

Neues Fondsmodell

ALTAUTOS Um die Verwertung im Inland sicherzustellen, braucht es auch die Bereitschaft der Automobilindustrie

Die Abwrackprämie hat in den zurückliegenden Monaten sowohl beim Fahrzeugabsatz als auch in der Recyclingwirtschaft zu einer Belebung geführt. Auf einigen Schrottplätzen ist so viel los, wie seit vielen Jahren nicht mehr. Steigerungen des täglichen Rücklaufs von Altfahrzeugen von bis zu 100 Prozent werden regional beobachtet. Denn die Auszahlung der Abwrackprämie ist an eine ganz wichtige Bedingung geknüpft: Sie wird nur dann ausgezahlt, wenn ein Verwertungsnachweis durch eine nach Altfahrzeugverordnung zugelassene Rücknahmestelle vorliegt.

Die Erfolge sind beachtlich: Sowohl im Neuwagenabsatz als auch im Rücklauf der Altfahrzeuge wurden immense Zunahmen erreicht (zusätzlich etwa 1,5 Millionen Altfahrzeuge). Doch es ist zu befürchten, dass sich ab 2010 wieder der „alte Trend“ fortsetzen wird: Nach Ausschöpfung der Abwrackprämie wird erneut ein starker Export der Altfahrzeuge/Gebrauchtwagen stattfinden. In den vergangenen Jahren wurde vor allem aus den mitteleuropäischen Mitgliedstaaten (unter anderem Deutschland, Österreich) eine große Anzahl abgemeldeter Fahrzeuge als „Gebrauchtwagen“ oder als „Altfahrzeuge“ exportiert. Bei der Verwertungsquote nimmt Deutschland deshalb im europäischen Vergleich die Position des Schlusslichts ein: Lediglich 39 Prozent der inländischen Fahrzeuglöschungen wurden 2005 der nationalen Verwertung zugeführt (die Quote wird als Quotient aus der Anzahl verwerteter Fahrzeuge bezogen auf die Menge gelöschter Fahrzeuge berechnet). 2006 sank die Anzahl der verwerteten

Fahrzeuglöschungen sogar auf 504.000, so dass die dann erreichte nationale Quote nur noch etwa 16 Prozent betrug.

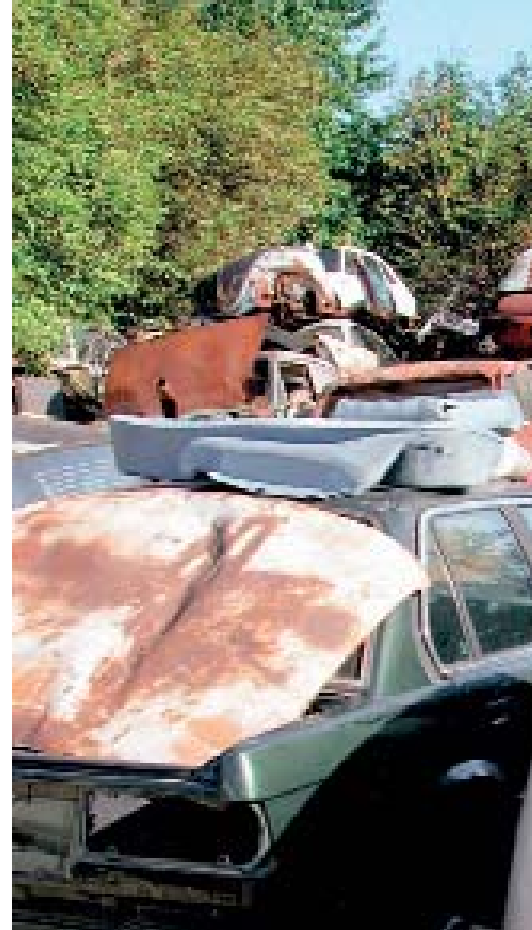
Diese Entwicklung ist umso besorgniserregender angesichts der umfangreichen Investitionen, die in Deutschland getätigt wurden (seit 2005 etwa 100 Millionen Euro in Shreddertechnik), um die hohe stoffliche Verwertungsquote der Altfahrzeugverordnung einzuhalten. So hat sich eine anspruchsvolle Umwelttechnik entwickelt, die mit den Haupttätigkeiten über Demonstrieren, Shreddern sowie Aufbereiten der Shredderschwer- und Shredderleichtfraktion europaweit führend ist. In verschiedenen Großversuchen mit mehreren Hundert Fahrzeugen konnte außerdem nachgewiesen werden, dass die stoffliche Quote seit 2006 sicher eingehalten wird.

