BGL ▪ Breitenbachstraße 1 ▪ D 60487 Frankfurt/Main

Europäische Kommission
Generaldirektion Mobilität und Transport
Direktorat C – Land
Herrn Eddy Liegeois
C.1 – Straßentransport
B 1049 Brüssel

Beschwerde über Hindernisse für den grenzüberschreitenden innergemeinschaftlichen Abfallverkehr in Italien ((CHAP 2013)03887; EU-Pilot 6459/14)

Ihr Schreiben vom 17. Januar 2017

13. Februar 2017

Sehr geehrter Herr Liegeois,
sehr geehrte Damen und Herren,

federführend erlaubt sich der

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.*, Frankfurt (Deutschland)*

im Namen nachfolgender Verbände der deutschen und schweizerischen Entsorgungs- und Transportlogistikbranche

- bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V., Bonn (Deutschland),
- Verband Deutscher Metallhändler e. V. (VDM), Berlin (Deutschland),
- DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V., Berlin (Deutschland),
- Verband Deutscher Papierfabriken e. V., Bonn (Deutschland),
- Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V (BDSV), Düsseldorf (Deutschland),
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), Bern (Schweiz) sowie
- Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz (VSMR), Bern (Schweiz)

auf **noch immer bestehende, gravierende Hindernisse bei der Eintragung ausländischer Unternehmen sowohl aus der EU als auch aus Nicht-EU-Staaten in das Albo Nazionale Gestori Ambientale** hinzuweisen.

Von den aktuell etwa 2.500 in Kategorie 6 des Albo Nazionale Gestori Ambientale in Italien vorläufig registrierten nichtitalienischen Transportunternehmen haben bis heute lediglich etwa im einstelligen Prozentsatz (!) einen neuen Antrag gestellt. Nach unserem Kenntnisstand wurden die Anträge aber allesamt mit der Begründung abgelehnt, die eingereichten Nachweise entsprächen nicht den Anforderungen der italienischen Registrierungsbehörden. Um es anders auszudrücken: **Bisher ist es noch keinem ausländischen Unternehmen gelungen, sich in das Albo Nazionale Gestori Ambientale eintragen zu lassen! Dies wird sich bei Beibehaltung der aktuellen Rechtssituation auch nicht durch die erfolgte dreimonatige Fristverlängerung der Antragstellung bis zum 15. Mai 2017 ändern!**

Zum Thema Albo Nazionale Gestori Ambientale hatte der BGL Ende November 2016 in München sowie im Januar 2017 in Bern (Schweiz) Informationsveranstaltungen durchgeführt, in welcher die Modalitäten und die Probleme der Eintragung dargelegt wurden. Die Diskussion mit den betroffenen Unternehmen belegte, dass den italienischen Registrierungsbehörden einerseits zum größten Teil weder qualifizierte Vorgaben noch präzise Anforderungen bezüglich der Anerkennung ausländischer Diplome und Nachweise vorliegen, zum anderen der verwaltungsrechtliche Ermessensspielraum hinsichtlich der Akzeptanz sehr weit ausgelegt ist.

Hieraus lassen sich unverhältnismäßige Beschränkungen ableiten, die neben den Unternehmen der Transportlogistikbranche als Folge auch produzierende Unternehmen in Italien betreffen. Nach einhelliger Ansicht der Fachleute der Verbände werden diese Behinderungen kurzfristig solch dramatische Ausmaße annehmen, dass die Einfuhr <u>sämtlicher</u> Sekundärrohstoffe nach Italien völlig zum Erliegen kommen wird.

Betroffen davon sind in besonderem Maße **Altmetalle (Schrotte) und Altpapier**. Gerade italienische Hersteller, die für die Produktion auf den Einsatz von Altmetallen oder Altpapier angewiesen sind, müssten dann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ihre Produktion stark beschränken oder gar einstellen.

Zwar zeigte sich das Umweltministerium in Rom nach mehreren bilateralen Gesprächen zu einer Fristverlängerung bis 15. Mai 2017 (Grundlage: Circolare n. 149 del 2 febbraio 2017 dell'Albo nazionale gestori ambientali vom 2. Februar 2017) als auch zur gemeinsamen Lösung der größten administrativen Probleme (Grundlage: Proroga dei termini iscrizione transfrontalieri (Del_01_23_01_2017) vom 23. Januar 2017) bereit. **Dennoch steht, nach aktueller Bewertung, noch die verbindliche Lösung für ein letztes gravierendes Eintragungshindernis aus, zu deren Änderung die italienische Administration bisher nicht bereit war.**

Grund sind die für Transportunternehmen geltenden massiven Nutzungsbeschränkungen hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge, insbesondere der Auflieger bzw. Anhänger (Stichwort „Verfügbarkeit der Fahrzeuge“). Oftmals haben größere Transportunternehmen ihre jeweiligen Dienstleistungen (beispielsweise Transport, Logistik, Lagerung, Beratung)

in unterschiedlichen rechtsselbständige Tochtergesellschaften (teilweise auch in unterschiedlichen EU-Staaten) ausgegliedert. Auch viele mittelständische Unternehmen sind Kooperationen eingegangen und verleihen bzw. vermieten solche Fahrzeuge innerhalb eines gemeinsamen „Fahrzeugpools“.

