

Klärung des Verbleibs von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen

Regina Kohlmeyer, Knut Sander, Matthias Jung und Lukas Wagner

1.	Hintergrund und Motivation	285
2.	Vorgehensweise und Verbleibsszenarien	286
3.	Klärung der (rein) statistischen Ursachen der Lücke beim Fahrzeugverbleib	287
3.1.	Neuberechnung der endgültig außer Betrieb gesetzten Kraftfahrzeuge	287
3.2.	Gebrauchtfahrzeugexporte in EU-Mitgliedstaaten	289
3.3.	Gebrauchtfahrzeugexporte in Nicht-EU-Staaten	289
3.4.	Zusammenfassung der Klärung des Verbleibs durch Neubewertung der statistischen Angaben.....	292
4.	Analyse der verbleibenden Lücke	294
4.1.	Verbleib außerhalb Deutschlands	294
4.2.	Verbleib im Inland	295
5.	Maßnahmenvorschläge für die verbleibende Lücke.....	298
5.1.	Stärkung des Verwertungsnachweises.....	299
5.2.	Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug/Altfahrzeug.....	301
5.3.	Stärkung des Vollzugs gegen nicht anerkannte Demontage.....	302
5.4.	Fahrzeughandel über Internetportale und Restwertbörsen	302
6.	Zusammenfassung	303
7.	Quellen	304

1. Hintergrund und Motivation

Altfahrzeuge enthalten sowohl Schadstoffe als auch Wertstoffe. Daher ist es das Ziel der EG-Altfahrzeug-Richtlinie aus dem Jahr 2000, die ordnungsgemäße Behandlung und Schadstoffentfrachtung aller Altfahrzeuge sowie ihre Verwertung entsprechend den vorgegebenen Recycling- und Verwertungsquoten sicherzustellen.

Zur Behandlung und Verwertung von Altfahrzeugen stehen in Deutschland etwa 1.200 Demontagebetriebe und etwa 50 Schredderanlagen mit einer Anerkennung nach Altfahrzeugverordnung zur Verfügung [2, S. 10; 38].

Entsprechend ist es wichtig, dass diese ordnungsgemäße Behandlung und Verwertung der Altfahrzeuge bzw. ein Verbleib der Fahrzeuge auch belegt werden kann.

Mit den vorliegenden statistischen Angaben war es in den letzten Jahren in Deutschland nicht möglich, den Verbleib aller endgültig in Deutschland außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge zu belegen. Für das Jahr 2013 klaffte beispielsweise in Deutschland nach dem Kenntnisstand im Frühjahr 2015 eine Lücke mit statistisch nicht nachweisbarem Verbleib von 1,18 Millionen Fahrzeugen, Bild 1 und [2]. Auch in der EU gibt es einen unbekanntem Verbleib in Höhe von jährlich über drei Millionen Fahrzeugen [5].

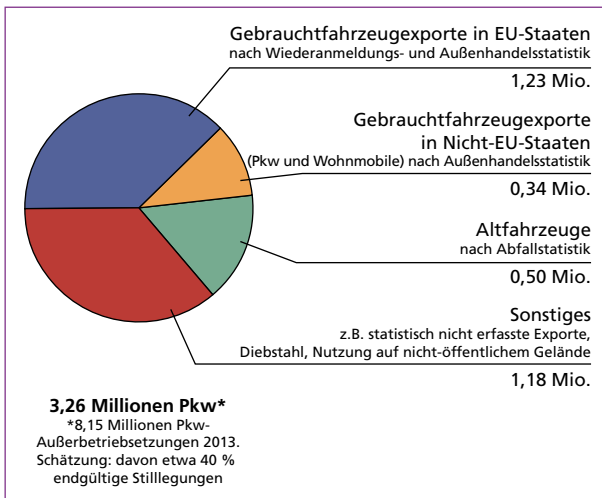


Bild 1:

Verbleib der endgültig in Deutschland außer Betrieb gesetzten Pkw (Gebraucht- und Altfahrzeuge) 2013, Kenntnisstand Frühjahr 2015

Quelle: BMUB/UBA: Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2013. Bonn, Dessau-Roßlau, 30.06.2015. Erreichbar über www.bmub.bund.de/N50180/; Zugriff am 5.12.2016

Diese seit mehreren Jahren beobachtete *statistische Lücke* beim Verbleib von endgültig in Deutschland außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen nahmen das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt zum Anlass, eine Studie im Rahmen des Umweltforschungsplanes (UFOPLAN) zur Aufklärung des Verbleibs der Fahrzeuge zu initiieren. Das Projekt mit dem Titel *Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen* wurde von der Ökopool GmbH zusammen mit dem Wuppertal-Institut und Prof. Dr. Sanden als Autoren erarbeitet.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Konferenzbeitrags befand sich das Vorhaben in der abschließenden Bearbeitung. Insofern handelt es sich bei den nachfolgenden Darstellungen um vorläufige Ergebnisse und Darstellungen.

2. Vorgehensweise und Verbleibsszenarien

Die Verbleibswege endgültig außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge, die Akteurskonstellationen und die relevanten Einflussfaktoren bilden ein sehr komplexes Themenfeld.

Zur Strukturierung der Untersuchung sowie der Ergebnisdarstellungen erfolgte daher die Systematisierung der Verbleibsweg von Fahrzeugen in Szenarien, Bild 2.

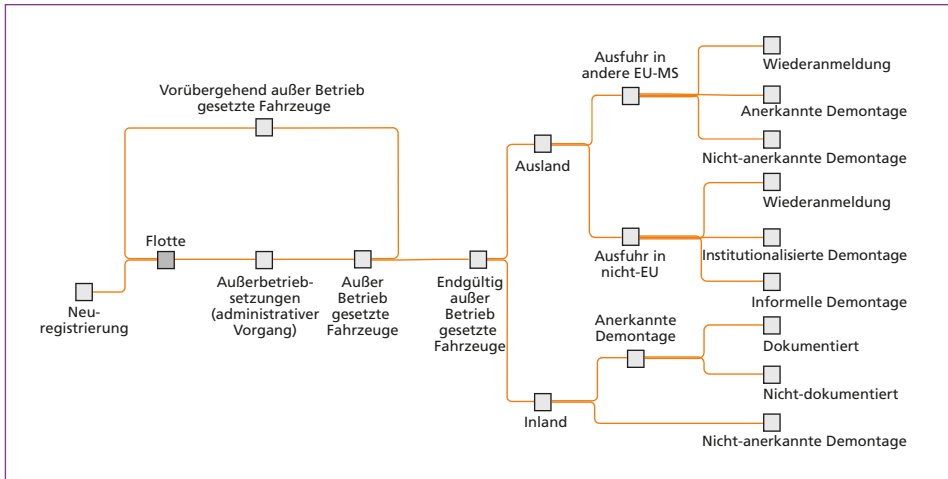


Bild 2: Schematischer Überblick über Szenarien zum Verbleib von Fahrzeugen

Für jedes Szenario wurden die Akteure, die Informationsflüsse über den Fahrzeugverbleib, die statistischen Datenbasen, relevante Rechtsnormen und Vorgänge der Überwachung im Status Quo identifiziert und bestehende Lücken dargestellt. Darauf aufbauend wurde der Verbleib von außer Betrieb gesetzten Fahrzeugen für das Stichjahr 2013 analysiert.

3. Klärung der (rein) statistischen Ursachen der Lücke beim Fahrzeugverbleib

Im Rahmen des Projekts wurden die Gesamtanzahl und die einzelnen Segmente der Verbleibsbetrachtung aus Bild 1 für das Jahr 2013 hinsichtlich einer Verbesserung der statistischen Datenbasis überprüft. Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

3.1. Neuberechnung der endgültig außer Betrieb gesetzten Kraftfahrzeuge

Da bei den Außerbetriebsetzungen von Kraftfahrzeugen in Deutschland nicht zwischen *vorübergehend* und *endgültig* unterschieden wird und sich den Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes lediglich die Gesamtanzahl der Außerbetriebsetzungen entnehmen lässt, wurde in den Vorjahren die Anzahl der **endgültig** in Deutschland außer Betrieb gesetzten Kraftfahrzeuge über eine Abschätzung aus der Anzahl der insgesamt außer Betrieb gesetzten Pkw ermittelt. Anhand der vor 2007 noch differenzierbaren Ereignisse war eine Quote der endgültigen Außerbetriebsetzungen (im Folgenden Außerbetriebsetzungsquote) von etwa 40 Prozent aller Außerbetriebsetzungen unter damaligen Rahmenbedingungen ermittelt worden, welche bis zu den Berechnungen für

das Jahr 2013 verwendet wurde. Damit wurde die Anzahl der endgültig außer Betrieb gesetzten Pkw im Jahr 2013 mit 40 Prozent der 8,15 Millionen Außerbetriebsetzungen, d.h. etwa 3,26 Millionen, abgeschätzt [2].