Seit längerem wird deshalb überlegt, den Erlass eines ökonomischen und/oder ordnungspolitischen Instruments zu fordern, um stillgelegte Fahrzeuge auch tatsächlich der heimischen Industrie zuführen zu können. Denn: Wie die Zahlen des ACEA weiter belegen, haben andere EU-Mitgliedstaaten offensichtlich keine oder lediglich geringe „Exportverluste“: Die skandinavischen Länder Norwegen und Schweden erreichen Verwertungsquoten von 92 respektive 90 Prozent; Großbritannien liegt sogar bei 96 Prozent.

Norwegen und Schweden, aber auch die Niederlande und die Schweiz, haben bereits jahrelange Erfahrungen mit alternativen Instrumenten zur Förderung des heimischen Verwertermarktes, das heißt zur Unterstützung der nationalen Recycling-

„Automobilhersteller haben bereits Rückstellungen gebildet“

Industrie zu fördern. In verschiedenen Großversuchen mit mehreren Hundert Fahrzeugen konnte außerdem nachgewiesen werden, dass die stoffliche Quote seit 2006 sicher eingehalten wird.



Pfandlösung oder Fondsmodell? Wie lassen sich die Exportverluste begrenzen?

wirtschaft. Beide skandinavischen Staaten verfügten bis 2007 über eine Pfandlösung; sie führte dazu, dass Exporte nur in ganz geringem Umfang stattgefunden haben. Beispielsweise zahlte der Ersthalter in Norwegen bis 2007 ein Pfand von 186,90 Euro; seit 2008 erhält er eine Finanzhilfe von 623,80 Euro für schadstoffemittierende Fahrzeuge bei der inländischen Verschrottung. Der schwedische Erstbesitzer zahlte bis 2007 ein Pfand von 74,83 bis 181,73 Euro in einen entsprechenden Fonds.

Die Auszahlung des Pfands erfolgte bei Rückgabe des Fahrzeugs im Inland. So konnten für die Verbraucher finanzielle Anreize geschaffen werden, ihre Altfahrzeuge einer inländischen Verwertung zuzuführen. Und gleichzeitig wurde die heimische Recyclingindustrie gefördert.

Fondsmodell in den Niederlanden

In den Niederlanden wurde ein Fonds eingerichtet und die ARN-Auto Recycling Nederland gegründet. Bereits seit 1990 ist das System zur freiwilligen Rücknahme von Altfahrzeugen auf Initiative der wichtigsten Wirtschaftsbeteiligten aufgebaut. ARN kooperiert mit Recyclingunternehmen und unterstützt sie zum Beispiel finanziell bei der unwirtschaftlichen Verwertung von insgesamt 20 verschiedenen Materialien. ARN finanziert sich durch eine Gebühr bei der Erstzulassung von



Von Beate Kummer

Die promovierte Chemikerin arbeitet als Geschäftsführerin der Kummer:Umweltkommunikation GmbH in Bad Honnef. Sie ist unter anderem auch als Lobbyistin und Gutachterin tätig. Als anerkannte Fachfrau für Recycling beschäftigt sich die 46-Jährige schon seit Jahren mit dem Thema Altfahrzeugverwertung.



Foto: Bilderbox

Fahrzeugen, die von 2000 bis zum 1. Januar 2007 45 Euro pro Fahrzeug betrug und anschließend auf 15 Euro reduziert wurde. Das System ist selbsttragend. Derzeit kann davon ausgegangen werden, dass Hersteller und Importeure die gesamten Kosten der Verwertung und Rücknahme der Altfahrzeuge tragen. Die derzeitige Zuzahlung pro Altfahrzeug beträgt etwa 94 Euro, wie der Finanzbericht für 2008 ausweist.

Welche Möglichkeiten gibt es ab 2010, auch in Deutschland einen noch nachhaltigeren Anreiz für den Fahrzeughalter zu schaffen, die „alten Schätzchen“ bei inländischen, zertifizierten Annahmestellen abzugeben und Exportverluste zu minimieren? Eine gesetzlich determinierte „kostenlose Rückgabemöglichkeit“, bei der die Hersteller im Rahmen ihre Produktverantwortung die Kosten für Rücknahme und Entsorgung tragen müssten, ist unter den gegebenen Marktbedingungen kein geeignetes Instrument. Die Letztbesitzer haben nicht ausreichend Anreize, um ihr Altfahrzeug dem heimischen Verwertermarkt zu überlassen, wenn das „alte Schätzchen“ meist noch mehr als den bloßen Schrottwert hat.

