DSLV Bundesverband Spedition und Logistik

Stellungnahme

zum Referentenentwurf für ein erstes Gesetz zur Änderung des Elektro- und Elektronikgesetzes

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org | twitter.com/DSLV_Berlin

15. Oktober 2020

Zum Referentenentwurf eines ersten Gesetz zur Änderung des Elektro- und Elektronikgesetzes nehmen wir wie folgt Stellung:

Die deutsche Speditions- und Logistikbranche unterstützt grundsätzlich das Anliegen des Gesetzgebers, Abfälle von Elektro- und Elektronikgeräten zu vermeiden und die Effizienz der Ressourcennutzung zu verbessern.

Gleichwohl bestehen erhebliche Bedenken gegen die rechtlichen Zulässigkeit sowie der Wirksamkeit einzelner Regelungen des ElektroG-EW, insbesondere hinsichtlich des Anwendungsbereichs sowie der Pflichten sogenannter Fulfilment-Dienstleister.

Anwendungsbereich

Der Anwendungsbereich ist insbesondere hinsichtlich der erstmals geregelten Rechtsfigur des „Fulfilment-Dienstleisters“ unbestimmt gefasst. Gemäß § 3 Nr. 11c. ElektroG-EW ist Fulfilment-Dienstleister jede natürliche oder juristische Person oder Personengesellschaft, die im Rahmen einer Geschäftstätigkeit von den Dienstleistungen Lagerhaltung, Verpackung, Adressierung, Versand mindestens zwei erbringt.

Im Ergebnis werden Fulfilment-Dienstleister gemäß § 6 Absatz 2 ElektroG-EW ebenso adressiert wie Hersteller und deren Bevollmächtigte, Vertreiber und Betreiber eines elektronischen Marktplatzes. Diese Gleichsetzung von Fulfilment-Dienstleistern mit den vorgenannten Marktteilnehmern ist sachlich nicht gerechtfertigt. Entgegen der Entwurfsbegründung (S. 47 unten) ist nicht ersichtlich, inwiefern Fulfilment-Dienstleister, die beispielsweise Elektrogeräte einlagern, von Verkäufen dieser Elektrogeräte profitieren sollen. Anders als Hersteller, deren Bevollmächtigte, Vertreiber oder elektronische Marktplätze haben Fulfilment-Dienstleister in der Regel kein eigenes wirtschaftliches Interesse am Verkauf der von ihnen eingelagerten, verpackten, adressierten oder versandten Waren.

Im Gegensatz zu Herstellern, Vertreibern und Betreibern elektronischer Marktplätze bringen Fulfilment-Dienstleister Elektro- und Elektronikartikel auch nicht im eigenen Interesse aktiv in den Verkehr. Auch haben sie kein wirtschaftliches Eigeninteresse am Verkauf dieser Güter. Anders als die anderen im ElektrG-EW genannten Marktteilnehmer haben Fulfilment-Dienstleister auch nicht zwangsläufig ein Nähe- oder gar Vertragsverhältnis zu den Herstellern oder sonstigen am Vertrieb interessierten juristischen Personen, da die vier genannten Tätigkeiten des Fulfilment-Dienstleisters typische Tätigkeiten eines herkömmlichen Logistikers sind, die dem Transport der Güter dienen sollen. Eine vertragliche Vereinbarung zur Erbringung dieser Dienstleistung(en) wird oftmals noch nicht einmal direkt mit dem Hersteller oder dem Vertreiber der Waren geschlossen, sondern entlang der Lieferkette mit anderen Logistikunternehmen, Zwischenhändlern oder Käufern.

Keine Fulfilment-Dienstleister sind nach dem vorliegenden Gesetzentwurf neben Post- und Paketzustelldienstleistern *Frachtverkehrsdienstleister*. Unklar und weder im vorliegenden Entwurf noch sonst in einer einschlägigen Rechtsquelle definiert ist der Rechtsbegriff des Frachtverkehrsdienstleisters.

Das deutsche Handelsgesetzbuch (HGB) regelt in seinem 4. Buch, 4. Abschnitt (§§ 407 ff. HGB) das *Frachtgeschäft*. Demnach wären nach hiesigem Verständnis alle natürlichen und juristischen Personen vom Anwendungsbereich des ElektroG-EW ausgenommen, die im Rahmen ihrer geschäftlichen Tätigkeit Fracht-, d.h. Güterbeförderungsverträge erfüllen. Unter *Frachtverkehrsdienstleistern* im Sinne des § 3 Nr. 11c. ElektroG-EW wären daher sowohl Frachtführer zu verstehen als auch Spediteure, auf die gemäß §§ 458 ff. HGB frachtrechtliche Vorschriften anwendbar sind oder die eine Güterbeförderung organisieren. Eine solche Auslegung des Ausnahmetatbestandes des *Frachtverkehrsdienstleisters* ist sachgerecht. Denn grundsätzlich zählen die vier aufgezählten Dienstleistungen zum typischen Tätigkeitsfeld herkömmlicher Logistikdienstleister, die für die Erfüllung eines Frachtvertrages, also zur Beförderung eines Gutes vom Absender zum Empfänger unerlässlich sind. Erbringt also eine natürliche oder juristische Person eine oder mehrere der vier genannten Dienstleitungen, wäre sie dann nicht den Pflichten des ElektroG-EW unterworfen, wenn sie allgemein Beförderungen durchführt oder sich hierzu vertraglich verpflichtet.