Nun berechnete das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die endgültige Außerbetriebsetzungsquote durch eine ausführliche Analyse der vorhandenen Außerbetriebsetzungsdaten neu. Für alle über acht Millionen Außerbetriebsetzungen des Jahres 2010 wurde anhand der Mitteilungen im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) nachverfolgt, inwieweit diese in den folgenden vier Jahren noch einmal zugelassen wurden oder nicht.

Dies ergab folgende Ergebnisse:

- Jeweils etwa vier Prozent der Fahrzeuge weisen im Jahr der Außerbetriebsetzung mehr als eine Außerbetriebsetzung auf. Die Anzahl der Außerbetriebsetzungen muss daher um etwa vier Prozent reduziert werden, um die interessierende Anzahl der betroffenen Fahrzeuge zu erhalten.
- Ergänzend zur bisherigen Betrachtung bezog das KBA neben den Pkw (Fahrzeugklasse M1) auch die leichten Nutzfahrzeuge (Fahrzeugklasse N1) ein, da auch diese im Geltungsbereich der Altfahrzeug-Richtlinie liegen.
- Die neu ermittelte Außerbetriebsetzungsquote für Pkw beträgt 33,3 % und für die mengenmäßig kleinere Klasse der leichten Nutzfahrzeuge 41,4 %. Die bisherige Schätzung von 40 % hatte die Anzahl der endgültig außer Betrieb gesetzten Pkw entsprechend stark überschätzt.

Ausgehend von 8,15 Millionen außer Betrieb gesetzten Pkw und 0,36 Millionen außer Betrieb gesetzten leichten Nutzfahrzeugen ergibt die Anwendung der vier Prozent-Korrektur und der neuen Außerbetriebsetzungsquoten insgesamt 2,75 Millionen außer Betrieb gesetzte M1- und N1-Fahrzeuge im Jahr 2013.

Insgesamt konnten die Daten für 2013 durch die Neuberechnung von 3,26 Millionen um 0,51 Millionen auf etwa 2,75 Millionen endgültig in Deutschland außer Betrieb gesetzte M1- und N1-Kraftfahrzeuge korrigiert werden, Tabelle 1.

Tabelle 1: Außerbetriebsetzungen und endgültige Außerbetriebsetzungen im Jahr 2013 (bisher und aktualisiert)

	Außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge	Endgültige Außerbetriebsetzungsquote	Endgültig in Deutschland außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge
2013 – Kenntnisstand zu Projektbeginn [BMUB/UBA]			
M 1 – Pkw	8.149.973	Schätzung: 40 %	etwa 3.260.000
2013 – aktualisierte Berechnung des KBA			
M 1 – Pkw	96 % von 8.149.973 ≈ 7.824.000	33,3 %	≈ 2.605.400
N 1 – leichte Nutzfahrzeuge	96 % von 361.499 ≈ 347.000	41,4 %	≈ 143.700
Summe M1+N1	≈ 8.171.000		≈ 2.749.100

Quelle: BMUB/UBA: Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2013. Bonn, Dessau-Roßlau, 30.06.2015. Erreichbar über www.bmub.bund.de/N50180/; Zugriff am 5.12.2016

Ausblick

Mit einer Neubestimmung der endgültigen Außerbetriebsetzungsquoten durch das KBA etwa alle drei Jahre ließe sich die reale Höhe der endgültig in Deutschland außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge langfristig ermitteln.

3.2. Gebrauchtfahrzeugexporte in EU-Mitgliedstaaten

Aufgrund der hohen Meldeschwellen von derzeit 500.000 Euro Wert der Versendungen in andere EU-Mitgliedstaaten pro Exporteur [9] ist die Intrahandelsstatistik keine erschöpfende Datenquelle zur Dokumentation der Verbringungen von Gebrauchtfahrzeugen in andere EU-Mitgliedstaaten. Als Ersatzwert für die Exportdaten wird daher die REGINA-Wiederanmeldungsstatistik des KBA herangezogen. Die Daten stammen aus dem Informationsaustausch mit den anderen EU-Mitgliedstaaten über die Wiederzulassung von Kraftfahrzeugen, die vorher in Deutschland zugelassen waren, basierend auf der Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge. Ergänzend wurden für einige Mitgliedstaaten Daten der Intrahandelsstatistik herangezogen, wenn diese auf eine höhere Anzahl von Verbringungen hinwiesen. Insgesamt ließen sich aus beiden Quellen für das Jahr 2013 1.234.068 Gebrauchtfahrzeugexporte in andere EU-Mitgliedstaaten statistisch belegen [3, S. 28].

Das KBA bewertete den Grad der Vollständigkeit der verfügbaren REGINA-Daten je Mitgliedstaat. Anhand dieser Einschätzung und verschiedener weiterer verfügbarer Informationen wurden Korrekturen bzw. Zuschätzungen der Wiederanmeldungsdaten vorgenommen. Im Falle Österreichs konnte beispielsweise durch Recherche der entsprechenden Statistik [7] die Anzahl von Gebrauchtfahrzeugen, die in Österreich im Jahr 2013 zugelassen wurden und vorher in Deutschland zugelassen waren, um mehr als 40.000 Fahrzeuge im Vergleich zu den bisher verfügbaren Angaben nach oben korrigiert werden. Für einige Länder wie Italien und Großbritannien wird die Bedeutung deutscher Gebrauchtwagen als gering eingeschätzt, während beispielsweise für Spanien eine ähnliche Zuschätzung wie für Österreich vorgenommen wurde.

Insgesamt ist die Anzahl der in EU-Staaten verbrachten Gebrauchtfahrzeuge nach derzeitigem Kenntnisstand um eine Anzahl in der Größenordnung von etwa 140.000 für das Jahr 2013 zu erhöhen.

Ausblick

Die Qualität des Informationsaustausches zu den Wiederanmeldungen zwischen dem KBA und den Partnerbehörden in den Mitgliedstaaten wird kontinuierlich verbessert. Mittelfristige Chancen werden in der automatisierten Übermittlung der Wiederanmeldungsdaten durch alle Staaten in dem Netzwerk der nationalen Fahrzeugregister mittels EUCARIS (**E**uropean **C**ar and driving license **I**nformation **S**ystem) gesehen.

3.3. Gebrauchtfahrzeugexporte in Nicht-EU-Staaten

Im Vergleich zu den Verbringungen in EU-Mitgliedstaaten haben die Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten (Drittstaaten) einen geringeren Umfang. Als Datenbasis dient die Außenhandelsstatistik. Nachdem der

Außenhandelsstatistik für das Jahr 2013 zunächst Ausfuhren von Gebrauchtwagen (Pkw und Wohnmobile) in Höhe von 344.551 Kfz entnommen worden waren [2], konnten inzwischen die Ausfuhren der gebrauchten Lkw bis fünf Tonnen ergänzt werden, die zum größten Teil zu den N1-Kfz zählen dürften. Damit erhöht sich der Wert der in der Außenhandelsstatistik erfassten Ausfuhren um 41.157 Kfz auf insgesamt 385.708 Kfz.

Analyse der Ausfuhren

Der deutsche Zoll hat Daten über alle Ausfuhren von Gebrauchtfahrzeugen in Nicht-EU-Staaten für das Jahr 2013 speziell zur Auswertung im dargestellten Projekt bereitgestellt [10]. Auf Grundlage dieser Daten wurden 374.030 Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M1 und N1 ausgewiesen¹, die im Jahr 2013 in einen Nicht-EU-Staat ausgeführt wurden. Bild 3 differenziert nach Zielland, Fahrzeugart und Hubraum.