Änderung der Altfahrzeugrichtlinie

Deshalb sollte heute nach neuer Marktlage die Europäische Altfahrzeugrichtlinie einer Änderung unterzogen werden, eine kostenlose Rücknahmepflicht ist überholt. Auf der

anderen Seite klagen die an der Entsorgung beteiligten, in der Regel mittelständisch geprägten Demontage-, Shredder- und Verwertungsunternehmen. Sie könnten keine kostendeckende Demontage und Verwertung darstellen, wenn Mehrkosten wie in 2009 durch erhöhten Zulauf von Altkarossen entstehen, wie zusätzliche Kosten für Lagerhaltung, gestiegene Transportkosten et cetera. Hier ist dringender Handlungsbedarf gegeben, in dem die tatsächlich in der Pflicht der Produktverantwortung stehenden Unternehmen – die Hersteller – stärker in die Pflicht genommen werden könnten.

Deshalb kommen aus heutiger Sicht vor allem nachfolgend genannte Möglichkeiten zur Unterstützung der heimischen Recyclingindustrie in Betracht:

- Neudefinition eines „Gebrauchtwagens“ und eines „Altfahrzeugs“, um Exporte stärker beschränken zu können und
- Bildung eines Fonds, der aus Mitteln der Hersteller gespeist wird (beispielsweise Partizipation an den bereits gebildeten Rückstellungen der Automobilhersteller im Rahmen der Produktverantwortung) oder

Genehmigung und sind besser zu überwachen. Erhebungen unter Zuhilfenahme der Geschäftsberichte der Automobilhersteller haben gezeigt, dass eine Reihe der aus dem Altfahrzeuggesetz und Handelsgesetzbuch Verpflichteten Rückstellungen zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen gebildet haben.

Erste Untersuchungen zeigen, dass entsprechende Rückstellungen in einem Umfang von mehreren Milliarden Euro in den Bilanzen einiger Automobilkonzerne ausgewiesen werden. Die Rückstellungen sollten erstmalig im Jahresabschluss für 2002 ausgewiesen werden und sind für die „Verpflichtungen zur Rücknahme und Verwertung von Altfahrzeugen“ nach den Paragrafen 3 bis 5 der Altfahrzeugverordnung zu verwenden. Da die Verwendung ausschließlich zu diesem Zweck zu erfolgen hat, ist zu diskutieren, ob ein Teil der Rückstellungen etwa in einen unabhängig verwalteten Fonds überführt werden kann. Es gibt andere Möglichkeiten, wie erfolgreiche Beispiele anderer europäischer Staaten zeigen: Fondslösung (vgl. Niederlande), Stiftung (vgl. Schweiz) sowie Versicherung (vgl.

Fahrzeuglöschungen und inländische Verwertung im europäischen Vergleich			
Land	Zahl der inländischen Fahrzeuglöschungen in 1.000	Zahl der inländisch verwerteten Fahrzeuge in 1.000	Verwertungsquote
Deutschland	3.068	1.200	39 %
Norwegen	258	237	92 %
Schweden	90	81	90 %
Großbritannien	2.200	2.110	96 %
Italien	1.830	915	50 %
Frankreich	1.800	1.300	72 %
Spanien	850	1.000	117 %
Niederlande	473	272	57 %
Österreich	247	124	50 %

Quelle: ACEA, 2006

- (gesetzlich verankerte) Bepfandung von Neuwagen.

So scheint es sehr wichtig zu sein, die Definitionen „Altfahrzeug“ und „Gebrauchtwagen“ exakter zu formulieren. Notwendig sind rechtsverbindliche Begriffe, die es ermöglichen, ein Altfahrzeug am Ende der Lebensdauer unter dem Abfallregime zu behandeln. Geplante Exporte von Abfällen unterliegen dann gemäß Abfallverbringungsrecht einer

Schweden). Bestehende Rückstellungen könnten in einen unabhängig verwalteten Fonds fließen, der mit einem hohen Volumen ausgestattet und mit einer guten Kapitalverzinsung angelegt werden müsste. Sie könnten für die Risiken der Verwerter (schwankende Stahlschrott- und Metallpreise, Transportkosten, Lagerkapazitäten) sowie für Forschung und Fondsverwaltung ausgegeben werden. □ *Beate Kummer*