen seit vielen Jahren existieren.

3. Administrative Hürden – Gebührenmarke

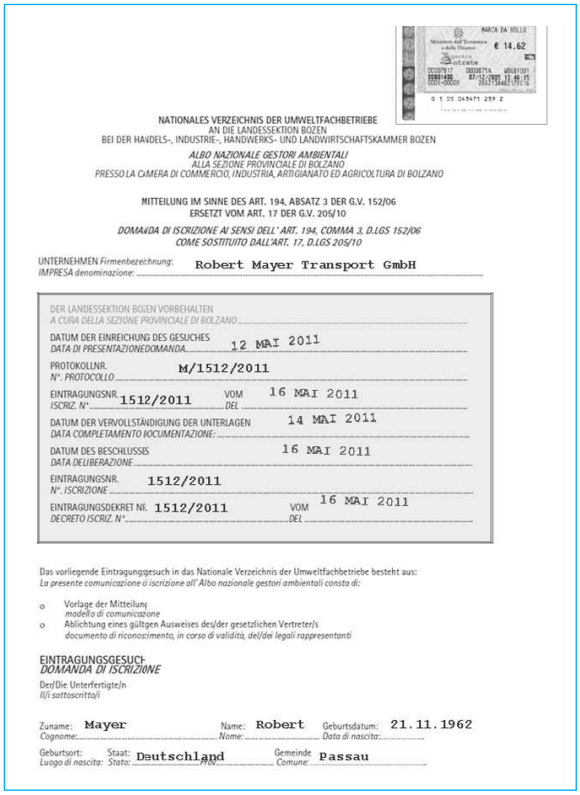
Zur Anmeldung in das Verzeichnis der Umweltfachbetriebe musste auf der ersten Seite des Antrages eine Gebührenmarke („marca da bollo") im

Wert von 14,62 Euro aufgeklebt werden. Dass die Marken nur in Italien erhältlich sind, erschwert nichtitalienischen Unternehmen die Antragstellung zusätzlich. Dieser Umstand führte zu unvorhergesehenen Problemen. So verursachten mehrere Lkw-Fahrer in der engen Altstadt von Bozen ein Verkehrschaos, weil sie dort die Gebührenmarke kaufen wollten.

Der BGL befürchtete, dass Anträge ohne Marke möglicherweise nicht bearbeitet werden und somit eine Registrierung in das Verzeichnis der Umweltfachbetriebe unterbliebe.

4. Beeidigtes technisches Gutachten

Die italienischen Regelungen forderten außerdem ein in italienischer Sprache verfasstes, beeidigtes Gutachten über die Eignung der für den Abfalltransport eingesetzten Fahrzeuge. Das Gutachten durfte nur von einem Ingenieur, einem Chemiker, einem Hygienearzt oder einem Biologen erstellt werden, der in den jeweiligen italienischen Berufsverzeichnissen eingetragen war und damit in Italien ansässig ist.



NATIONALES VERZEICHNIS DER UMWELTFACHBETRIEBE
AN DIE LANDESSEKTION BOZEN
BEI DER HANDELS-, INDUSTRIE-, HANDWERKS- UND LANDWIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

ALBO NAZIONALE GESTORI AMBIENTALI
ALLA SEZIONE PROVINCIALE DI BOLZANO
PRESSO LA CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO ED AGRICOLTURA DI BOLZANO

MITTEILUNG IM SINNE DES ART. 194, ABSATZ 3 DER G.V. 152/06
ERSETZT VOM ART. 17 DER G.V. 205/10

DOMANDA DI ISCRIZIONE AI SENSI DELL' ART. 194, COMMA 3, D.LGS 152/06
COME SOSTITUITO DALL'ART. 17, D.LGS 205/10

UNTERNEHMEN *Firmenbezeichnung:* / *IMPRESA denominazione:* Robert Mayer Transport GmbH