Die vom deutschen Zoll bereitgestellten Daten über die Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen aus Deutschland beinhaltet ebenfalls die bei den Ausfuhranmeldungen gemachten Wertangaben für die Fahrzeuge. Die Auswertung ergab, dass 38 % der zur Fahrzeugklasse M1 zu rechnenden Ausfuhren eine Wertangabe von > 3.000 Euro hatten und damit für das einstufige Ausfuhrverfahren nicht in Frage kamen, soweit es in den Mitgliedstaaten keine Sonderregelungen gab. Bei den Fahrzeugen, die mutmaßlich der Fahrzeugklasse N1 zuzuordnen sind, lag der Anteil der Fahrzeuge mit einem Wert > 3.000 Euro bei 81,7 Prozent.

Informationsflüsse, einstufiges Zollverfahren

Die Analyse der Fahrzeugausfuhrdaten und der verbundenen Informationsflüsse zeigte, dass Gebrauchtfahrzeuge aus Deutschland, die im einstufigen Verfahren bzw. durch Zollagenten aus einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgeführt werden (Ausgangszollstelle), von der deutschen Zollstatistik systematisch nicht erfasst werden. Dieses Verfahren kommt potenziell nur für Ausfuhren mit einem Wert bis zu 3.000 Euro in Frage.

Am Beispiel Belgiens mit der Ausgangszollstelle Hafen Antwerpen lässt sich sagen, dass es im Jahr 2013 zu einer statistischen Nichterfassung in der deutschen Außenhandelsstatistik von mindestens 116.732 Gebrauchtfahrzeugen der Fahrzeugklasse M1, die letztmalig in Deutschland zugelassen waren, gekommen ist. Dabei handelt es sich um eine systematische Lücke im derzeitigen Informationsfluss. Es ist daher zu vermuten, dass vergleichbare Lücken auch für andere ausländische Ausgangszollstellen bestehen. Eine Orientierung, welche Länder dabei besonders mengenrelevant sein könnten, gibt ein Blick auf die ausländischen Ausgangszollstellen mit den meisten Gebrauchtfahrzeugausgängen aus Deutschland im Jahr 2013, die vom deutschen Zoll erfasst wurden. Nach Belgien mit Antwerpen ist Polen sowohl in der Anzahl der ausgeführten und vom Zoll erfassten Gebrauchtfahrzeuge als auch in der Anzahl der Ausgangszollstellen am stärksten repräsentiert.

¹ Die Anzahl der beim Zoll erfassten Ausfuhren unterscheidet sich in geringem Umfang (3 %) von der in der Außenhandelsstatistik des Statistischen Bundesamts veröffentlichten Anzahl. Die Daten des Zolls umfassen ausschließlich solche Fahrzeugausfuhren, für die nicht nur eine Anmeldung, sondern auch eine Bestätigung der Ausfuhr erfolgte. Es ist zu vermuten, dass für einige Fahrzeuge keine Bestätigung der ausländischen Ausgangszollstelle über die tatsächlich erfolgte Ausfuhr an die deutsche Ausfuhrzollstelle übermittelt wurde.

Die Auswertung der Ausfahrwege und -zahlen über Zollausgangsstellen in anderen EU-Mitgliedstaaten ergab eine Hochrechnung für die Anzahl der in Deutschland nicht statistisch erfassten in Nicht-EU-Staaten ausgeführten Fahrzeuge zwischen etwa 184.000 und etwa 363.000 Stück. Die Autoren gehen davon aus, dass der reale Wert in Richtung des unteren mittleren Bereiches geht. Daher müssen die Ausfuhrdaten der Außenhandelsstatistik für 2013 um eine Größenordnung von **etwa 210.000** zusätzlichen nicht erfassten Gebrauchtfahrzeugexporten korrigiert werden.

Insgesamt muss nach derzeitigem Kenntnisstand die Anzahl der in Nicht-EU-Staaten ausgeführten Fahrzeuge für das Jahr 2013 um eine Anzahl in der Größenordnung von etwa 250.000 erhöht werden. In dieser Zahl enthalten sind

- die bisher nicht berücksichtigten, aber in der Außenhandelsstatistik erfassten Ausfuhren von N1-Fahrzeugen: etwa 41.000, siehe oben,
- die bisher vom deutschen Zoll nicht erfassten Ausfuhren im einstufigen Ausfuhrverfahren
 - * über die Ausgangszollstelle Antwerpen: etwa 116.000, und
 - * über alle weiteren ausländischen Ausgangszollstellen: etwa 93.000 (Zuschätzung).

Zusammen mit den bisher berücksichtigten Ausfuhren von M1-Fahrzeugen (etwa 344.000) ergibt dies eine Gesamtzahl von etwa 590.000 aus Deutschland in Nicht-EU-Staaten ausgeführten M1- und N1-Fahrzeugen im Jahr 2013.

Ausblick

Im Zuge der Umsetzung des modernisierten Zoll-Kodex bzw. Zollkodex der Union wird auch ein modernes IT-System bis 2020 etabliert: e-Zoll, basierend auf der E-Zoll-Entscheidung Nr. 70/2008/EG über ein papierloses Arbeitsumfeld für Zoll und Handel. Im Zuge dessen ist zu erwarten, dass auch ein Informationsfluss von den Zollbehörden im EU-Ausland zum deutschen Zoll etabliert wird, durch den Informationen zu Fahrzeugausfuhren aus Deutschland verfügbar werden, die bei einer ausländischen Zollaussgangsstelle im einstufigen Verfahren angemeldet wurden.

3.4. Zusammenfassung der Klärung des Verbleibs durch Neubewertung der statistischen Angaben

Tabelle 2 fasst die in den vorigen Abschnitten 3.1 bis 3.3 dargestellten statistischen Neubewertungen durch Neuberechnungen, Einbeziehung der N1-Fahrzeuge sowie Zuschätzungen zusammen. Es ist erkennbar, dass sich die *statistische Lücke* des nicht belegbaren Verbleibs nach diesen Neubewertungen von 1,18 Millionen Fahrzeugen um fast eine Million auf 0,29 Millionen Fahrzeuge (M1 und N1) verringerte, Bild 4.

Tabelle 2: Neubewertung der statistischen Angaben zum Verbleib der endgültig in Deutschland außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge 2013 und Beiträge zur Schließung der *statistischen Lücke*

	Anzahl Fahrzeuge 2013 (Kenntnisstand Frühjahr 2015)	Anzahl Fahrzeuge 2013 (Kenntnisstand Herbst 2016)	Differenz = Beitrag zur Schließung der Lücke 2013	Aktualisierung in Stichworten
Endgültige Außerbetriebsetzungen in Deutschland	3,26 Mio.	2,75 Mio.	- 0,51 Mio.	a) Einbeziehung N1-Fahrzeuge b) 4 % Abzug für mehrfache Außerbetriebsetzungen in 1 Jahr c) Neue Außerbetriebsetzungsquoten statt 40 % nun 33,3 % (M1) und 41,4 % (N1) Effekte auf Lücke: - 0,65 Mio. durch Aktualisierung M1 + 0,14 Mio. durch Einbeziehung N1
Altfahrzeuge	0,50 Mio.	0,50 Mio.	0,00 Mio.	
Gebrauchtfahrzeugexporte in EU-Staaten	1,23 Mio.	1,37 Mio.	- 0,14 Mio.	- 0,14 Mio.: Zuschätzung zur Vervollständigung der Wiederanmeldungsstatistik des KBA
Gebrauchtfahrzeugexporte in Nicht-EU-Staaten	0,34 Mio.	0,59 Mio.	- 0,25 Mio.	- 0,04 Mio.: Ergänzung Außenhandelsstatistik für Lkw bis 5 t - 0,21 Mio.: Zuschätzung für Ausfuhren mit Zollanmeldungen im einstufigen Verfahren
Sonstiger Verbleib, statistisch nicht geklärt	1,18 Mio.	0,29 Mio.	Verringerung der Lücke: - 0,90 Mio.	Fazit Sonstiger Verbleib: 2013: 0,29 Mio. Kfz.