Auch dann, wenn der Gesetzgeber hinsichtlich des Ausnahmetatbestandes einen laut Entwurfsbegründung (S. 46) offenbar beabsichtigten Gleichklang mit dem Wortlaut des Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 herstellen würde und alle *Frachtverkehrsdienstleist**ungen*** (statt Frachtverkehrsdienstleist**er**) vom Anwendungsbereich des ElektroG-EW ausschließen würde, dürfte sich inhaltlich wenig ändern. In diesem Fall wäre eine natürliche oder juristische Person dann kein Fulfilment-Dienstleister im Sinne des ElektroG, wenn sie eine oder mehrere der Dienstleistungen Lagerhaltung, Verpackung, Adressierung und Versand im Rahmen einer Frachtverkehrsdienstleistung, also im Rahmen oder zur Erfüllung einer Güterbeförderung erbringt.

Eine entsprechende gesetzliche Klarstellung des Anwendungsbereichs wäre im Rechtssicherheitsinteresse sinnvoll.

Verbotene Tätigkeiten

Es bestehen erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken gegen den vorliegenden Entwurf. Das in § 6 Absatz 2 Satz 2 ElektroG-EW für Fulfilment-Dienstleister vorgesehene Verbot, eine der in § 3 Nummer 11c. ElektroG-EW genannten Dienstleistungen zu erbringen, wenn der Hersteller der betreffenden Geräte nicht ordnungsgemäß registriert ist, stellt einen ungerechtfertigten Eingriff in die Berufs- bzw. Berufsausübungsfreiheit der Fulfilment-

Dienstleister gemäß Art. 12 GG dar. Die Regelung berücksichtigt nicht, dass Fulfilment-Dienstleister nicht zwingend von den registrierungspflichtigen Herstellern beauftrag werden, sondern ebenso von anderen Marktteilnehmern wie Importeuren, Zwischenhändlern oder Käufern. Eine Überprüfung, ob der dem Fulfilment-Dienstleister gegebenenfalls sogar unbekannte Hersteller ordnungsgemäß registriert ist, ist oftmals sowohl aus tatsächlichen als auch rechtlichen Gründen schlicht nicht möglich.

Die beabsichtigte Regelung greift daher unverhältnismäßig in die Berufs- sowie die Berufsausübungsfreiheit der Fulfilment-Dienstleister ein, da sie schlicht ungeeignet ist, den gesetzlichen Zweck zu erreichen. Zweck des ElektroG-EW ist gemäß § 1 insbesondere die Vermeidung von Abfällen von Elektro- und Elektronikgeräten sowie die Vorbereitung zur Wiederverwendung, das Recycling und andere Formen der Verwertung solcher Abfälle. Das Verbot keiner der genannten Dienstleistungen ist nicht geeignet, diesen Gesetzeszweck zu erreichen. Durch ein Verbot in Unkenntnis einer falschen Hersteller-Registrierung erbrachter Lagerhaltungs-, Verpackungs-, Adressierungs- oder Versandleistungen werden weder Abfälle vermieden noch die Wiederverwendung von Altgeräten gefördert. Als Mittel, beauftragte Fulfilment-Dienstleister anzuhalten, die Korrektheit der Hersteller-Registrierung zu überprüfen, ist das Verbot angesichts der oben dargestellten vielfältigen Vertragskonstellationen ungeeignet.

Sanktionierung

Gemäß § 37 Absatz 1 ElektroG-EW registriert die zuständige Behörde den Hersteller auf dessen Antrag mit der Marke, der Firma, dem Ort der Niederlassung sowie der Geräteart. Unklar ist, wie es Fulfilment-Dienstleistern möglich sein soll, die Korrektheit einer Registrierung vollumfänglich zu überprüfen. Marken-, wirtschafts- und datenschutzrechtliche Anforderungen würden einen nicht zu bewältigenden Überprüfungsaufwand erfordern.

Gemäß § 45 Absatz 1 Nr. 4, Absatz 2 ElektroG-EW soll die Erbringung von Lagerhaltungs-, Verpackungs-, Adressierung- oder Versandleistungen mit einer Geldbuße von bis zu hunderttausend Euro belegt werden können, wenn der Fulfilment-Dienstleister fahrlässig nicht erkennt, dass der Hersteller oder sein Bevollmächtigter nicht ordnungsgemäß registriert ist. Diese vorgesehene Sanktionierung ist sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach unangemessen. Aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen ist dem Dienstleister oftmals mit zumutbarem Aufwand überhaupt nicht möglich, die Korrektheit der Registrierung zu überprüfen. Dies gilt insbesondere in jenen Fällen, in denen der Dienstleister als Subunternehmer für den Vertragspartner des Herstellers tätig wird, oder aus anderen rechtlichen Gründen in keinerlei rechtlicher Beziehung zum Hersteller steht. Vertragliche Auskunftsansprüche gegenüber dem Hersteller bestehen in diesen Fällen nicht.

Darüber hinaus ist der Anwendungsbereich des Gesetzes sowie der Ausnahmetatbestand für Frachtverkehrsdienstleister nicht hinreichend bestimmt oder bestimmbar (s.o.). Mithin scheitert eine ordnungswidrigkeitenrechtliche Sanktionierung am verfassungsmäßigen

Bestimmtheitsgrundsatz. Da bereits der Kreis der Adressatenkreis der Verbotsnorm vage und unbestimmt formuliert ist, wäre eine Sanktionierung eines vermeintlichen Fehlverhaltens verfassungsrechtlich überaus bedenklich.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien

Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen von etwa 3.000 Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Zürich, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlic

h-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.