DER LANDESSEKTION BOZEN VORBEHALTEN
A CURA DELLA SEZIONE PROVINCIALE DI BOLZANO

DATUM DER EINREICHUNG DES GESUCHES / *DATA DI PRESENTAZIONEDOMANDA*: 12 MAI 2011
PROTOKOLLNR. / *N°. PROTOCOLLO*: M/1512/2011
EINTRAGUNGSNR. / *ISCRIZ. N°*: 1512/2011 VOM / *DEL*: 16 MAI 2011
DATUM DER VERVOLLSTÄNDIGUNG DER UNTERLAGEN / *DATA COMPLETAMENTO IOCUMENTAZIONE*: 14 MAI 2011
DATUM DES BESCHLUSSES / *DATA DEUBERAZIONE*: 16 MAI 2011
EINTRAGUNGSNR. / *N°. ISCRIZIONE*: 1512/2011
EINTRAGUNGSDEKRET Nr. / *DECRETO ISCRIZ. N°*: 1512/2011 VOM / *DEL*: 16 MAI 2011

Das vorliegende Eintragungsgesuch in das Nationale Verzeichnis der Umweltfachbetriebe besteht aus:
La presente comunicazione di iscrizione all' Albo nazionale gestori ambientali consta di:

- Vorlage der Mitteilung / *modello di comunicazione*
- Ablichtung eines gültigen Ausweises des/der gesetzlichen Vertreter/s / *documento di riconosimento, in corso di validità, del/dei legali rappresentanti*

EINTRAGUNGSGESUCH / *DOMANDA DI ISCRIZIONE*

Der/Die Unterfertigte/n / *Il/i sottoscritto/i*

Zuname / *Cognome*: Mayer Name / *Nome*: Robert Geburtsdatum / *Data di nascita*: 21.11.1962
Geburtsort / *Luogo di nascita*: Staat / *Stato*: Deutschland Gemeinde / *Comune*: Passau

5. Nachweis einer Finanzkapazität

Deutsche Transportunternehmen mussten innerhalb von 120 Tagen nach Antragstellung eine nicht näher definierte Finanzkapazität nachweisen. Hierbei war nicht geregelt, ob die bereits im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit der EU-Lizenz erbrachten Nachweise als ausreichend anerkannt werden. So war die Frage offen, in welcher Höhe Sicherheit nachgewiesen werden muss.

Massive Verstöße gegen europäisches Recht

Dem BGL war sehr wohl bekannt, dass bis zum 15.12.2010 die EU-Abfallrahmenrichtlinie (Richtlinie 2008/98/EG vom 19.11.2008 über Abfälle) in allen EU-Mitgliedsstaaten umgesetzt werden musste und dass die verbindliche Einführung einer Regis - trierungspflicht für Abfalltransporte in Italien hieraus resultierte.
Die Art und Weise der Umsetzung durch Italien führte jedoch – wie oben ausgeführt – zu massiven Diskriminierungen nichtitalienischer Unternehmen.

Der BGL ist der Auffassung, dass diese Bestimmungen nicht mit

- der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26.03.1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedsstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedsstaaten,

- Artikel 8 und 9 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21.10.2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und

- der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29.04.1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenver-

kehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer

vereinbar sind. Diese EU-Rechtsvorschriften sehen unter anderem vor, dass Straßengüterverkehrunternehmen, die bereits in einem EU-Mitgliedsstaat niedergelassen sind, nicht über eine Niederlassung in allen Mitgliedsstaaten verfügen müssen, in denen sie aktiv sind.

Maßnahmen des Verbandes

Erstellen eines Merkblattes für Abfalltransporteure

Bereits wenige Tage nach Inkrafttreten der neuen italienischen Regelung veröffentlichte der BGL gemeinsam mit den europäischen Transport- und Wirtschaftsverbänden AISÖ (Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmer Österreichs), dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband ASTAG (Association Suisse des Transporteurs

Abfalltransporte in Italien

Abfalltransporte in Italien dürfen nur von Transporteuren durchgeführt werden, die in das nationale Verzeichnis der Umweltfachbetriebe („Albo gestori ambientali") eingetragen sind!