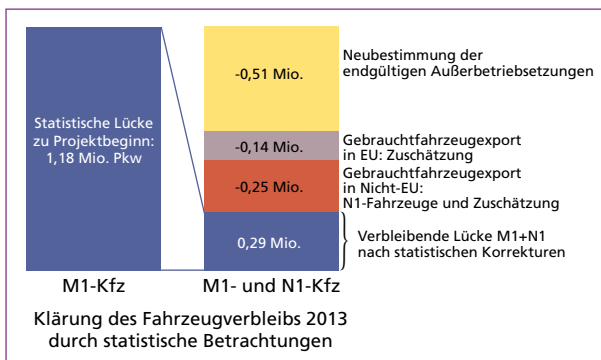


Bild 4:

Verringerung der *statistischen Lücke* beim Verbleib der endgültig außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge des Jahres 2013 durch statistische Neubewertungen

Im Vergleich zu den veröffentlichten vorläufigen Ergebnissen in [3, S. 34] haben sich durch die Berücksichtigung von etwa vier Prozent Mehrfach-Außerbetriebsetzungen (Abschnitt 3.1.) und eine geringere Zuschätzung der statistisch nicht erfassten Nicht-EU-Gebrauchtfahrzeugausfuhren (0,21 Millionen statt 0,26 Millionen, Abschnitt 3.3) Änderungen ergeben, die zu einer insgesamt um etwa 0,06 Millionen geringeren *statistischen Lücke* führen (etwa 0,29 Mio. Kfz statt 0,35 Mio. Kfz).

4. Analyse der verbleibenden Lücke

Nach der Klärung der statistischen Ursachen des unbekanntem Verbleibs der endgültig in Deutschland außer Betrieb gesetzten Fahrzeuge (Kapitel 3), verbleiben für 2013 weiterhin etwa 290.000 Fahrzeuge, deren Verbleib nicht geklärt werden konnte.

Analysiert man die möglichen Szenarien der Fahrzeuge mit weiterhin ungeklärtem Verbleib, so kommt ein Verbleib innerhalb Deutschlands oder außerhalb Deutschlands in Frage.

4.1. Verbleib außerhalb Deutschlands

Es besteht die Möglichkeit, dass Altfahrzeuge aus Deutschland in andere Staaten verbracht werden. Rechtliche Voraussetzung für eine legale Verbringung ist eine Notifizierung nach der EG-Abfallverbringungsverordnung, da es sich um eine grenzüberschreitende Verbringung von gefährlichem Abfall handelt. Jedoch wies die Statistik zur grenzüberschreitenden Abfallverbringung für das Jahr 2013 (und auch 2014) keine Exporte von Altfahrzeugen, die unter die EG-Altfahrzeug-Richtlinie fallen, aus Deutschland aus [2], [3].

Im Folgenden werden unterschiedliche Szenarien betrachtet.

Verbringung in Nicht-EU: Die für die Ausfuhr genutzte Datenbasis der Außenhandelsstatistik lässt keine Schlüsse darüber zu, ob im Zielland eine Wiederanmeldung jedes ausgeführten Fahrzeugs erfolgt. Somit ist es auch möglich, dass Fahrzeuge als Gebrauchtfahrzeuge ausgeführt, aber im Zielland nicht wieder angemeldet und statt dessen entsorgt werden. Eine Verbringung von Altfahrzeugen in Nicht-EU-Staaten erfordert jedoch je nach Zielland eine Notifizierung nach EG-Abfallverbringungsverordnung oder ist nicht gestattet.

Verwertung in anderen EU-Mitgliedstaaten (nach Unfall): Das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) enthält Mitteilungen über immerhin 10.092 im Jahr 2013 aus dem Ausland stammende Verwertungsnachweise. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um deutsche Fahrzeuge handelt, die durch einen Unfall zu einem Altfahrzeug wurden und daher im Ausland verblieben und entsorgt wurden.

Verbringung in EU-Mitgliedstaat ohne Wiederanmeldung: Zur Abschätzung der Anzahl von Fahrzeugen, die als Nicht-Abfall in einen EU-Mitgliedstaat verbracht werden und dort nicht wieder angemeldet werden, wurden im Rahmen des Projekts Experteninterviews mit Behördenvertretern und ausgewählten Demontagebetrieben aus ausgewählten relevanten Ziel- und Transitländern durchgeführt: Polen, Tschechien, Litauen, Rumänien, Frankreich, Niederlande, Belgien und Österreich. Im Ergebnis zeigte sich, dass die Interviewten in den osteuropäischen Ländern den Verbleib von Fahrzeugen im Land ohne Wiedezulassung als relevant einstufen, ohne jedoch eine quantifizierende Abschätzung vorzunehmen. Es wurde zudem dargestellt, dass die ökonomischen Treiber ähnlich wie in Deutschland weniger die Rohstofflöse sind, sondern vielmehr die Gewinnung von Ersatzteilen.

Insgesamt ergab sich ein Bild, auf dessen Grundlage der Umfang der nicht-anerkannten Demontage im Ausland in einer vergleichbaren Größenordnung abgeschätzt wurde, wie in Deutschland. Die Abschätzung dieser Größenordnung beinhaltet jedoch die größte Datenunsicherheit der Verbleibspfade.

4.2. Verbleib im Inland

Demontage in anerkannten Demontagebetrieben: Wird für ein Altfahrzeug vom Letzthalter bei der oder nach der Außerbetriebsetzung bei der Kfz-Zulassungsstelle kein Verwertungsnachweis angegeben, ist es möglich, dass das Altfahrzeug in einem anerkannten Demontagebetrieb statistisch nicht erfasst wird, sofern der Betrieb das verwertete (ggf. teilzerlegte) Altfahrzeug nicht bei der Abfrage zur Abfallstatistik der Statistischen Landesämter angeben würde. Nach Expertenmeinung von mehreren Altfahrzeugverwertern komme es vor, dass in anerkannten Demontagebetrieben verwertete Altfahrzeuge, z.B. angenommene teilzerlegte Altfahrzeuge, statistisch nicht erfasst werden. Da im Projektverlauf keine Anhaltspunkte für eine hohe Mengenrelevanz dieses Verbleibspfades identifiziert wurden, wird von den Projektbearbeitern eine Größenordnung von etwa 20.000 Altfahrzeugen als realistisch angesehen.

Demontage in nicht-erkannten Demontagebetrieben

Fragebogen-Umfrage: Da statistische Quellen zum weiteren Verbleib im Inland nicht verfügbar sind, wurden zur Informationsgewinnung über den möglichen Verbleibspfad *Demontage von Altfahrzeugen in anderen als anerkannten Demontagebetrieben in Deutschland* verschiedene Recherchen durchgeführt. Unter anderem wurde im Jahr 2015 ein Fragebogen unter den anerkannten Demontagebetrieben verteilt, der ihre Einschätzungen über die nicht anerkannte Demontage abfragte. Aus dem Rücklauf der 70 ausgefüllten Fragebögen kann ein nicht repräsentatives Meinungsbild der Einschätzungen der Befragten gezeichnet werden.

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass nach Einschätzung der Antwortenden die Demontage von Fahrzeugen in nicht-erkannten Demontagebetrieben in Deutschland verbreitet ist. Die große Mehrzahl der befragten anerkannten Demontagebetriebe gab an, gleich mehrere Akteure in ihrem Umfeld zu kennen, die Altfahrzeuge demontieren, ohne über die erforderliche Anerkennung zu verfügen. Aus den Äußerungen der anerkannten Betriebe, die ihre Einschätzung über ihnen bekannte, nicht-erkannte Betriebe äußerten, lassen sich darüber hinaus folgende wesentliche Kernaussagen zusammenfassen:

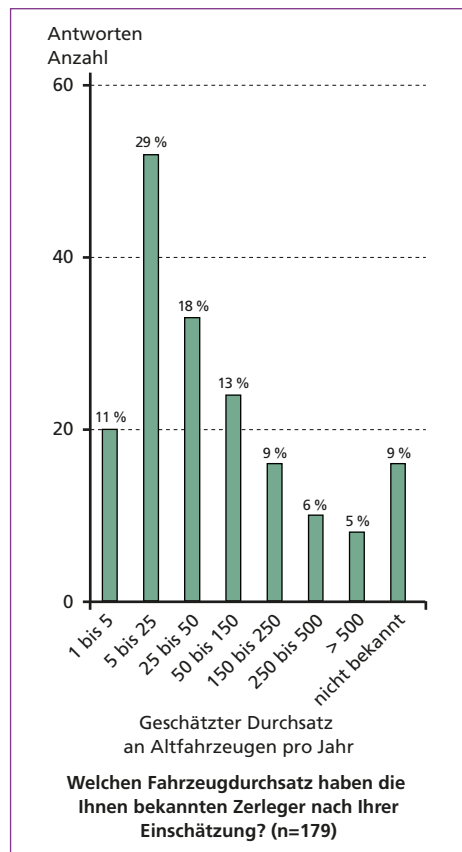


Bild 5: Umfrage unter anerkannten Demontagebetrieben 2015 zum eingeschätzten jährlichen Altfahrzeug-Durchsatz von nicht-erkannten Demonteuren in ihrem Umfeld. (Rücklauf 70 Fragebögen, Angaben zu mehreren Zerlegern möglich, – Nicht repräsentatives Meinungsbild)

- Der Fahrzeugdurchsatz bei den meisten nicht-anerkannten Demontagebetrieben wird als jeweils relativ gering eingeschätzt. Über die Hälfte der beschriebenen nicht-anerkannten Demonteure zerlege maximal 50 Altfahrzeuge pro Jahr, d.h. höchstens ein Altfahrzeug pro Woche, Bild 5. Durch die hohe Anzahl an Betrieben summieren sich die Gesamtzahl der Fahrzeuge in der nicht-anerkannten Demontage jedoch auf eine relevante Anzahl.
- Das Marktauftreten der nicht-anerkannten Demontagebetriebe sei dabei sehr heterogen, oftmals würden auch mehrere Geschäftsmodelle miteinander kombiniert. Anzutreffen seien nach Einschätzung der Umfrage-Teilnehmer insbesondere *Hinterhofzerleger*, Fahrzeughändler, Reparaturwerkstätten und auch Privatpersonen.
- Als Hauptabsatzkanal für die in nicht-anerkannten Demontagebetrieben gewonnenen Ersatzteile sehen die anerkannten Betriebe den Internethandel. Aber auch der Vor-Ort-Verkauf und der Export seien relevante Kanäle.
- Der Hauptabsatzkanal für Restkarossen wird in Schrotthändlern gesehen, aber auch beinahe jeder dritte nicht-erkannte Demontagebetrieb setze die Restkarossen ebenso über anerkannte Demontagebetriebe oder Schredder ab. Schrottscheren spielen nach Einschätzung der Befragten kaum eine Rolle.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist die geringe Rücklaufquote und der Umstand zu berücksichtigen, dass die anerkannten Demontagebetriebe nach ihrer (subjektiven) Einschätzung über Aktivitäten anderer Akteure befragt wurden, nicht jedoch diese Akteure selbst. Des Weiteren ist die Informationslage über die nicht-anerkannten Demonteure aufgrund geringer Transparenz der Aktivitäten dürftig. Daher ist die Unsicherheit der mit dieser Umfrage erhobenen Daten sehr groß. Die Ergebnisse können lediglich Indizien liefern.

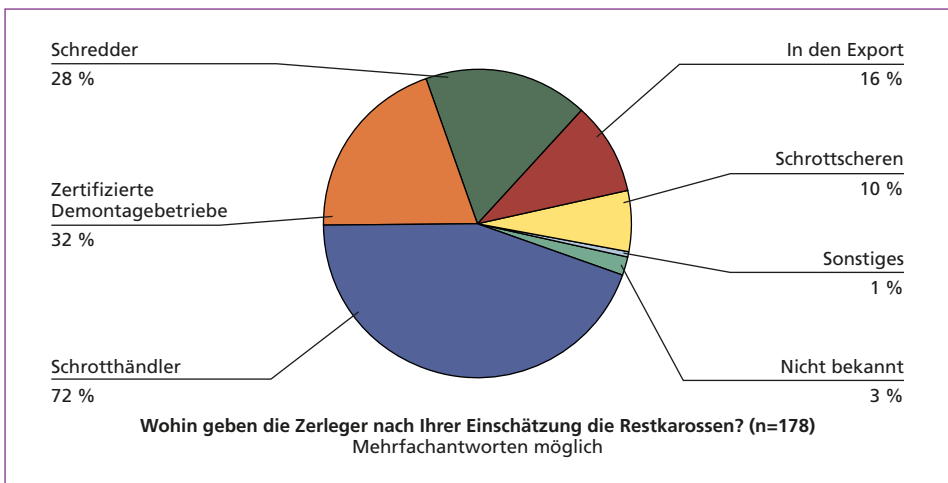


Bild 6: Umfrage unter anerkannten Demontagebetrieben 2015 zu eingeschätzten Absatzkanälen für Restkarossen der nicht-anerkannten Demonteure in ihrem Umfeld. (Rücklauf 70 Fragebögen, Mehrfachnennungen möglich – Nicht repräsentatives Meinungsbild)

Ersatzteilverkauf

Der Verkauf von gebrauchten Kfz-Ersatzteilen durch nicht-anerkannte Demontagebetriebe kann eine Indikation des Umfangs von Altfahrzeugdemontage in nicht-anerkannten Demontagebetrieben geben. Er erfolgt über verschiedene Kanäle, wie z.B. den Vor-Ort-Verkauf oder über das Internet. Im Rahmen des Projekts wurde der Verkauf im Internet fokussiert. Eine der größten online-Plattformen ist ebay, wo z.B. am 11.11.2015 über 2,5 Millionen gebrauchte Teile für Kfz angeboten wurden². Davon waren 159.983 Ersatzmotoren und Motorenteile und davon wiederum 57.388 Motoren und Getriebe, angeboten als komplette Komponenten oder auch als kleinere Teile.

Eine weitergehende Analyse der Verkäufe über ebay erfolgte von Mitte Oktober 2015 bis Mitte Mai 2016 für die Kategorien *Getriebe und Teile gebraucht* sowie *Motoren und Getriebe gebraucht*. Erfasst wurden alle Angebote, die in diesem Zeitraum abliefen bzw. die in diesem Zeitraum eingestellt wurden (Tabelle 3).

Tabelle 3: Zusammenfassende Darstellung der Erhebung von Verkäufen gebrauchter Ersatzteile bei ebay

	Einheit	Getriebe und Teile	Motoren und Getriebe
Angebote gesamt (ein Angebot kann mehrere Stück umfassen)		102.377	92.416
Erfolgreiche Angebote		4.654	4.425
Erfolgsquote Angebot	%	4,5	4,80
Gesamte Stückzahl (ein Angebot kann mehrere Stück umfassen)		110.875	94.199
Verkaufte Stückzahl		4.758	4.500
Erfolgsquote Stückzahl	%	4,3	4,80
Wert aller Angebote (Grundlage: Verkaufspreis bzw. Preisangabe für <i>Sofortkauf</i> , sonst: Mindestbeträge)	EUR	91.613.006	156.092.342
Wert nicht erfolgreicher Angebote (Grundlage: Preisangabe für <i>Sofortkauf</i> , sonst: Mindestbeträge)	EUR	50.388.515	110.823.413

Datenquelle: eigene Erhebung

Bei der Betrachtung der Verkäufe von gebrauchten Ersatzteilen ist zu beachten, dass gebrauchte Teile teilweise mehrmals angeboten werden können – z.B. bei Nichtverkauf beim erstmaligen Anbieten. Darüber hinaus kommen verschiedene Anbieter von gebrauchten Teilen in Betracht, beispielsweise auch anerkannte Demontagebetriebe, Wiederverkäufer, Komponentenaufarbeiter, Werkstätten – z.B. nach Teileaustausch. Der Benutzername lässt dies nicht erkennen.

Aus der Zahl der verkauften Fahrzeugteile kann daher nicht unmittelbar auf den Umfang eventueller Altfahrzeug-Demontageaktivitäten in nicht-anerkannten Betrieben geschlossen werden.

² Angaben auf der Website ebay.de, Stand 11.11.2015

Eingang von Restkarossen bei Schredderanlagen

Sofern Altfahrzeuge in anderen als anerkannten Demontagebetrieben demontiert werden, müssen die verbleibenden Restkarossen vor der Verwertung als Sekundärrohstoff in der Stahlproduktion Separations- und Zerkleinerungsprozesse durchlaufen, um die geforderten Qualitäten in Bezug auf die Zusammensetzung und die Stückigkeit und den Mindest-Eisenanteil zu erreichen. Eine Zerkleinerung in Scheren reicht nicht aus. Daher wurde untersucht, ob es Hinweise auf einen Verbleibspfad solcher Restkarossen als Input in Schredderanlagen gibt.