Beide dargestellten Sachverhalte lässt aber die gegenwärtige Rechtslage des Albo Nazionale gerade nicht zu: sämtliche Fahrzeuge müssen sich zwingend in der ausschließlichen Verfügbarkeit des eingetragenen Unternehmens befinden und können nur für ein Unternehmen registriert und auch nur für dieses eingetragene Unternehmen zum Einsatz kommen! Somit kann beispielsweise ein Auflieger keinesfalls für zwei oder mehr Unternehmen für einen alternativen Einsatz gelistet werden. Auch die außerhalb Italiens mitunter zulässige Verwendung von Wechselkennzeichen (Einsatz bis zu drei Fahrzeugen mit gemeinsamen Kennzeichen) scheidet von daher vollständig aus.

Wegen der starken Reglementierung des Einsatzes möglicher Transportfahrzeuge bestehen somit weiterhin gravierende Rechtsverstöße gegen die europäischen Grundfreiheiten (Verstoß gegen den uneingeschränkten Warenverkehr und die uneingeschränkte Durchführung des freien Dienstleistungsverkehrs).

Nach europäischem Recht ist es ausdrücklich erlaubt, dass ein Kraftfahrzeug, welches im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt wird, an einen anderen Unternehmer verliehen, vermietet, verleast etc. und von diesem zum gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt wird. Dabei kann es sich ebenso auch um ein Tochterunternehmen handeln. Es ist gängige Praxis, im Rahmen der gesetzlichen Zulässigkeit Drittunternehmen mit einer Beförderung zu beauftragen.

Als problematisch zeigt sich hierbei die von diesem Grundsatz abweichende Regelung in Italien, insbesondere der Umstand, dass in Italien Fahrzeuge (also Zugfahrzeug und Auflieger resp. Anhänger) samt deren amtlichem Kennzeichen exakt beschrieben und registriert werden müssen. Aus diesen Eintragungsmodalitäten leitet sich die italienische Praxis ab, dass ein in Italien registriertes Fahrzeug ausschließlich nur für das Unternehmen gewerblichen Güterkraftverkehr durchführen darf, für welches es registriert ist. Die Verwendung dieses Fahrzeugs für eine andere Firma als das im Albo registrierte ist nicht möglich.

Im täglichen Prozess der Transportlogistik ist die Beauftragung von Frachtführern und Subunternehmen (als Auftragnehmer) durch den Spediteur (als Auftraggeber) Basis und Standard im Tagesgeschäft jedweder Logistikdienstleistung. **Die Beschränkung der Zulässigkeit des Fahrzeugeinsatzes nur auf eigene Fahrzeuge des eigenen Fahrzeugfuhrparks widerspricht zum einen eklatant den rechtlichen Vorgaben der EU-Verordnungen (EG) Nr. 1071/2006/EG und 1072/2006 und wird den täglichen Arbeitsablauf sämtlicher Logistikdienstleister nicht nur beschränken, sondern zum völligen Erliegen bringen!**

Diese in Italien ausgeübte Praxis ist mit europäischen Recht, aus nachfolgend dargestellten Gründen, nicht vereinbar.

1. **Die Vorgehensweise stellt einen Verstoß gegen die europäischen Grundfreiheiten dar, die unter anderem einen uneingeschränkten Warenverkehr und eine uneingeschränkte Durchführung des freien Dienstleistungsverkehrs (Art. 56 AEUV) in der europäischen Union garantieren.**

Nach Art. 56 AEUV sind Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Union für Angehörige der Mitgliedstaaten, die in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen des Leistungsempfängers ansässig sind, verboten.

2. **Die Rechtswidrigkeit der Einschränkung folgt des Weiteren aus Art. 5 b) der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 (Berufszugangsverordnung).** Nach Buchstabe b) muss ein Unternehmen als Voraussetzung bezüglich der Anforderung der Niederlassung nach Erhalt der Zulassung über ein oder mehrere Fahrzeuge verfügen, die sein Eigentum oder aufgrund eines sonstiges Rechts, beispielsweise aufgrund eines Mietkauf- oder Miet- oder Leasingvertrags, in seinem Besitz sind sowie in dem betreffenden Mitgliedstaat zugelassen sind oder auf andere Art und Weise entsprechend den Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats in Betrieb genommen werden.

   Somit ist europarechtlich vorgegeben, dass der Unternehmer als Voraussetzung einer Niederlassung über mindestens ein Fahrzeug „*verfügen*“ muss. **Die Vorschrift impliziert also ausdrücklich nicht, dass das Fahrzeug zwingend im Eigentum des Unternehmens stehen muss.** Stattdessen kann es sich auch „aufgrund eines sonstigen Rechts“, beispielsweise Miete oder Leasing, im Besitz des Unternehmens befinden.