Bis zum 15. Dezember 2010 musste die EU-Abfallrahmenrichtlinie (Richtlinie 2008/98/EG vom 19. November 2008 über Abfälle) in allen EU-Mitgliedsstaaten umgesetzt werden. Hieraus resultiert die verbindliche Einführung einer Registrierungspflicht für Abfalltransporte. Die italienische Verordnung Nr. 152/2006 fordert in Artikel 194, Absatz 3 seit dem 25. Dezember 2010 für alle grenzüberschreitenden Abfalltransporte auf italienischem Staatsgebiet vor Transportbeginn die Registrierung im nationalen Verzeichnis der Umweltfachbetriebe. **Aus gegebenem Anlass bitten wir unbedingt auch weiterhin die Registrierungspflicht zu beachten! Wenn keine Registrierung nachgewiesen werden kann, kann auch die Beladung resp. Entladung abgelehnt werden.**

In welchen Ländern bestehen Registrierungspflichten für Abfalltransporte?

Derzeit existieren Registrierungs- bzw. Genehmigungspflichten von Abfalltransporten auch in Österreich, Deutschland, Belgien, Niederlande, Polen, Slowenien, Großbritannien, Irland, Frankreich und Luxemburg.

Informationen hierzu erhalten Sie insbesondere bei den herausgebenden Verbänden des Transportgewerbes (siehe Leiste auf der rechten Seite).

Wie werden Abfälle definiert?

Nach Definition der EU-Abfallrahmenrichtlinie sind Abfälle als Stoffe oder Gegenstände definiert, deren sich der Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss. Tatsächlich handelt es sich hier um einen sehr weitgefassten Begriff. Als Abfälle eingestuft sind insbesondere Altpapier, Altglas, Altmetalle, Altholz sowie Altkunststoffe. Verantwortlich für die Klassifizierung ist der Abfallerzeuger.

Welche Transporte sind betroffen?

Von der Regelung in Italien ist der Abfallimport, Abfallexport sowie die Durchfuhr (Transit) von Abfällen betroffen, völlig unabhängig davon,

- ob es sich um gefährliche oder ungefährliche Abfälle handelt,
- ob der Transport der Notifizierungspflicht unterliegt, oder
- ob es sich um die Beförderung von Abfällen der „Grünen Liste" (also nichtgefährliche Abfälle) handelt.

Wie erfolgt die Eintragung in das nationale italienische Verzeichnis?

Die Eintragung in das nationale Verzeichnis der Umweltfachbetriebe („Albo gestori ambientali") erfolgt aufgrund der Angaben und Erklärungen der beiden Antragsformulare

- *„DOMANDA DI ISCRIZIONE AI SENSI DELL'ART. 194 COMMA 3, D.LGS 152/06 COME SOSTITUITO DALL'ART. 17 D.LGS 205/10" sowie*
- *„DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA A DI ATTO NOTORIO".*

Diese Formulare erhalten Sie beispielsweise bei den antragbearbeitenden Stellen (siehe Seite 2 und 3).

Nach Einreichung des Antrages und Überprüfung der Voraussetzungen wird eine Empfangsbestätigung ausgestellt. Diese erlaubt, bis zum späteren Erlass einer formellen Eintragungsverfügung, die Fortsetzung der Beförderungstätigkeit in Italien. Diese Empfangsbestätigung muss an Bord der Fahrzeuge, welche für den grenzüberschreitenden Abfalltransport auf italienischem Staatsgebiet verwendet werden, mitgeführt werden.

Stand: 30. März 2011

In Zusammenarbeit von

AISÖ
Wiedner Hauptstraße 68 - A-1040 Wien
office@aisoe.at - www.aisoe.at

ASTAG
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Weissenbühlweg 3 - CH 3007 Bern
astag@astag.ch - www.astag.ch

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Breitenbachstrasse 1 - D 60487 Frankfurt
info@bgl-ev.de - www.bgl-ev.de