Im Jahr 2013 wurden der Abfallstatistik zufolge 500.322 Altfahrzeuge von den anerkannten Demontagebetrieben aus dem Inland zur Verwertung angenommen, hinzu kamen 26.000 behandelte Altfahrzeuge aus dem Abbau von Altfahrzeug-Lagerbeständen [2]. Im gleichen Jahr nahmen die Schredder etwa 620.000 Restkarossen (Abfallschlüssel 160106) an [8]. Der Vergleich der Zahlen ergibt einen *Überhang* im Schredder von über 90.000 Restkarossen, da Im- und Exporte von Restkarossen in gleicher Größenordnung stattfanden. Dies könnte ein Indiz für eine mögliche Annahme von Restkarossen aus nicht-anerkannter Demontage sein. Gleichzeitig ergaben die Recherchen aber auch, dass Schredderanlagen zwar das Gewicht der angenommenen Restkarossen genau bestimmen, nicht jedoch deren Anzahl, welche in der Praxis nach Expertenaussagen oft über einen pauschalen Umrechnungsfaktor ermittelt wird und somit Unsicherheiten in der Genauigkeit unterliegt.

Des Weiteren wurde die Möglichkeit untersucht, ob zerkleinerte Restkarossen aus der nicht-anerkannten Demontage als Mischschrotte oder Schreddervormaterial unter einem anderen Abfallschlüssel den Schreddern zugeführt werden. Auf einem Projektworkshop wurden Hinweise gegeben, dass die Möglichkeit der Untermischung von Fahrzeugen bzw. Fahrzeugteilen im Mischschrott besteht. Aus den gelegentlichen Beobachtungen ließen sich jedoch keine statistischen Aussagen über die Anzahl ableiten.

Insgesamt schätzen die Projektbearbeiter auf der Grundlage der dargestellten Informationen den Verbleib im Inland außerhalb der anerkannten Entsorgungswege auf etwa 130.000 Fahrzeuge.

5. Maßnahmenvorschläge für die verbleibende Lücke

Aus der Analyse der Mengenströme, der Informationsflüsse, des rechtlichen Rahmens, der ökonomischen Treiber und der Akteurskonstellationen wurden Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge entwickelt. Die zukünftige Verbesserung der Datenlage soll mit Maßnahmen auf zwei Ebenen erreicht werden:

- **Maßnahmen zur Verbesserung der Statistiken und Informationsflüsse** (*Ausblicke* in den Abschnitten 3.1 bis 3.3) sowie
- **Maßnahmen zur Steuerung der Fahrzeuge in besser dokumentierte Verbleibswege**

Nachfolgend sollen einige der diskutierten Ansätze ausgeführt werden.

5.1. Stärkung des Verwertungsnachweises

Eine *Stärkung* des Verwertungsnachweises im Sinne eines zusätzlichen Umweltnutzens bzw. Lenkungseffekts in die ordnungsgemäß arbeitende Verwertungsinfrastruktur durch singuläre Maßnahmen, die einzig auf das Instrument des Verwertungsnachweises abzielen, halten die Autoren für nicht möglich.

Mit Verbesserungen im Bereich des Verwertungsnachweises könnten aber im bestehenden System Erleichterungen für Bürgerinnen und Bürger ermöglicht werden, z.B. Möglichkeit der Online-Außerbetriebsetzung mit Verwertungsnachweis sowie Anpassungen bei den Gebührentatbeständen für Außerbetriebsetzungen mit Verwertungsnachweis. Weiterhin könnten Vollzugerleichterungen bei der Durchsetzung von Wiederzulassungsverboten geschaffen werden.

Der Verwertungsnachweis als lenkendes Instrument kann jedoch nur im Zusammenspiel mit dem Kfz-Zulassungs- bzw. Abmeldesystem wirksam werden. Daher sei hier das Zulassungs-/Außerbetriebsetzungssystem in Deutschland skizziert.

Zulassungs-/Außerbetriebsetzungssystem in Deutschland

Nach den Regeln der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) benötigen Fahrzeuge eine Zulassung, um auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden zu dürfen (§ 3 Abs. 1). Mit der Zulassung beginnt auch die Kfz-Steuerpflicht, Bild 7. Bei der Zulassung werden die Halterdaten des Fahrzeugs im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert (§§ 30 und 32 FZV).

Fahrzeuge, die nicht auf öffentlichen Straßen fahren, können außer Betrieb gesetzt werden. Bei der Außerbetriebsetzung hat der Halter oder Eigentümer einen Verwertungsnachweis vorzulegen, wenn es sich um ein Fahrzeug der Klasse M1 oder N1 handelt, das als Altfahrzeug einer anerkannten Stelle nach Altfahrzeugverordnung zur Verwertung überlassen worden ist. Im Übrigen hat der Halter oder Eigentümer beim Antrag auf Außerbetriebsetzung zu erklären, dass das Fahrzeug zum Zwecke der Entsorgung im Ausland verblieben ist bzw. das Fahrzeug nicht als Abfall zu entsorgen ist.

Tritt ein Wechsel in der Person des Fahrzeughalters ein, ist dies der Zulassungsbehörde zur Berichtigung des Fahrzeugregisters mitzuteilen. Dies gilt jedoch nicht für außer Betrieb gesetzte Fahrzeuge (§ 13 Abs. 4 und 5 FZV).

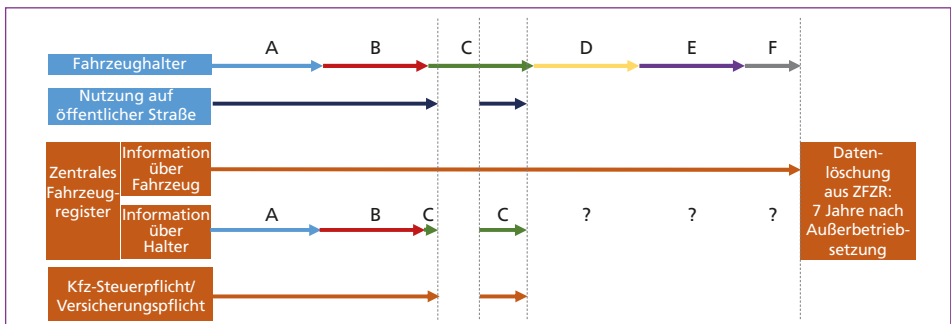


Bild 7: Vereinfachte Darstellung des Kfz-Zulassungskonzepts in Deutschland

Sieben Jahre, nachdem ein Fahrzeug außer Betrieb gesetzt wurde, sind die Daten im Zentralen Fahrzeugregister zu löschen (§ 44 Abs. 1 FZV).

Somit liegen im Fahrzeugregister keine Informationen über eventuell erfolgende Halter- oder Eigentümerwechsel außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge vor. Es gibt keine Verpflichtung, einen Verwertungsnachweis für ein bereits außer Betrieb gesetztes Fahrzeug vorzulegen. Auf diese Weise lässt sich bei bestimmten Konstellationen der ordnungsgemäße Verbleib von Altfahrzeugen schwierig nachvollziehen.

Ein vom deutschen System abweichendes Zulassungskonzept gibt es beispielsweise im Nachbarland Niederlande, Bild 8.

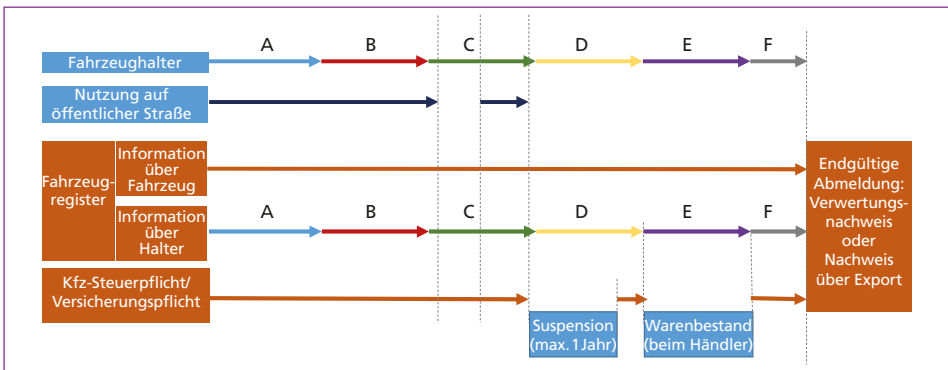


Bild 8: Vereinfachte Darstellung des Kfz-Zulassungskonzepts in den Niederlanden

Änderung des Zulassungs-/Außerbetriebsetzungssystems?