   Das europäische Recht **sieht an dieser Stelle also ausdrücklich vor, dass Kraftfahrzeuge an andere Unternehmer vermietet bzw. verleast werden können** und der Mieter bzw. Leasingnehmer mit diesem Kraftfahrzeug gewerblichen Güterkraftverkehr durchführen kann. Somit lässt sich aus unserer Sicht hieraus keine Ermächtigungsgrundlage für die italienische Praxis ableiten, dass sich die einzusetzenden Fahrzeuge zwingend im Besitz eines Unternehmens sein müssen.

3. **Die Rechtswidrigkeit der gegenwärtigen Regelungen des Albo Nazionale ergibt sich auch aus den Vorschriften über die EU-Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EG) 1072/2009 (Marktzugangsverordnung).** Hier gesteht Artikel 4 Absatz 3 im Zusammenhang mit der Gemeinschaftslizenz dem Verkehrsunternehmer ausdrücklich, entsprechend der Anzahl ausgestellter Lizenzen und beglaubigter Kopien so viele Fahrzeuge einzusetzen, über die der Inhaber der Gemeinschaftslizenz als Eigentümer oder anderweitig verfügt, insbesondere aus Ratenkauf-, Miet- oder Leasingvertrag.

   Der europäische Gesetzgeber hat ganz bewusst darauf verzichtet, dass eine Kopie einem ganz bestimmten Fahrzeug (mit amtlichen Kennzeichen) zugeordnet werden muss. Deswegen sind in den Lizenzen (entsprechend dem in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 enthaltenen verbindlichen Muster für die EU-Gemeinschaftslizenz) **keine amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge anzugeben**. Der Grund liegt darin, dass es dem Verkehrsunternehmer freistehen soll, welche Fahrzeuge er einsetzt und wie er sich diese beschafft (Kauf, Miete, Leasing, etc.).

   Die momentane Forderung im italienischen Recht, dass sämtliche Kennzeichen sämtlicher Fahrzeuge anzugeben sind, widerspricht eindeutig den europäischen Regelungen. Hier dürfte lediglich die Anzahl der vorhandenen EU-Lizenzen und der beglaubigten Kopien abgefragt werden.

Fazit:

Aus den oben dargestellten Gründen ergibt sich, dass die gegenwärtige italienische Eintragungspraxis unter zwingender Angabe der Fahrzeugkennzeichen und der damit verbundene eingeschränkte Fahrzeugeinsatz geltendem europäischen Recht widerspricht und einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die europäischen Grundfreiheiten darstellt.

Aus diesem Grunde ersuchen wir die Kommission dringend, auf die italienische Regierung einzuwirken, damit diese die aktuell geübte Praxis an europäischem Recht ausrichtet.

Den Unternehmen der deutschen, italienischen und schweizerischen Entsorgungs- und Transportlogistikbranche wäre geholfen, wenn sowohl die Notwendigkeit der Angabe als auch die Aktualisierung der amtlichen Kennzeichen der eingesetzten Fahrzeuge zumindest im Rahmen der Eintragung in Kapitel 6 des Albo Nazionale (Grenzüberschreitende Abfalltransporte) entfiele.

Abschließend möchten wir anmerken, dass im Zusammenhang mit der nationalen Umsetzung des Artikel 26 der sog. „EU-Abfallrahmenrichtlinie“ (Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien) kein anderer Mitgliedsstaat für die entsprechende Registrierung bzw. Erlaubnis zur Beförderung von Abfällen die Angabe von Fahrzeugkennzeichen verlangt.

Zu weiteren Fragen steht Ihnen Herr Guido Koschany vom BGL (koschany@bgl-ev.de; Tel 0049 69 7919 291) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Hauptgeschäftsführer

Guido Koschany
Leiter Abteilung Umwelt, Gefahrgut und Entsorgung

Ralf Schmitz
Hauptgeschäftsführer

Eric Rehbock
Hauptgeschäftsführer

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Breitenbachstraße 1
D 60487 Frankfurt/Main (Deutschland)

Verband Deutscher Metallhändler e. V. (VDM)
Hedemannstraße 13
D 10969 Berlin (Deutschland)

bvse - Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V.
Fränkische Straße 2
D 53229 Bonn (Deutschland)

Jan Nemec
General Delegate ad interim

IRU International Road Transport Union
IRU Permanent Delegation to the EU
32-34 av. de Tervueren, Box 37
1040 Brussels (Belgien)

Frank H ster
Hauptgeschäftsführer

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Unter den Linden 24
10117 Berlin (Deutschland)

Klaus Windhager
Hauptgeschäftsführer

Verband Deutscher Papierfabriken e. V.
Adenauerallee 55
53113 Bonn (Deutschland)

Dr. Rainer Cosson
Hauptgeschäftsführer

Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen e.V (BDSV)
Berliner Allee 57
40212 Düsseldorf (Deutschland)

Adrian Amstutz
ASTAG-Zentralpräsi-
dent und Nationalrat

Reto Jaussi
ASTAG-Direktor

Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)
Wölflistrasse 5
3006 Bern (Schweiz)

Dr. Thomas Bähler
Geschäftsführer

Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz (VSMR)
Effingerstrasse 1
3001 Bern (Schweiz)