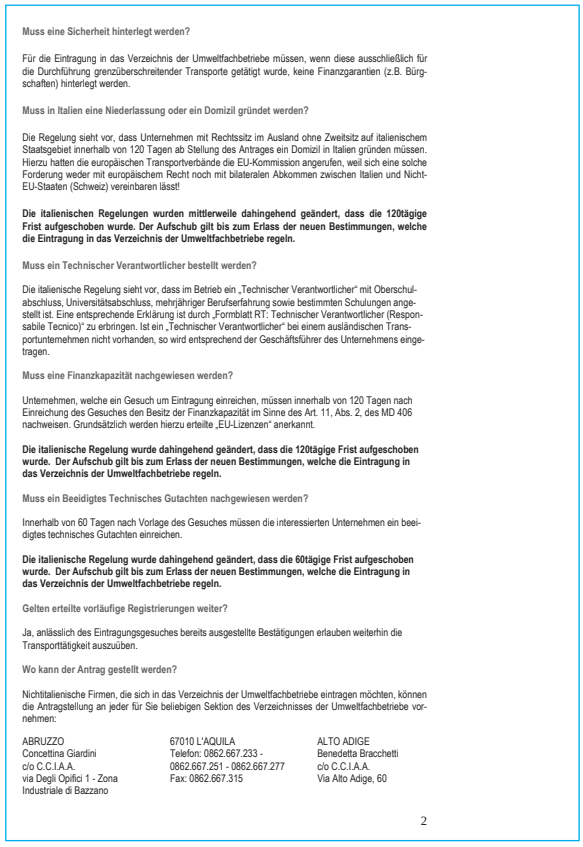
FEBETRA
Rue de l'Entrepôt 5A - B 1020 Bruxelles
Stapelhuisstraat 5A - B 1020 Brussel
info@febetra.be - www.febetra.be

International Transport Danmark (ITD)
Lyren 1, DK-6330 Padborg
Tlf. +45 7467 0233
itd@itd.dk - www.itd.dk

Transport en Logistiek Nederland
Boris Pasternaklaan 22
Postbus 3008 – NL 2700 KS Zoetermeer
info@tln.nl - www.tln.nl

Außenwirtschaftscenter Rom
Via G.B. Pergolesi 3 -I-00198 Rom
rom@wko.at

Fachverband Güterbeförderung
Wiedner Hauptstraße 68 -A-1040 Wien
office@bietransporteure.at -
www. dietransporteure.at



Muss eine Sicherheit hinterlegt werden?

Für die Eintragung in das Verzeichnis der Umweltfachbetriebe müssen, wenn diese ausschließlich für die Durchführung grenzüberschreitender Transporte getätigt wurde, keine Finanzgarantien (z.B. Bürgschaften) hinterlegt werden.

Muss in Italien eine Niederlassung oder ein Domizil gründet werden?

Die Regelung sieht vor, dass Unternehmen mit Rechtssitz im Ausland ohne Zweitsitz auf italienischem Staatsgebiet innerhalb von 120 Tagen ab Stellung des Antrages ein Domizil in Italien gründen müssen. Hierzu hatten die europäischen Transportverbände die EU-Kommission angerufen, weil sich eine solche Forderung weder mit europäischem Recht noch mit bilateralen Abkommen zwischen Italien und Nicht-EU-Staaten (Schweiz) vereinbaren lässt!

Die italienischen Regelungen wurden mittlerweile dahingehend geändert, dass die 120tägige Frist aufgeschoben wurde. Der Aufschub gilt bis zum Erlass der neuen Bestimmungen, welche die Eintragung in das Verzeichnis der Umweltfachbetriebe regeln.

Muss ein Technischer Verantwortlicher bestellt werden?

Die italienische Regelung sieht vor, dass im Betrieb ein „Technischer Verantwortlicher" mit Oberschulabschluss, Universitätsabschluss, mehrjähriger Berufserfahrung sowie bestimmten Schulungen angestellt ist. Eine entsprechende Erklärung ist durch „Formblatt RT: Technischer Verantwortlicher (Responsabile Tecnico)" zu erbringen. Ist ein „Technischer Verantwortlicher" bei einem ausländischen Transportunternehmen nicht vorhanden, so wird entsprechend der Geschäftsführer des Unternehmens eingetragen.

Muss eine Finanzkapazität nachgewiesen werden?

Unternehmen, welche ein Gesuch um Eintragung einreichen, müssen innerhalb von 120 Tagen nach Einreichung des Gesuches den Besitz der Finanzkapazität im Sinne des Art. 11, Abs. 2, des MD 406 nachweisen. Grundsätzlich werden hierzu erteilte „EU-Lizenzen" anerkannt.

Die italienische Regelung wurde dahingehend geändert, dass die 120tägige Frist aufgeschoben wurde. Der Aufschub gilt bis zum Erlass der neuen Bestimmungen, welche die Eintragung in das Verzeichnis der Umweltfachbetriebe regeln.