Mit einem System, das die Information über den jeweils aktuellen Halter eines Fahrzeugs ununterbrochen, d.h. bis zur Vorlage eines Verwertungsnachweises oder eines zuverlässigen Nachweises über den tatsächlichen Export eines Fahrzeugs, vorhält, könnten die Voraussetzungen für die Klärung eines ordnungsgemäßen Verbleibs von Altfahrzeugen konzeptionell verbessert werden.

Gleichzeitig würde dies jedoch einen grundlegenden und aufwändigen Systemwechsel im aktuellen Kfz-Zulassungssystem in Deutschland bedeuten, welcher sich nur mit sehr guten Gründen rechtfertigen lassen würde. Zudem müsste eine konsequente Einhaltung der Regelungen sichergestellt und ggf. kontrolliert werden.

Direkte Meldung der Verwertungsnachweise durch die Demontagebetriebe

Derzeit händigt der Demontagebetrieb dem Fahrzeughalter bei der Annahme eines Altfahrzeugs einen Verwertungsnachweis aus. Bei der Außerbetriebsetzung legt der Halter den Verwertungsnachweis bei der Zulassungsstelle vor. Es gibt keinen direkten Informationsfluss über den ausgestellten Verwertungsnachweis vom Demontagebetrieb ins Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR). Die Etablierung einer solchen direkten Meldung jedes ausgestellten Verwertungsnachweises vom Demontagebetrieb zum

Zentralen Fahrzeugregister ist sinnvoll, um den Erfassungsgrad der Verwertungsnachweise im ZFZR signifikant zu erhöhen. Dies kann beispielsweise für Erleichterungen beim Vollzug verkehrsrechtlicher Vorschriften, wie das spätestens ab Mai 2017 auf EU-Ebene umzusetzende Wiederezulassungsverbot [6, Art. 1 Nr. 4], hilfreich sein.

Die Einrichtung dieses direkten Datenflusses als Einzelmaßnahme lässt jedoch keinen zusätzlichen Lenkungseffekt in die ordnungsgemäß arbeitende Verwertungsinfrastruktur erkennen. Dementsprechend wird der zusätzliche Umweltnutzen als sehr gering eingeschätzt.

5.2. Abgrenzung Gebrauchtfahrzeug/Altfahrzeug

Die Abgrenzung zwischen Altfahrzeug und Gebrauchtfahrzeug richtet sich nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der Altfahrzeugverordnung, der auf die allgemeine Abfalldefinition in § 3 Abs. 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes verweist. Bei Altfahrzeugen handelt es sich folglich um Fahrzeuge, derer sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss. Diese Definition ist auf den jeweiligen Einzelfall anzuwenden.

Die Einstufung eines Fahrzeugs als Abfall oder Nicht-Abfall ist sowohl im Falle der grenzüberschreitenden Verbringung praktisch relevant, als auch im Inland, z.B. bei der Frage, ob bestimmte Tätigkeiten an Fahrzeugen eine Abfallbehandlung darstellen und daher nur von nach AltfahrzeugV anerkannten Demontagebetrieben ausgeführt werden dürfen.

Verbindliche Abgrenzungsvorgaben können einen effizienten Vollzug ermöglichen und den beteiligten Wirtschaftsakteuren Entscheidungssicherheit geben.

Analog zur Elektroaltgeräte-Richtlinie (WEEE-Richtlinie), die in ihrem Anhang VI in den *Mindestanforderungen an die Verbringung* Vorgaben zur Abgrenzung von Elektroaltgeräten und Gebrauchtggeräten festschreibt, könnten entsprechende Vorgaben zur Abgrenzung von Alt- und Gebrauchtfahrzeugen in der Altfahrzeugrichtlinie aufgenommen werden.

Vernetzung der Behörden auf EU-Ebene: Weiterhin sollten sich die betroffenen Behörden der EU-Mitgliedstaaten regelmäßig zur Vollzugspraxis bei der Fahrzeugverbringung und gegen die Demontage von Altfahrzeugen in nicht-anerkannten Demontagebetrieben austauschen. Dabei können die Strukturen und Erfahrungen des IMPEL Netzwerkes (*Netzwerk der Europäischen Union für die Anwendung und Durchsetzung des Umweltrechts*) hilfreich sein.

Im Bereich der Verbringung sollten die Möglichkeiten der neuen Regelungen der Abfallverbringungsverordnung in der Praxis verstärkt genutzt werden, die die zu erstellenden Inspektionspläne und die Beweislastumkehr des neuen § 50 Abs. 4a bis 4b bieten.

Operationalisierung der Abgrenzungskriterien: Die Diskussionen im Rahmen des Projekts haben gezeigt, dass die Operationalisierung von Abgrenzungsvorgaben den Vollzug deutlich erleichtern kann. Hierzu gehören sowohl praktisch gut handhabbare Prüfroutinen

- für die Fachentscheidung der zuständigen Behörde als auch
- zur vereinfachten Identifizierung kritischer Fahrzeuge, die eine schnelle vorläufige Vor-Ort-Vorentscheidung erlauben.

Hierfür kommen (bebilderte) Leitfäden, *Entscheidungsbäume* und ähnliches in Betracht, welche zum Teil bereits in einigen Bundesländern oder Nachbarländern in Nutzung sind.

5.3. Stärkung des Vollzugs gegen nicht anerkannte Demontage

Die Situation bei der Demontage in nicht-erkannten Betrieben ist komplex. Für einen effizienten erfolgreichen Vollzug ist es wichtig, dass die zuständigen Stellen über das erforderliche technische Know-How verfügen.

Zur Stärkung und Unterstützung des Vollzugs wird daher die Einrichtung einer über-regionalen ressortübergreifenden Arbeitsgruppe für sinnvoll gehalten. Diese sollte die regionalen Behörden beim Vollzug unterstützen, z.B. durch die Erarbeitung von Leit-fäden, Vollzugshilfen und/oder Mustervermerken, und eine Plattform zur Vernetzung und zum Erfahrungsaustausch zwischen den Behörden bieten.

5.4. Fahrzeughandel über Internetportale und Restwertbörsen

Internetportale stellen wichtige Plattformen für den Handel mit Fahrzeugen dar. Über eine Million Fahrzeugangebote sind ständig im Netz. Für Unfallfahrzeuge spielen Restwertbörsen mit über einer Million jährlich angebotenen Fahrzeugen eine wichtige Rolle bei deren Vermittlung und Restwertbestimmung.

Da entsprechend den Vorgaben des § 4 Abs. 1 AltfahrzeugV Altfahrzeuge nur an anerkannte Annahme- oder Rücknahmestellen sowie anerkannte Demontagebetriebe abgegeben werden dürfen, sollte auf Online-Handelsplattformen und Restwertbörsen für Unfallfahrzeuge und weitere Fahrzeuge sichergestellt werden, dass Altfahrzeuge nur von qualifizierten Einkäufern (anerkannte Demontagebetriebe oder ggf. andere Akteure, die z.B. gefährliche Abfälle transportieren oder makeln dürfen) erworben werden können.

Hierzu könnte beispielsweise zunächst eine bessere Wahrnehmung der Eigenverantwortung durch die beteiligten Unternehmen, die Betreiber der Internetplattformen, gestärkt werden.

Die durchgängige Angabe in einem Schadengutachten, ob ein Unfallfahrzeug als Abfall einzustufen ist oder nicht, könnte für die praktische Abwicklung sehr hilfreich sein.