Muss ein Beeidigtes Technisches Gutachten nachgewiesen werden?

Innerhalb von 60 Tagen nach Vorlage des Gesuches müssen die interessierten Unternehmen ein beeidigtes technisches Gutachten einreichen.

Die italienische Regelung wurde dahingehend geändert, dass die 60tägige Frist aufgeschoben wurde. Der Aufschub gilt bis zum Erlass der neuen Bestimmungen, welche die Eintragung in das Verzeichnis der Umweltfachbetriebe regeln.

Gelten erteilte vorläufige Registrierungen weiter?

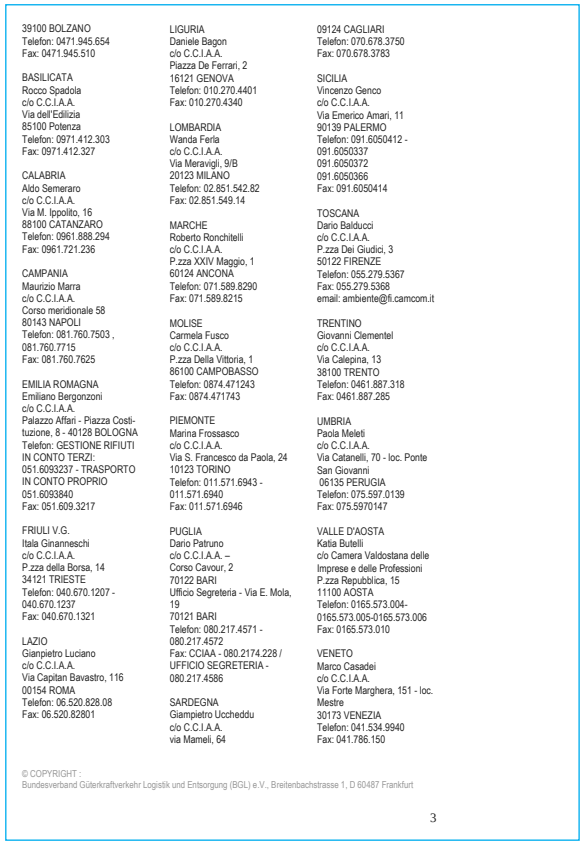
Ja, anlässlich des Eintragungsgesuches bereits ausgestellte Bestätigungen erlauben weiterhin die Transporttätigkeit auszuüben.

Wo kann der Antrag gestellt werden?

Nichtitalienische Firmen, die sich in das Verzeichnis der Umweltfachbetriebe eintragen möchten, können die Antragstellung an jeder für Sie beliebigen Sektion des Verzeichnisses der Umweltfachbetriebe vornehmen:

ABRUZZO
Concettina Giardini
c/o C.C.I.A.A.
via Degli Opifici 1 - Zona Industriale di Bazzano
67010 L'AQUILA
Telefon: 0862.667.233 - 0862.667.251 - 0862.667.277
Fax: 0862.667.315

ALTO ADIGE
Benedetta Bracchetti
c/o C.C.I.A.A.
Via Alto Adige, 60



39100 BOLZANO
Telefon: 0471.945.654
Fax: 0471.945.510

BASILICATA
Rocco Spadola
c/o C.C.I.A.A.
Via dell'Edilizia
85100 Potenza
Telefon: 0971.412.303
Fax: 0971.412.327

CALABRIA
Aldo Semeraro
c/o C.C.I.A.A.
Via M. Ippolito, 16
88100 CATANZARO
Telefon: 0961.888.294
Fax: 0961.721.236

CAMPANIA
Maurizio Marra
c/o C.C.I.A.A.
Corso meridionale 58
80143 NAPOLI
Telefon: 081.760.7503 , 081.760.7715
Fax: 081.760.7625

EMILIA ROMAGNA
Emiliano Bergonzoni
c/o C.C.I.A.A.
Palazzo Affari - Piazza Costituzione, 8 - 40128 BOLOGNA
Telefon: GESTIONE RIFIUTI IN CONTO TERZI: 051.6093237 - TRASPORTO IN CONTO PROPRIO 051.6093840
Fax: 051.609.3217

FRIULI V.G.
Itala Ginanneschi
c/o C.C.I.A.A.
P.zza della Borsa, 14
34121 TRIESTE
Telefon: 040.670.1207 - 040.670.1237
Fax: 040.670.1321

LAZIO
Gianpietro Luciano
c/o C.C.I.A.A.
Via Capitan Bavastro, 116
00154 ROMA
Telefon: 06.520.828.08
Fax: 06.520.82801

LIGURIA
Daniele Bagon
c/o C.C.I.A.A.
Piazza De Ferrari, 2
16121 GENOVA
Telefon: 010.270.4401
Fax: 010.270.4340

LOMBARDIA
Wanda Ferla
c/o C.C.I.A.A.
Via Meravigli, 9/B
20123 MILANO
Telefon: 02.851.542.82
Fax: 02.851.549.14

MARCHE
Roberto Ronchitelli
c/o C.C.I.A.A.
P.zza XXIV Maggio, 1
60124 ANCONA
Telefon: 071.589.8290
Fax: 071.589.8215

MOLISE
Carmela Fusco
c/o C.C.I.A.A.
P.zza Della Vittoria, 1
86100 CAMPOBASSO
Telefon: 0874.471243
Fax: 0874.471743

PIEMONTE
Marina Frossasco
c/o C.C.I.A.A.
Via S. Francesco da Paola, 24
10123 TORINO
Telefon: 011.571.6943 - 011.571.6940
Fax: 011.571.6946

PUGLIA
Dario Patruno
c/o C.C.I.A.A. –
Corso Cavour, 2
70122 BARI
Ufficio Segreteria - Via E. Mola, 19
70121 BARI
Telefon: 080.217.4571 - 080.217.4572
Fax: CCIAA - 080.2174.228 / UFFICIO SEGRETERIA - 080.217.4586

SARDEGNA
Giampietro Uccheddu
c/o C.C.I.A.A.
via Mameli, 64
09124 CAGLIARI
Telefon: 070.678.3750
Fax: 070.678.3783

SICILIA
Vincenzo Genco
c/o C.C.I.A.A.
Via Emerico Amari, 11
90139 PALERMO
Telefon: 091.6050412 - 091.6050337 091.6050372 091.6050366
Fax: 091.6050414

TOSCANA
Dario Balducci
c/o C.C.I.A.A.
P.zza Dei Giudici, 3
50122 FIRENZE
Telefon: 055.279.5367
Fax: 055.279.5368
email: ambiente@fi.camcom.it

TRENTINO
Giovanni Clementel
c/o C.C.I.A.A.
Via Calepina, 13
38100 TRENTO
Telefon: 0461.887.318
Fax: 0461.887.285

UMBRIA
Paola Meleti
c/o C.C.I.A.A.
Via Catanelli, 70 - loc. Ponte San Giovanni
06135 PERUGIA
Telefon: 075.597.0139
Fax: 075.5970147

VALLE D'AOSTA
Katia Butelli
c/o Camera Valdostana delle Imprese e delle Professioni
P.zza Repubblica, 15
11100 AOSTA
Telefon: 0165.573.004-0165.573.005-0165.573.006
Fax: 0165.573.010

VENETO
Marco Casadei
c/o C.C.I.A.A.
Via Forte Marghera, 151 - loc. Mestre
30173 VENEZIA
Telefon: 041.534.9940
Fax: 041.786.150

© COPYRIGHT :
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Breitenbachstrasse 1, D 60487 Frankfurt

Routiers), FEBETRA (Fédération Belge des Transporteurs), ITD (International Transport Danmark), TLN (Transport en Logistiek Nederland) und WKÖ (Wirtschaftskammer Österreich) ein mehrseitiges Merkblatt. Mit regelmäßig aktualisierten Informationen bekamen Abfallbeförderer spezifische und belastbare Auskünfte über die Vorgehensweise, Antragsformulare sowie zuständige Behörden.

Das Merkblatt wurde in mehrere Sprachen übersetzt und wurde auch auf den Webseiten europäischer Verkehrsministerien eingestellt.