Die Frage des Umgangs mit Unfallfahrzeugen wird in den Nachbarländern beispielsweise folgendermaßen thematisiert:

- In Österreich darf der Versicherer, wenn die Abfalleigenschaft eines Fahrzeuges erfüllt ist, bei der Ermittlung des Wrackwertes nur zur Sammlung und/oder Behandlung von Altfahrzeugen berechnete Bieter nach § 24a AWG 2002 dem Eigentümer des Altfahrzeugs als potentielle Käufer vorschlagen [4].
- Als Beispiel für eine Selbstverpflichtung der Wirtschaftsbeteiligten werden in Großbritannien Totalschäden durch Versicherungsunternehmen anhand eines Leitfadens [1] in eine von vier Fahrzeugkategorien eingestuft. Bei Einstufung in die schlechtesten beiden Kategorien wird es von den Unternehmen als Altfahrzeug angesehen.

6. Zusammenfassung

Nach dem Erkenntnisstand im Frühjahr 2015 war der Verbleib von 1,18 Millionen von 3,26 Millionen endgültig außer Betrieb gesetzten Pkw statistisch nicht belegbar.

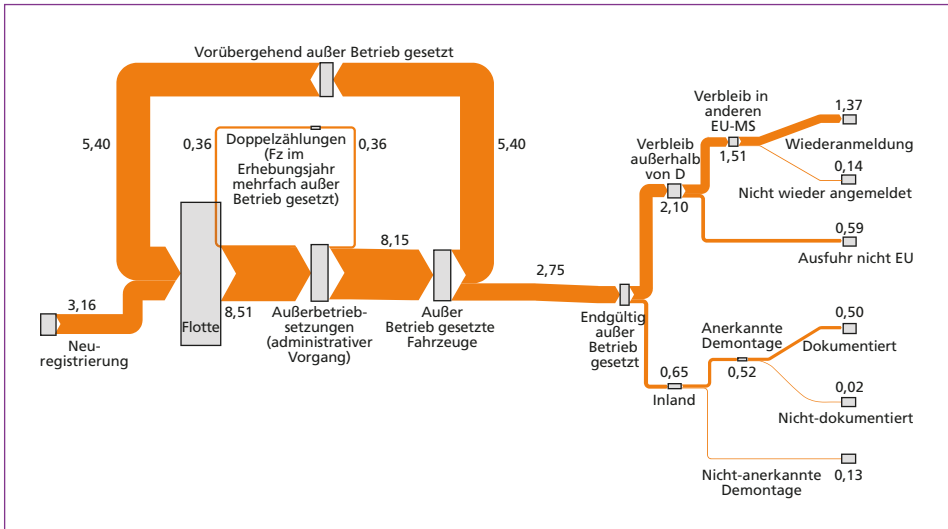


Bild 9: Fahrzeugströme der Klassen M1 und N1 im Jahr 2013 in Millionen Stück – Aktualisierung³

Datengrundlagen: Eigene Berechnungen und Recherchen; Statistiken von KBA; Deutscher Zoll; Destatis; UBA; Belgischer Zoll

Durch die Recherchen im dargestellten Projekt konnte diese *statistische Lücke* durch statistische Neuberechnungen und Zuschätzungen zu verfügbaren Statistiken auf 0,29 Millionen Fahrzeuge für 2013 erheblich verringert werden, siehe Aufschlüsselung des Verbleibs in Bild 9.

Im Vergleich ist erkennbar, dass diese noch verbleibende Lücke von 0,29 Millionen Fahrzeugen eine ähnliche Größenordnung wie die jährliche Anzahl der Altfahrzeuge in Höhe von etwa 0,5 Millionen erreicht. Es besteht daher Handlungsbedarf nach Maßnahmen zur Steuerung der Fahrzeuge in besser dokumentierte Verbleibswege.

Maßnahmen sollten im Kern bei den folgenden Punkten ansetzen:

- Verbindliche bzw. praktisch handhabbare Abgrenzungsvorgaben zur Unterscheidung von Altfahrzeugen und Gebrauchtfahrzeugen zur Anwendung beim Export und im Inland.
- Stärkung und Unterstützung des Vollzugs gegen nicht anerkannte Demontage von Altfahrzeugen.

³ Endgültig außer Betrieb gesetzt bezieht sich dabei nur auf die Außerbetriebsetzung in Deutschland. Es ist möglich, dass solche Fahrzeuge ggf. im Ausland wieder in Betrieb gesetzt werden.

- Bessere Identifizierung von gehandelten Fahrzeugen als Gebrauch- oder Altfahrzeuge im Online-Handel und in Restwertbörsen.

Eine Stärkung des Instruments des Verwertungsnachweises könnte grundsätzlich nur im Zusammenspiel mit Änderungen des Kfz-Zulassungssystems wirksam einen zusätzlichen Umweltnutzen bzw. Lenkungseffekt in die ordnungsgemäß arbeitende Verwertungsinfrastruktur entfalten.

7. Quellen

- [1] Association of British Insurers: Code of practice for the disposal of motor vehicle salvage. März 2007. URL: https://www.abi.org.uk/~/_/media/Files/Documents/Publications/Public/Migrated/Motor/Code%20of%20practice%20for%20disposal%20of%20motor%20vehicle%20salvage.pdf; Zugriff am 5.12.2016
- [2] BMUB/UBA: Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2013. Bonn, Dessau-Roßlau, 30.06.2015. Erreichbar über www.bmub.bund.de/N50180/; Zugriff am 5.12.2016
- [3] BMUB/UBA: Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland im Jahr 2014. Bonn, Dessau-Roßlau, 01.08.2016. Erreichbar über www.bmub.bund.de/N50180/; Zugriff am 5.12.2016
- [4] Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Österreich: Erlass zur Altfahrzeugeverordnung. Stand April 2015. URL: https://www.wko.at/Content.Node/branchen/noe/Fahrzeugtechnik/Erlass_zur_AltfahrzeugeVOnoe.PDF; Zugriff am 5.12.2016
- [5] Oeko-Institut, Argus, ICEDD, RWA: Assessment of the implementation of Directive 2000/53/EC on end-of life vehicles (the ELV Directive) with emphasis on the end-of life vehicles of unknown whereabouts. Assessment of current situation of ELVs of unknown whereabouts – preliminary results. 22.06.2016. URL: http://elv.whereabouts.oeko.info/fileadmin/images/Project_Docs/Assessment_whereabouts.pdf; Zugriff am 16.12.2016
- [6] Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge
- [7] Statistik Austria pers. Komm. 25.10.2016
- [8] Statistisches Bundesamt: Tabelle 14 der Erhebung über die Abfallentsorgung: Input Verwertung Altfahrzeuge im Jahr 2013. Stand 1.4.2015
- [9] Statistisches Bundesamt: Intrahandel Online-Hilfe zum Online-Meldeverfahren IDEV des Statistischen Bundesamtes. URL: https://www-idev.destatis.de/idev/doc/intra/hilfe9_1.html; Zugriff am 16.12.2016
- [10] Zoll: pers. Kom., e-mail vom 2.7.2015

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar

Karl J. Thomé-Kozmiensky, Daniel Goldmann (Hrsg.):
Recycling und Rohstoffe – Band 10

ISBN 978-3-944310-34-3 TK Verlag Karl Thomé-Kozmiensky

Copyright: Elisabeth Thomé-Kozmiensky, M.Sc., Dr.-Ing. Stephanie Thiel
Alle Rechte vorbehalten

Verlag: TK Verlag Karl Thomé-Kozmiensky • Neuruppin 2017
Redaktion und Lektorat: Dr.-Ing. Stephanie Thiel, Elisabeth Thomé-Kozmiensky, M.Sc.
Erfassung und Layout: Claudia Naumann-Deppe, Janin Burbott-Seidel, Anne Kuhlo, Sandra Peters,
Ginette Teske, Gabi Spiegel, Cordula Müller
Druck: Universal Medien GmbH, München

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funk-sendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland vom 9. September 1965 in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtsgesetzes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürfen.

Sollte in diesem Werk direkt oder indirekt auf Gesetze, Vorschriften oder Richtlinien, z.B. DIN, VDI, VDE, VGB Bezug genommen oder aus ihnen zitiert worden sein, so kann der Verlag keine Gewähr für Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität übernehmen. Es empfiehlt sich, gegebenenfalls für die eigenen Arbeiten die vollständigen Vorschriften oder Richtlinien in der jeweils gültigen Fassung hinzuzuziehen.