Schreiben an Europäische Kommission

Gemeinsam mit dem Dachverband IRU (International Road Transport Union) sowie den europäischen Transport- und Wirtschaftskammern AISÖ, FEBETRA, ITD, TLN und WKÖ setzte der BGL die Europäische Kommission von den italienischen Regelungen in Kenntnis. Damit wurden die massiven Verstöße Italiens gegen Europäisches Recht im Einzelnen aufgelistet.

Ebenso wurde das Deutsche Auswärtige Amt entsprechend informiert und gebeten, beim Umweltministerium in Rom zu intervenieren. Hieraus resultierte eine gemeinsame Démarche der deutschen, niederländischen und österreichischen Botschaften.

Gespräch beim Umweltministerium in Rom

Zuletzt am 30.05.2011 trug ein BGL-Vertreter die Problematik beim Präsidium des Nationalen Verzeichnisses für Umweltfachbetriebe vor, das im Umweltministerium in Rom ansässig ist. Dabei wurde auf die Problematik der EU-Rechtskonformität der italienischen Regelungen hingewiesen. Anwesend waren ebenso Vertreter der französischen, österreichischen und deutschen Botschaft. Der BGL-Vertreter stellte in einem zweistündigen Gespräch die Betroffenheit deutscher Unternehmer durch die neue italienische Vorschriftenlage dar.

Der Präsident des Nationalen Verzeichnisses für Umweltfachbetriebe, Dr. Eugenio Onori, erklärte daraufhin, dass die bis dato geltende Pflicht zur Gründung einer Niederlassung in Italien nicht mehr gefordert werde. Ein „Domizil" in Italien werde für eine Übergangszeit von drei bis vier Monaten bis zum Inkrafttreten einer völlig neuen Vorschrift für das nationale Verzeichnis der Umweltfachbetriebe als ausreichend angesehen. Als Domizil werde zum Zweck der Registrierung im nationalen Verzeichnis eine Zustelladresse in Italien definiert. Für die Zukunft erwäge die italienische Seite eine Anerkennung der nationalen Registrierung der Transportbetriebe in deren Heimatländern. Damit würde auch der Nachweis eines Domiziles in Italien entfallen.

Aus den Gesprächen in Rom ergab sich ferner, dass bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung die Funktion des technischen Verantwortlichen in antragstellenden Unternehmen vom gesetzlichen Vertreter des Unternehmens übernommen werden könne. Diese Regelung wurde zwar von den meisten italienischen Behörden als gängige Verwaltungspraxis so angewandt, allerdings fehlte hierzu eine Rechtsgrundlage.
Ebenso wurde zugesagt, dass auch Anträge ohne Gebührenmarke bearbeitet werden und die Anbringung der Marke auch im Nachhinein (bis zu zwei Jahren) erfolgen könne. Vereinbart wurde außerdem, dass in den neuen Vorschriften für das nationale Verzeichnis der Umweltfachbetriebe das beeidigte technische Gutachten neu geregelt werden wird.

Die Vertreter des italienischen Umweltministeriums brachten eine deutliche Bereitschaft zur engen Zusammenarbeit mit den betroffenen Ländern zum Ausdruck. Zusätzlich wurden die grenznahen ita - lienischen Handelskammern, die für die Registrierung in das nationale Verzeichnis der Umweltfachbetriebe zuständig sind, gebeten, die Registrierung der ausländischen Unternehmen möglichst reibungslos zu gestalten.

Der BGL erinnerte an die Einführung der Registrierungspflicht in den Niederlanden („NIWO-Registrierung") im Sommer 2004. Damals wurde für Abfalltransporte in den Niederlanden die Registrierung in die „VIHB-Liste" eingeführt. Hierzu wurde zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit zunächst die EU-Lizenz nicht anerkannt, sondern eine besondere Bestätigung eines Steuerberaters verlangt. Auch deutsche Schulungsnachweise wurden zur Registrierung zunächst nicht akzeptiert. Nach Intervention des BGL beim niederländischen

Umweltministerium wurde im Sommer 2004 die entsprechende Verordnung innerhalb von nur zwei Monaten geändert.

Ausblick

Zwar hat die italienische Legislative gezeigt, dass neue Regelungen innerhalb von nur drei Tagen eingeführt werden können. Die Hoffnung, dass eine Änderung der italienischen Verordnung ebenso schnell realisiert werden könnte, hat sich hingegen bislang nicht bestätigt.